

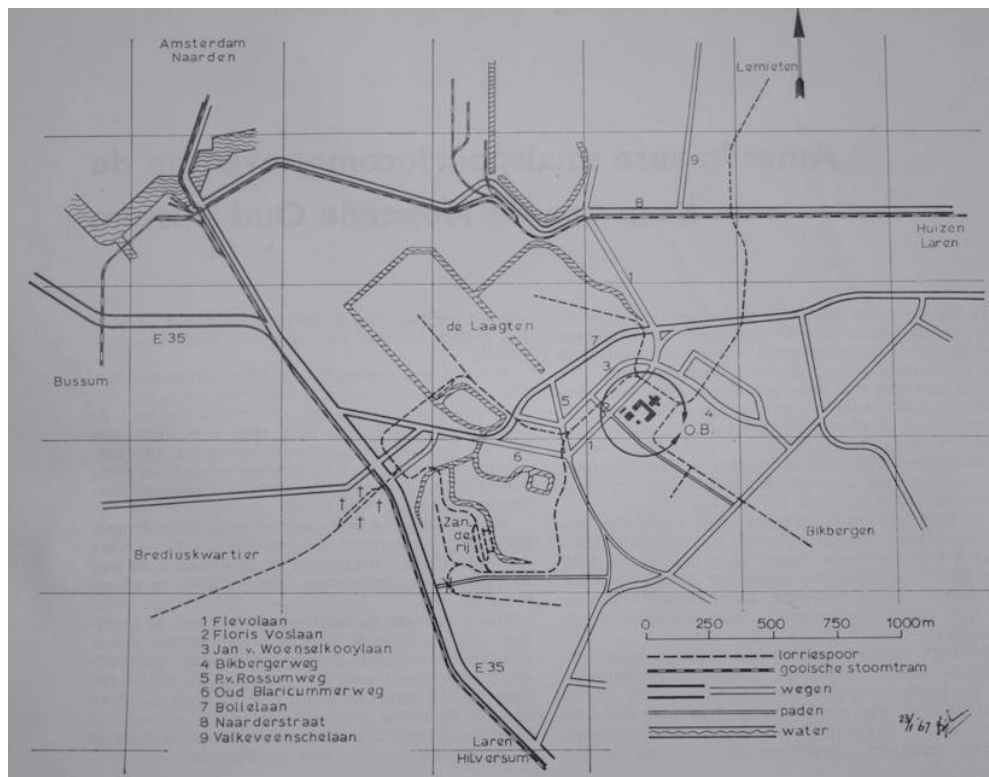
Zand voor het Vondel- en 1920-1923

Chris Leenders Na de bebouwing van het Spiegel en de kern van Bussum en de wijken rondom station Naarden-Bussum omstreeks 1900, was het tegenwoordige Vondel- en Brediuskwartier de enige resterende uitbreidingsmogelijkheid voor Bussum.

Zand, heel veel zand

Omstreeks 1900 waren de oude zandpaden die door het gebied liepen onbruikbaar geworden door de aanleg van zanderijsloten die vanaf de Vesting Naarden helemaal tot de huidige Huizerweg doorliepen. In het gebied waren nog wat hoge gronden over, die niet ten prooi waren gevallen aan de zandwinning. Op deze gronden stonden nog bosschages. Dit verklaart de hoogtever-

schillen in het Brediuskwartier. Het afgegraven gebied was veranderd in weiland en akkerland. Om het terrein te kunnen gebruiken voor woningbouw moest een deel van de sloten worden gedempt en een aanzienlijk deel van de juist afgegraven gronden moest weer worden opgehoogd. Dat was eerder ook al gebeurd bij de aanleg van het Prins Hendrikpark. De gemeente zag erop toe dat het gebied zo werd verkaveld dat er van-



Het smalspoorbaantje van Oud Bussem naar het Brediuskwartier

het Brediuskwartier,



wege het grondwater niet op de gedempte sloten werd gebouwd.

Met het eerste uitbreidingsplan van de gemeente Bussum in 1908 ging de gemeente zich, eigenlijk voor het eerst, met stadsplanning bezighouden. De trek van de stad naar het landelijke gebied hield aan. De gemeente afficheerde zich landelijk als vestigingsplaats en dat wierp zijn vruchten af. In de periode 1924-1929 schreven ruim 3000 inwoners zich in bij de gemeente Bussum. Maar om dit alles te kunnen bereiken was er zand nodig, heel veel zand! En dat zand kwam van de Hofstede Oud Bussem.

Een smalspoorbaan onder de stallen

Bij de bouw van de modelboerderij op het terrein van Oud Bussem aan het begin van de 20ste eeuw was voor de afvoer van de mest uit de stallen (ruim 200 melkkoeien) naar een centrale mestplaats een smalspoorbaan gebouwd. Deze smalspoorbaan lag in 5 tunnels onder de stallen. De met mest gevulde kiepkarren werden met paarden uit de tunnels getrokken.

In 1914 werden de meeste gebouwen van Oud Bussem gevorderd door het Nederlandse leger om er legeronderdelen in onder te brengen. Toen dat eind 1917 was afgelopen, werd het terrein vrijgegeven en moest het bedrijf Oud Bussem opnieuw op gang worden gebracht. Directeur Floris Vos stond daarbij voor grote financiële uitdagingen.

Van paardentracie naar benzine-locomotieven

In 1919 zocht de gemeente Bussum op korte termijn zand voor de ontwikkeling van de geprojecteerde woonwijk tussen de Brediusweg, de Huizerweg en de Amersfoortsestraatweg. Op Oud Bussem was zand genoeg. Er was hier al eerder zand afgegraven, waardoor nieuwe weidegronden waren ontstaan. Bij de zanderij waar het zand voor de nieuwe woonwijk vandaan moest komen, ging het om een terrein dat al was aangekocht van de Onroerendgoed Exploitatiemaatschappij Het Bosch van Bredius. Men kwam overeen dat Oud Bussem in het jaar 1920 100.000 m³ zand zou leveren à f 2,- per m³.

De Baldwin-locomotief van Oud Bussem

Voor het vervoer werd in Duitsland uit de voorraden van het voormalige Duitse leger het volgende aangekocht: 15 km rails van 600 mm spoorwijdte (smalspoor dus), 20 wissels, enige draaischrijven, 100 kiepkarren en wat brugmateriaal van de genie.

Floris Vos erachter dat er in de Rotterdamse haven een geschikte locomotief stond die aan de eisen van Oud Bussem voldeed. Het was een Amerikaanse gepantserde Baldwin-motorlocomotief met 20 lorries. De locomotief was eigenlijk bedoeld voor het front



Nogmaals de Baldwin-locomotief van Oud Bussem

Met grote spoed werd er op Oud Bussem een ringlijn aangelegd, waarin twee bruggen lagen. Een daarvan was een draaibrug. Toen deze minispoorbaan was aangelegd, kon men op het terrein van Oud Bussem zelf met paardentraction de mest naar alle uithoeken van het terrein brengen. Maar om met de zandtreinen Bussum te bereiken was er meer nodig. De lijn van de Gooische Stoomtram langs de Rijksweg moest worden overgestoken. Dat ging eerst nog met paardentraction, waarbij de kiepkarren door middel van een soort rolbrug over de baan van de Gooische Stoomtram werden getrokken. Dat duurde echter te lang en daarom gingen men op zoek naar kleine benzinelocomotieven. Maar waar haalde je die zo snel vandaan?

in Frankrijk, maar door de wapenstilstand van 11 november 1918 was de locomotief daar niet meer nodig en werd hij uiteindelijk gelost in Rotterdam. De locomotief werd daar door de American Liquidation Company

Advertentie uit Algemeen Handelsblad 14-1-1920

Door toeval kwam de vindingrijke

ROTTERDAM 1920.

ZEER BELANGRIJKE VERKOOPING

van nieuwe
MACHINERIEËN en WERKTUIGEN, GEREEDSCHAPPEN, WAGENS, enz.,
alsmede de
complete nieuwe Electriche Licht-Installatie voor Kamp- of god. Toonstellingsterreinen.

CORN. DE VLAMING,
Behoedend Makelaar in Machinerieën en Metaalen, te AMSTERDAM, (Firma CORN. DE VLAMING & L. BACKER), Frederiksplein 53, A'dam, Tel. 2199 C., zal op
Donderdag 22 Januari 1920, des voormiddags te 10 uur,
op de Bovenzaal van het CAFÉ-RESTAURANT „TIVOLI”, Coolingsel te Rotterdam, ten overstaan van den Dourvaarder H. W. DRIESSEN, aldaar VERKOOPEN:

Al de nieuwe
MACHINERIEËN, WERKTUIGEN, enorme MAGAZIJNVOORRADEN, enz.

— dor —
AMERICAN LIQUIDATION COMPY. te Rotterdam.

Als: kapitale nieuwe BENZINE GENERATOR (fabr. General Electric Co.), bestaande uit 4-Cyl. Benzine-motor, 25 P.K., 800 kwarts met magnetronsteking en direct gekoppelde Dynamo, 25 K.W., 115 Volt. 550 toeren. Zeer geschikt voor kleine stad of groot dorp. Electromotor, 30 P.K., draaistroom, groote partijen electriche Brondkabels, Electriche draad, Schakelborden met heloonschakelaars, Fittings, Reflectoren, Isolatoren, kisten met prima Americ. Timmermansgereedschap, Badgeysers, Carbide-lampen, groote partij nieuwe 2") Brandslangen met rubber leuzer, Slangwagens, groote partijen Smidgereedschappen, w.o. Buisverwarming-jeren tot 6", Bandzaag, Isolatiemateriaal voor telefooncellen en draadlijnen (z.g. Welboard), vertind Zwaartegans, 2 m.M., gepalp. Afzakeringsgans, groote partij Bijlen, Schoppen, Houtschroeven, Krommen, Brandblusapparaten, Avoga's Glaspijper en Glaslansen, Transportwagens met onderlozing, Lorriewagens, 0.00 M. spoorwijdte, Lichtketels, enz. alsmede nieuwe BENZINE LOCOMOTIEF, (fabr. Baldwin Locomotive Works, Philadelphia), 50 P.K., 4 cylinder, jaartal 1918, 60-70 c.M. spoorwijdte.

verkocht aan Oud Bussem. De spoorwijdte was 650 mm. Werkspoor Amsterdam haalde de pantserplaten eraf en bouwde de locomotief en de 20 lorries om naar 600 mm smalspoor. Het tweeassige locomotiefje met een zware viercilinder benzinemotor voldeed goed. Op de vlakke baan kon het 40 geladen zandwagons trekken met een snelheid van 15 km per uur.

Eén locomotief bleek al gauw te weinig en Floris Vos kocht daarom in Düsseldorf een tweede Baldwin-locomotief, maar nu een met drie assen. Deze locomotief was ooit naar Moermansk gestuurd voor gebruik door de Russische bondgenoten, maar was door

in 1923 het zandvervoer ophield. De tijdelijke spoorbaan werd weer afgebroken, behalve op het landgoed zelf.

De zanderij besloeg 8 ha en er werd gemiddeld 4 m³ zand afgegraven. De voorraad was dus zo'n 320.000 m³. Er reden 15 à 20 treinen per dag, ieder met 20 lorries, gedurende zes dagen per week. Het afgegraven terrein werd omgezet in jonge weilanden, die Oud Bussem hard nodig had.

Floris Vos had goed aan het zandvervoer verdiend en kon met het verdiende geld Oud Bussem weer moderniseren.

De locomotieven werden na 1923 alleen nog op het landgoed gebruikt. In 1928



Pauze bij de zandwinning op landgoed De Beek, met beide Baldwin-locomotieven

de Duitsers buitgemaakt en naar Duitsland getransporteerd. Zo kwam Oud Bussem aan zijn tweede locomotief.

Een tijdelijke spoorlijn

Het spoorlijntje liep van de zandafgraving (het latere landgoed De Beek, nu eigendom van Natuurmonumenten) via Oud Bussem over de oude Rijksweg tussen de begraafplaatsen door naar de plek waar de Gooische HBS stond. In juni 1920 werd begonnen met het transport en op 31 december was het feest: de eerste 100.000 m³ waren geleverd. Daarna volgden nog enkele contracten, tot

werden ze buiten gebruik gesteld en verdwenen ze in een loods. Daar stonden zij nog in 1940. Uiteindelijk werden de rails en verdere toebehoren, inclusief de locomotieven, voor sloop en oud ijzer verkocht.

Bronnen

J.W. Montenberg, 'Amerikaanse smalspoorlocomotieven op de baan', in: *Op de Rails*, 1967-68

Archief Historische Kring Bussum

De Bussumche Courant

Archief auteur