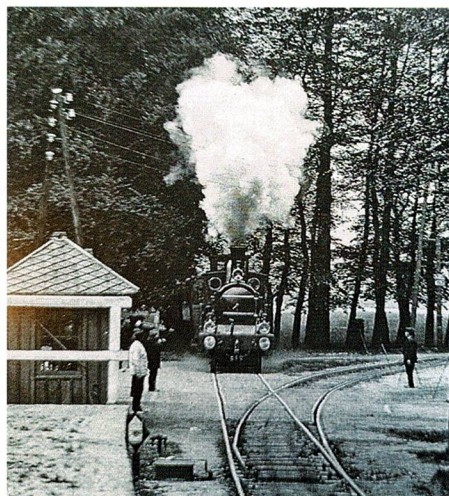


Trein dwars door de wijk

de jaren van de Koningslijn, of Loolijn, of Paleisspoor

Koning Willem III regeerde van 1849 tot aan zijn dood in 1890. Hij wilde al jarenlang een spoorlijntje van paleis Het Loo naar station Apeldoorn, om daar aan te sluiten op de bestaande spoorlijn Amsterdam - Zutphen. De spoorlijn, ook bekend als de Koningslijn of het Paleisspoor, werd tenslotte in 1876 geopend, door de ongetwijfeld trotse koning zelf. Het was het begin van bijna 75 jaar treinen door De Sprengen.

De spoorlijn was een dikke drie kilometer lang en liep van het station in Apeldoorn via de latere Koning Lodewijklaan - toen nog een zandpad - naar het toegangshek van paleis Het Loo. Zo konden de koninklijke familie en hun gasten gemakkelijk tussen het paleis en andere delen van het land reizen, zoals Den Haag. Het treinverkeer per stoom, en later per diesel, trok veel bekijks, zeker als de koninklijke familie in haar mooie salonrijtuigen voorbij kwam.



Vertrek koninklijke trein ter hoogte van de Gedenknaald

Nog meer spoor

De aanleg van deze spoorlijn was in die tijd een bijzondere onderneming: het benadrukte de persoonlijke betrokkenheid van de koning bij de ontwikkeling van de infrastructuur in ons land. Het

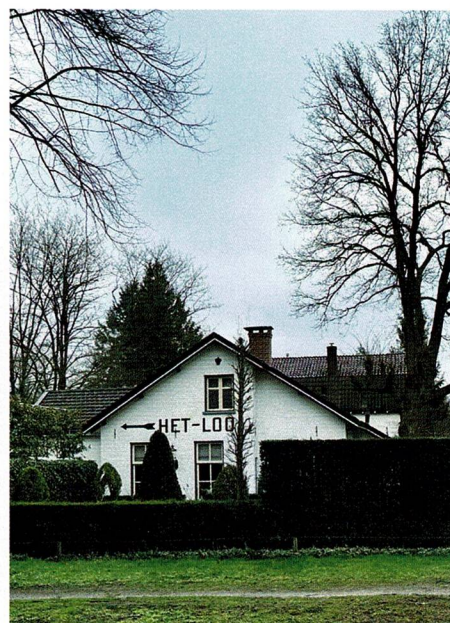
was namelijk niet gebruikelijk dat koninklijke leden zich direct mengden in dergelijke projecten. Maar men was nog niet klaar met bouwen aan het spoor. De Loolijn kreeg in 1887 een aftakking die de spoorlijn Apeldoorn - Zwolle vormde. Vanaf de Gedenknaald boog deze af naar de Zwolseweg (toen nog W. Pyrmontlaan), op weg naar Wenum en verder. Ter hoogte van de kruising met de Loseweg werd het sjeke station Het Loo gebouwd en geopend in 1887.

Baronnenlijn

De bijnaam voor deze nieuwe spoorlijn was Baronnenlijn, vanwege de vele (adelijke) notabelen die woonden in de plaatsen langs het spoor. Het nu nog steeds kaarsrechte fietspad vanaf Apeldoorn naar het noorden was onderdeel van dit treintraject. Het station Het Loo werd gevolgd door stopplaatsen in Wenum, Vaassen, Emst, Heerde, Epe, Hattem en Hattermerbroek.



Vertrek bij het paleis van Koningin Wilhelmina en Prinses Juliana



Wachtershuisje Soerenseweg

Slagbomen voor veiligheid

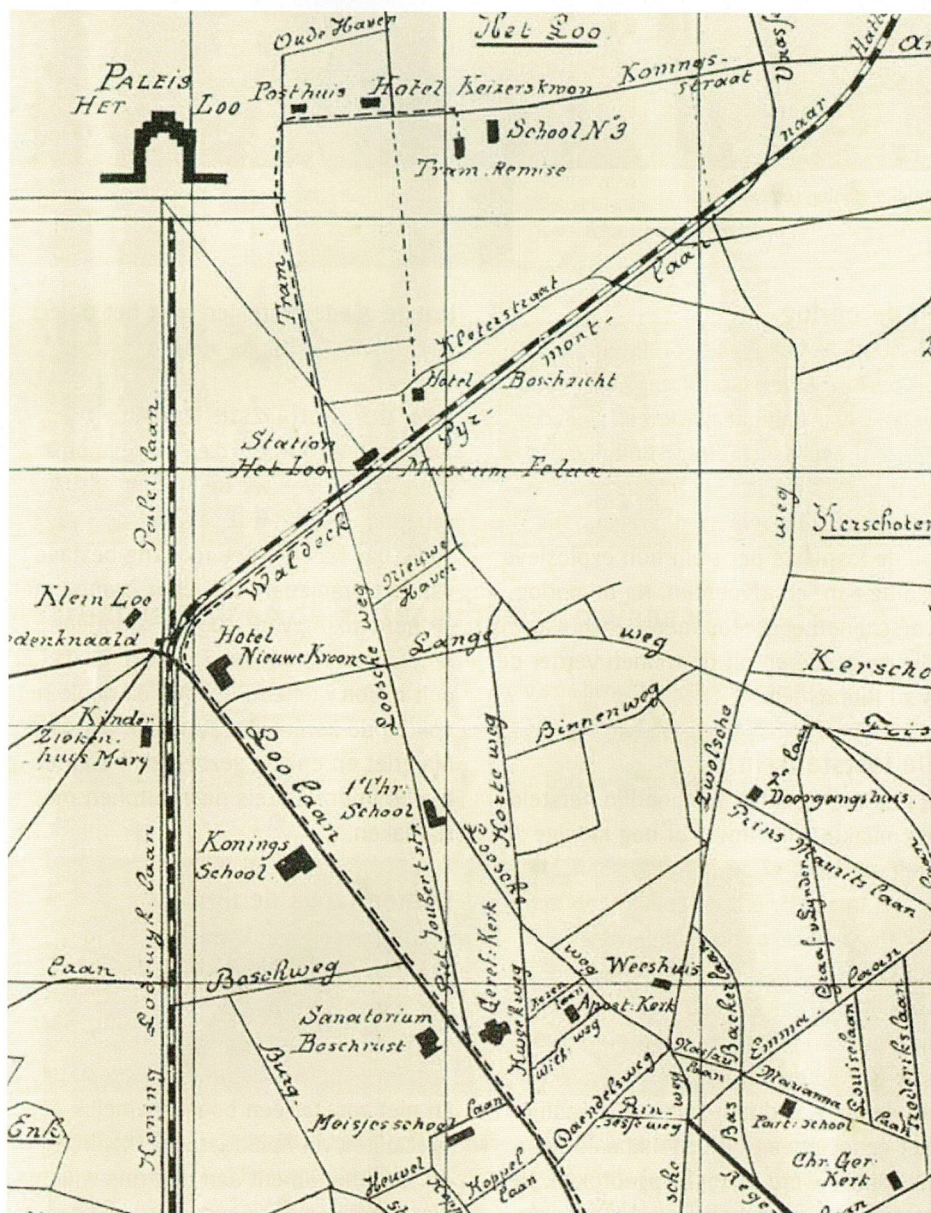
In 1897 kwam er een overwegwachtershuisje met slagbomen op de kruising Koning Lodewijklaan - Soerenseweg van waaruit ook de slagbomen bij o.a. de Badhuisweg werden bediend. Ook verder langs de spoorlijn verschenen wachtershuisjes met slagbomen. Twee zijn nog steeds zichtbaar. Die slagbomen waren nodig om de veiligheid voor omwonenden te verbeteren.

Losplaats voor goederen

De spoorlijn vervoerde meer dan koninklijke familieleden. Schuin tegenover het kinderziekenhuis 'Mary' (de achterburen van de Loohof) lag de losplaats voor de overslag van het goederenvervoer per trein. Het was een komen en gaan van paard-en-wagens die er goederen als kolen, hout en papier haalden en brachten. In 1891 werd de losplaats verder uitgebreid.

Laatste reis van de koning

En koning Willem III? Die bleef letterlijk tot het einde toe verbonden met 'zijn' spoorlijn. Toen de koning eind november 1890 overleed, begon hij zijn laatste reis over dit spoor naar Den Haag. De koninklijke trein, die hij in 1872 had laten bouwen, trok de wagen waarop de kist lag met zijn stoffelijk overschot.



Oude kaart met Loolijn + spoor naar noorden toe, over W. Pymontlaan, de latere Zwolseweg





Huidige Koning Lodewijklaan



Monument Loolijn

In de oorlog

Tussen 1940 en 1945 gebruikten de Duitse bezetters het spoor naar Zwolle voor vervoer van militair materieel. Gelukkig zijn er nooit beschietingen uitgevoerd vanuit geallieerde vliegtuigen op de Duitse munitietreinen, die regelmatig bij de losplaats per trein hun explosieve lading aan- en afvoerden. Na de oorlog verschenen er steeds meer vrachtwagens die de goederen uit de treinen verder de stad inbrachten.

De laatste trein...

Na de oorlog werd de spoorlijn hersteld en maakte Wilhelmina er nog menige treinreis over. Maar na haar troonsafstand in 1948 werd de Loolijn voornamelijk nog gebruikt voor goederenvervoer naar de losplaats ter hoogte van nu de Loohof. Station Het Loo sloot zijn deuren in oktober 1950. In de jaren erna kwam ook een einde aan het personenvervoer op de lijn Apeldoorn-Zwolle. De Loolijn het gedeelte van de Gedenknaald naar het paleis werd in 1954 opgebroken. Het statige stationsgebouw bij de Loseweg werd in 1964 gesloopt. De bewoners van De Sprengen zagen in 1972 de

laatste goederentreinen over het traject Apeldoorn - Het Loo - Hattem rijden.

...en de allerlaatste trein

Toch reed er nog één keer een stoomtrein van de Veluwsche Stoomtrein Maatschappij door de wijk, en wel op 15 mei 1976. Dat was om het 100-jarig bestaan van het Oranjepark te vieren, samen met de herdenking van 100 jaar spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn-Zutphen. Zoals het ooit begon met een koning, eindigde het ook bij de koninklijke familie: prinses Margriet en enkele gezinsleden stapten hierbij in om de reis naar Zutphen mee te maken.

Bomen langs de lijn

Het spoor zelf werd weggehaald in 1976/77. Om de Koning Lodewijklaan iets van zijn vroegere grandeur terug te geven, werd er in 1990 een dubbele rij bomen in de middenberm geplaatst. En niet zomaar een boom, namelijk een specialiteit uit Apeldoorn: de Koningslinde. Een monument aan de Prins-Willem Alexanderlaan herinnert nog altijd aan de Loolijn.

Papaverbollen

Jarenlang zijn op de overslagplaats op de Koning Lodewijklaan - vlakbij de Gedenknaald - honderden tonnen aan papaverbollen overgeheveld, van de wagons naar vrachtwagens. Deze reden naar het Zwitsalsterrein, waar een fabriek stond die deze papaverbollen als basis gebruikte voor farmaceutische producten, waaronder opioïden als morfine en heroïne.

Leuk detail: deze fabriek, Diosynth, was opgericht door Cor Jansen, dezelfde Apeldoornse apotheker die als jongeman het recept voor Zwitsal naar Nederland bracht (vanuit, inderdaad, Zwitserland).

Bronnen: Wikipedia, Vereniging Oud Apeldoorn, Veluwsche Stoomtrein Maatschappij en CODA

Beyke Goris

