

# Toevallige ontmoeting

door Hans van de Ven



Op de laatste zondag van de maand kun je op kasteel Doorwerth zomaar het levend verleden inlopen. Binnen tref je bijvoorbeeld Charlotte Sophie Bentinck of een van haar kamermeisjes aan, druk bezig met allerhande activiteiten, maar altijd bereid tot een gesprekje.

En al direct achter de blauwe toegangsdeur van het feitelijke kasteel, dus voorbij de imposante Acacia Robinia op de binnenplaats, verwelkomt baron van Brakell je hoogstpersoonlijk. Zeer gesoigneerd gekleed in een krijtstreepbroek en pandjesjas, compleet met vest, zijden das en hoge hoed, stelt hij zich zelfverzekerd aan iedere bezoeker voor.

"Aangenaam, ik ben Jacob Adriaan Prosper baron van Brakell tot Wadenoijen. Brakell met dubbel I. Enige tijd geleden - we schrijven 1837 - heb ik dit kasteel en landgoed voor 300.000 gulden aangekocht. Het was buitengewoon verwaarloosd na het overlijden van Charlotte Sophie. Het kasteel en omliggend grondgebied waren geërfd door een in Engeland wonende kleinzoon van 19 jaar. Aan deze Engelse eigenaar dankt Doorwerth wel zijn bijzondere schrijfwijze. Hij had zijn Gelderse bezittingen echter nooit bezocht en was blij dat hij er van af was."

De baron vertelt vervolgens in geuren en kleuren dat hij veel geld besteedde aan het moderniseren van het kasteel. Het was slecht onderhouden. Hij houdt weer grote ontvangsten en jachtpartijen. "Laatst hield ik een jachtpartij met tachtig gasten. Die moesten na afloop door dit kleine voordeurtje naar binnen. Dus heb ik ook maar een nieuwe entree laten bouwen. Volgende week is de feestelijke opening." Hij wijst op de indrukwekkende brede bordestrap achter zich.



Lanen en bossen die door de laatste Bentincks waren gekapt, werden hersteld. Ruim 200 hectare heidevelden werden beplant met dennenbomen. Hij is blij met zijn aankoop. Vooral over het kasteel zelf is hij zeer enthousiast. "Weet u, mijn vrouw de douairière en ik hebben negen kinderen en die hebben nu allemaal hun eigen kamer! De grootte van de omgeving heb ik nog niet kunnen laten opmeten. Maar een reiziger te paard noteerde begin 19<sup>e</sup> eeuw dat de heerlijkheid 1400 morgen telde. Eén morgen is een stuk land dat met ossen of paarden in één ochtend te ploegen was."

Dan lijkt de baron uit zijn overpeinzingen op te schrikken. Hij tovert een prachtig vestzakhorloge tevoorschijn, klapt het zilveren deksel open en roept uit: "Het is al half vier! Hoogste tijd om mijn jongste kinderen uit school te halen. Weet u, ze zitten nog in Doorwerth op de lagere school. Bij het kasteel horen namelijk de kerk, school en onderwijzerswoning. Het onderhoud en de salarissen van predikant en onderwijzer zijn voor mijn rekening. Ze vinden het fantastisch om met de koets over de door mij nieuw aangelegde Italiaanse weg naar station Wolfheze te rijden. Maar het hoogtepunt is om te wachten tot de trein met veel stoom passeert. Vorig jaar heb ik namelijk een strook grond overgedaan aan de staat, voor de aanleg van de Rijnspoorweg van Amsterdam via Utrecht naar Arnhem. Ik verkocht het voor 12.500 gulden en onder drie voorwaarden: er moest een halteplaats in Wolfheze komen, een laad- en losplek en een wachtershuis. Alle treinen van de Nederlandse Rijnspoorweg Maatschappij moeten stoppen zodat de mensen van de mooie natuur kunnen genieten."



Slimme man, die baron. Want hij stelde ook gronden ter beschikking voor het bouwen van buitenverblijven, fabrieken, bedrijven en landbouw. Het toerisme nam eveneens toe. Wandelaars roemden de stuwwal, de uitzichten over de Rijn, de kloeke beuken en eiken, de kronkelende paadjes en de stromende beekjes. Het door de baron bedongen station in Wolfheze

zorgde voor goede bereikbaarheid van de omgeving. Het hele dorp is ontstaan dankzij de aanwezigheid van de halteplaats. Hij lacht: "De burgemeester van Ede protesteerde in die tijd omdat die plaats geen laad- en losplaats kreeg."



Hij tikt me op de arm: "U denkt toch niet aan het stationsgebouw in Wolfheze? Want dat kwam pas ruim een halve eeuw later, hoor. Op 16 mei 1845 reden de eerste treinen. De mensen moesten gewoon langs het spoor uitstappen. Veel meer dan een verharde strook was het nog niet, en dat wachtershuisje natuurlijk. Een echt stationsgebouw werd pas in 1899 geopend."

Baron van Brakell (1808-1853) overleed zestien jaar nadat hij kasteel Doorwerth had gekocht. Zijn weduwe, de douairière Jeanne Henriette Gabrielle van Schuijlenburch (1806-1878), overleefde hem vijfentwintig jaar. Maar toen moesten onvermijdelijk de bezittingen verdeeld worden onder de negen kinderen en raakte het kasteel weer in verval. Het echtpaar ligt begraven in het kerkje in Heelsum. De oudste zoon werd later nog burgemeester van Doorwerth.

### Station Wolfheze

Telegrafische verkorting: Wf. Stationsgebouw Type Visvliet (gelegen aan de lijn Groningen - Leeuwarden) is een hoog eenvoudig rechthoekig gebouw. Wolfheze is het enige van de zes soortgelijke stationsgebouwen dat nog bestaat. Verbouwing 1913: voor het rechterdeel is een hoog nieuw gebouw geplaatst. Links daarvan een lage aanbouw voor de rest van het gebouw en langs de zijgevel. In 2006 vindt door de NS een grondige restauratie van het ruim honderd jaar oude stationsgebouw plaats. Het gebouw ziet er op enkele punten na net zo uit als na de uitbreiding in 1913. Het balkonhek is anders, de oude toiletten ('retirades') aan de buitenzijde zijn uiteraard niet teruggekeerd en de fraaie, met zwarte letters op een witte ondergrond geverfde stationsnaam mist de 'n' uit 1913. Toen stond er op de zijkant en perronkant 'Wolfhezen'. Toen het dorp gemeente Renkum werd, verdween die 'n'. Later kwamen er nog meer stopplaatsen in de buurt. Bij de Buunderkamp hield de trein op verzoek stil en ook ter hoogte van het huidige sportcentrum Papendal: daar was een paardenrenbaan. Als daar wat te doen was, stopte de trein er.



**Tekst- en beeldbijdragen** uit het Kasteelmuseum, het Oorlogsdagboek van Th. H. Driessen, en de Gelderlander van 7 november 2006. Foto's stationsgebouw 1920, 1921, resp. 2009 [www.stationsweb.nl](http://www.stationsweb.nl) (1 en 3), [www.postcardsfrom.nl](http://www.postcardsfrom.nl) (2).

Bron: **Het Zijspoor** - clubblad van de Modelbouw Vereniging Arnhem e.o.