



Chris Leenders

DE GOOISCHE STOOMTRAM

Dit is het verhaal van de Gooische Stoomtram, van het begin in 1881 tot aan het einde in 1947. Het verhaal van de gruwelijke Gooische Moordenaar vindt u elders in dit nummer.

Buurtspoorwegen voor Het Gooi

Rond 1860 werd ons land reeds door tal van spoorwegen doorsneden. In die tijd kwamen ook de eerste paardentramlijnen op, al spoedig aangevuld met stoomtramverbindingen. De bewoners van het Gooi bleven

nog enige tijd van deze nieuwe vormen van vervoer verstoken en moesten het doen met postkoets en beurtschip. Toen eindelijk de H.I.J.S.M. (Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij) in 1874 de spoorweg Amsterdam-Hilversum-Utrecht en Hilversum-Baarn-Amersfoort opende, kwamen ook de tramlijnen in het vizier. Aangezien de vesting Naarden zo'n twee kilometer van het station Naarden-Bussum lag, een afstand die meestal lopend moest

worden afgelegd, wilde men graag een snelle verbinding met het nieuwe station hebben. Plannen varieerden van een ringlijn die de dorpen in het Gooi onderling zou moeten verbinden door middel van een paardentram tot een rechtstreekse paardentramverbinding tussen Naarden en Bussum. Het was echter de Haagse ingenieur C. Bok, die van het Rijk en de diverse gemeentebesturen de felbegeerde concessie (voor vijftig jaar) kreeg voor een stoomtramweg tussen Amsterdam en het Gooi.

Zo werd op 17 december 1880 de Gooische Stoomtram Maatschappij opgericht, gevestigd te Watergraafsmeer. Begin 1881 werd er al stevig gebouwd aan het eerste baanvak Amsterdam-Weesperpoort-Watergraafsmeer-Diemerbrug (4.7 km), dat al op 17

mei 1881 feestelijk kon worden geopend. Intussen was aan de Middenweg in de Watergraafsmeer een groot hoofdkantoor verrezen, met daarachter een remise met emplacements en grote houten werkplaat-

sen. De Gooische Stoomtram verwachtte veel van het passagiersvervoer en bestelde daarom bij de Duitse firma Henschel und Sohn te Kassel 16 stoomtramlocomotieven en

bij de Haarlemse firma Beynes 28 gesloten rijtuigen en 11 open zomerwagens. Bovendien werden twee speciale salonwagens besteld ten behoeve van de bezoekers van de Joodse begraafplaats te Muiderberg. Deze salonwagens werden ook gebruikt voor Joodse begrafenissen en kregen daarom al snel de bijnaam 'de lijkwagens'. Ook wer-

Gooische stoomtram met machinist en conducteur

REGELMATIG LIEPEN ER LOCOMOTIEVEN UIT DE RAILS DIE DAN TEGEN DE PUI VAN DE KAPSALON TOT STILSTAND KWAMEN



Boven: Station Naarden-Bussum 1930

Rechts: Gooische stoomtram staat klaar op Naarden-Bussum



Gooische stoomtram met goederenwagens

den er in eerste instantie 17 en later zelfs 50 goederenwagens besteld. Op 22 juli 1881 werd de badplaats Muiderberg bereikt – Muiderberg lag tot 1928 nog echt aan de (Zuider)zee. Een maand later werd het punt Hakkelaarsbrug-Naarden bereikt en begon men aan het traject door de Vesting. Daar ging het mis! De tramhoogte van de hoek van de Cattenha-



gestraat en de Marktstraat was te krap. Na veel wikken en wegen werd uiteindelijk een stuk van een hoekpand gesloopt maar desondanks bleef de bocht te krap en liepen er regelmatig locomotieven uit rails die dan tegen de pui van de kapsalon tot stilstand kwamen. Uiteindelijk werd in het voorjaar van 1882 de officiële openingsrit door Naarden gehouden.

Van Naarden naar Laren, van Hilversum naar Huizen en van Huizen naar Bussum
Volgens plan zou de tramweg vanaf Naarden doorgetrokken worden naar Huizen om vandaar via Blaricum in Laren te eindigen. Om onteigeningskwesties te vermijden werd de lijn echter doorgetrokken van Jan Tabak en de Gooische Boer naar Crailoo en vervolgens naar Laren, waar het station op

de Brink werd gevestigd. Tegelijk werd de tramlijn Hilversum-Laren-Blaricum-Huizen aangelegd, die in 1882 werd geopend. In november 1883 tenslotte richtte de HSM de stoomtram Bussum-Huizen op, die Huizen verbond met station Naarden-Bussum. De Gooische Stoomtram had een baanlengte van 37,5 kilometer en de reistijd Amsterdam-Laren bedroeg 2 uur. Men voelde het

echter als een groot gemis dat er geen directe verbinding met Bussum was. Weliswaar konden passagiers overstappen bij de tramkruising Laarderweg (nu Amersfoortsestraatweg), maar de Gooische wilde een eigen verbinding met Bussum hebben. Vanaf 1905 mocht de Gooische over het HSM-baanvak Bussum-Huizen rijden. Zo ontstond de lijn Laren-Crailoo-station Naarden-Bussum. Niet alleen vervoerde de Gooische in die tijd passagiers en vracht, er reden ook militaire treinen en er kwamen postwagens in bedrijf. Op 1 januari 1917 ging een langgekoesterde wens van de Gooische in vervulling, toen men de exploitatie van de stoomtram Bussum-Huizen van de HSM kon overnemen. In Huizen werden de eindpunten van de beide tramverbindingen (respectievelijk naar Bussum en naar Hilversum) door een

DE GOOISCHE STOOMTRAM HAD EEN BAANLENGTE VAN 37,5 KILOMETER EN DE REISTIJD A'DAM-LAREN BEDROEG 2 UUR



Gooische stoomtram vertrekt van station Naarden-Bussum

verbindingsspoor van ruim 700 meter met elkaar verbonden. Het totale tramnetwerk van de Gooische omvatte nu 44 kilometer. De oorlogsjaren 1914-1918 brachten de Gooische in problemen door de sterk gestegen prijzen van smeeroliën, vetten en steenkolen. In 1917 en 1919 werden de prijzen van de ritten dan ook drastisch verhoogd om zo de exploitatiekosten onder controle te houden! In 1924 maakte de stoomketel plaats voor de benzinemotor zodat men sneller kon gaan rijden. Op 29 september 1930 werd de naam van de Gooische Stoomtram Mij. dan ook veranderd in N.V. Gooische Tramweg Mij.

Het slotaccoord

In die dertiger jaren kreeg de Gooische last van wilde buslijnen. Die pikten enkele minuten voordat de tram arriveerde bij de tramhalte passagiers op, zodat de tram half leeg bleef. De rechter moest eraan te pas komen om hier een eind aan te maken! Toen de Duisters tijdens de bezetting de prijs van de diesel sterk verhoogden viel men terug op een paar oude stoomtramstellen die nog in reserve stonden en zo werden de trajecten Bussum-Huizen en Bussum-Laren tot de spoorwegstaking in september 1944



Gooische stoomtram in Hilversum

onderhouden. Op 1 januari 1944 was de Gooische Tramweg Mij. overgenomen door de Nederlandsche Buurtspoorweg-Maatschappij te Zeist. Vanaf 15 augustus 1945 werd de dienst weer hervat. Maar toen waren de tramlijnen al bijna historie: de laatste personentram reed op 4 oktober 1947 door de Gooische dreven.

Bronnen:

- Archief Nederlandse Spoorwegen, Utrecht
- Streekarchief Naarden.
- Archief Historische Kring Bussum.
- De Gooi en Eemlander* div. jaargangen.
- De Bussumse Courant* div. jaargangen.
- 150 jaar Spoorwegen*, NS, Utrecht 1989.
- Trams en Tramlijnen*, W. I. Engel, Wyt 1973, Rotterdam.
- In het spoor van de Gooische Tram*, Bep G.L. de Boer, van Wijland 2004, Laren.
- Geschiedenis van Bussum*, A.N.J. Fabius, Bussum 1973.
- De H.I.S.M.*, J. van der Meer, Woerden 2009.
- Eigen (Spoorweg)archief, van de auteur.

