

Meyer en koetsier Bram Romviel pioniers van de paardetram door het toen nog stille Gooi

Het openbaar vervoer is heden ten dage niet meer weg te denken uit onze samenleving. En al wordt het aantal mensen, dat zelf een auto gaat aanschaffen, steeds groter, toch zal het openbaar vervoer en met name het streekvervoer zijn functie blijven behouden. Zo ook in het Gooi. Moderne lijnbussen onderhouden een snelle en regelmatige verbinding tussen de diverse Gooische dorpen. Eens is dit anders geweest. Menig Bussumer zal nog sterke staaltjes kunnen vertellen over de „Gooiso moordenaar“, de stoomtram, die een verbinding onderhield tussen Amsterdam en Hilversum.

Enkele jaren geleden publiceerden wij herinneringen over het streekvervoer in het Gooi van de heer J. W. Montenberg. Ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van Bussum willen wij graag nogmaals de heer Montenberg aan het woord laten over het streekvervoer in het begin van de twintigste eeuw.

„Toen ik“, zo begint de heer Montenberg zijn herinneringen, „in 1919 in 's-Graveland kwamen wonen, was het openbaar vervoer nog zeer gering. De Gooische Stoomtram nam in 1917 de lijn Bussum-Huizen over van de H.S.M. Tevens nam zij de stoomlocomotieven 229 en 230 en de locaalrelocomotief „Fret“ van de H.S.M. over. De „Fret“ verzorgde van Bussum uit de goederendienst en stamde uit 1887. Deze loc stond in een loods langs de Vlietlaan en behoorde tot een serie die voor locaalreintjes bestemd waren en alle dieren namen droegen. Zo werd de „Fret“ tijdens een reparatiebeurt vervangen door de „aap“.

TWEE UUR

Langs de oude Rijksweg reed iedere twee uur de stoomtram van Amsterdam (het vroegere Weesperpoortstation), over Diemen, Mulden en Naarden naar Hilversum. Volgens de dienstregeling duurde de rit twee uur en één kwartier. In de praktijk bleek deze rit vaak langer te duren omdat de spoorwegovergangen bij de Watergraafmeer en Diemen vaak gesloten waren. Ook de draaibrug over het Merwedekanaal veroorzaakte veel vertraging.

In 1930 werd het bedrijf grondig gemoderniseerd. Moderne dieseltrens werden in gebruik genomen en de baan werd belangrijk verbeterd. De locs 14 en 15, in 1926 gebouwd, konden de Fret vervangen. Deze locomotieven bleven nog lang voor het goederenverkeer op deze lijn rijden, toen in 1938 de autobus de tramdienst ging vervangen.

IN HILVERSUM

In Hilversum vertrok vanaf het Stationsplein de paardetram naar 's-Graveland. Deze legde 14 à 15 maal per dag de afstand af in 35 minuten. De route liep via de Stationsstraat en Bussumerstraat naar de Brink; voor de muzikant werd kop gemaakt; koetsier, paard, bel en deken gingen naar de andere kant. Langs de 's-Gravelandseweg kwam men na een scherpe S-bocht bij de molen (thans garage) op het „wissel“, recht tegenover de Schuttersweg. In die jaren was de stand van de baan en van de wissel zó slecht, dat men doorreed tot de trams elkaar tegenkwamen. Dan konden de passagiers overstappen. Vroeger had deze tram nog een zijlijn naar de Hondenbrug en ook reed zij in het begin langs de Koninginneweg.

AUTOBUSDIENSTEN

Zoals in vele plaatsen in Nederland was ook het gemeentebestuur van Hilversum er in de jaren twintig van overtuigd

dat een „stadsdienst“ noodzakelijk was. Met de Amovam, die in verscheidene andere steden ook een dienst exploiteerde, reed voornamelijk met dump-wagens, maar de gemeente stelde 4 nieuwe bussen beschikbaar van het merk Daag. Het waren voor die tijd grote bussen. Er kwamen twee lijnen: één naar het Bloemenkwartier en één naar de Trompenberg. Door wanbeheer echter stonden deze bussen spoedig in defecte toestand in een loods achter de stalhoudertij Boeschoten aan de Bussumerweg. Hiermee verdween de Amovam uit Hilversum.

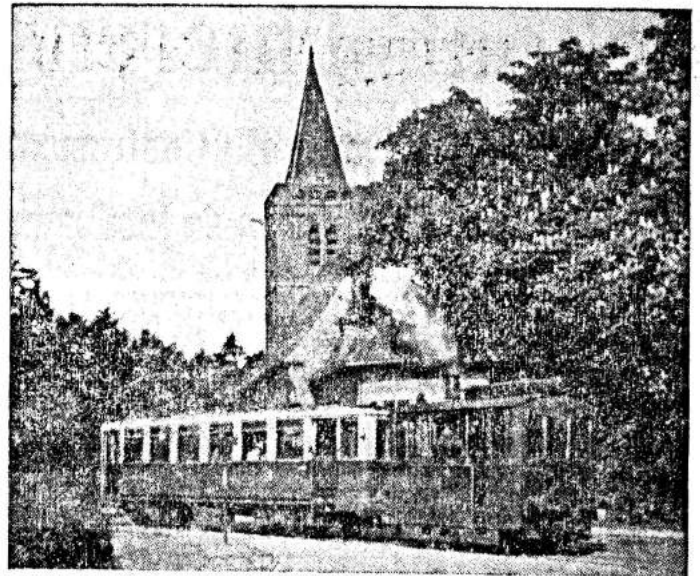
NIEUWE DIENSTEN

Redding in deze zaak bracht de heer van Emmerik die in Hilversum stationschef was. Uit hoofde van zijn functie was het hem bekend dat veel Bussumers de markt



De laatste rit van de Gooise tram voor personenvervoer, in 1944, werd door talrijke Gooiers meegemaakt.

op de Groest bezochten en ook gedurende het weekeinde werden veel kaartjes Bussum—Hilversum verkocht. De heer van Emmerik nam ontslag bij de spoorwegen en werd directeur van de N.V. Gemeente Autobusdienst. De 4 Daag autobussen werden opgeknapt en een loods bij de gasfabriek werd tot garage ingericht. De Bloemenkwartierdienst werd heropend en ook kwam er een lijn van het Hilversumse station naar de Brink in



De befaamde Gooise tram, zoals vele oudere bewoners hem hebben gekend. Hier rijdt het „monster“ door Blaricum.

Bussum bij de St. Vituskerk. Het werd een succes; de bussen reden keurig op tijd en werden goed onderhouden. Bij de Daag's zat de chauffeur op een soort bok met zijtjes aan de kant ter bescherming tegen de regen. Hiernaast waren twee zitplaatsen maar deze waren voor dames verboden. Bij deze lijnen bleef het niet. Met rood geschilderde G.M.C.-bussen volgde de

sum. Een kleine Frod „3“ kwam er voor de dienst Zuidereinde-Bussum station Spieghelzijde. Deze bus reed 10 maal per dag en de rit duurde 25 minuten. De rij was 30 cent enkele reis en 45 cent retour. De „3“ werd meestal gereden door Bram Romviel, een koetsier in hart en nieren, die zijn paarden niet kon vergeten. Hij maakte voortdurende klakkende geluiden waarmee hij gewend was zijn „1 pk havermotor“ op gang te brengen.

Er was nog een Minerva, de „4“ die weinig dienst heeft gedaan en nog een Frod, de „5“ die ondermeer aansluitende diensten reed op woensdag naar Ankeveen. Enige jaren later nam de heer van Emmerik ook deze diensten over. De lijn 's-Graveland—Bussum is nooit tot ontwikkeling gekomen. De lijn Hilversum—Bussum daarentegen was een groot succes; er kwamen gehuurde bussen en zondags reed men om het kwartier. Toen de heer van Emmerik overleed, zette zijn weduwe het bedrijf voort.

In Bussum werd tijdelijk tot het station gereden door het Spieghel. Het gemeentebestuur van de snel groeiende gemeente Hilversum wenste, dat de nieuwe wijken door busdiensten zouden worden verbonden. Vele kwesties waren er de oorzaak van dat De Centraal-garage met kleine maar snelle bussen een stadsdienst ging onderhouden met vier lijnen. Het oude bedrijf legde zich toen toe op het toerigenbedrijf onder de naam: „Car Alpin“.

AMSTERDAM—HILVERSUM

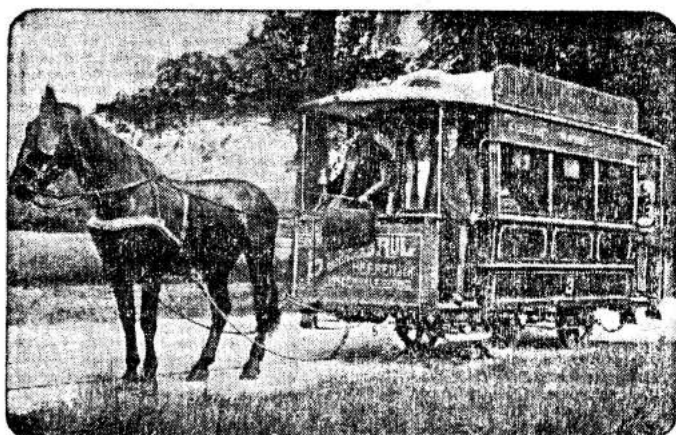
In 1921 kwam het plan van de Gooische Stoomtram een elektrische sneltram te laten lopen van Amsterdam via Weesp, door een stukje van het Naardermeer tot in de buurt van Walden (aan de Franse Kampweg), waar de lijn voor Bussum en Huizen zou aftakken. Het eindpunt was dan het Schuttersveld bij Hilversum. Hier had men dan aansluiting met de stads-tram en de tram naar 's-Graveland. Plannen van de Amsterdamse wethouder de Miranda, die een satellietstad voor Amsterdam wilde stichten, hielden hiermee verband. De grote tegenstander van dit plan was dr. Henri Polak, die het natuurlijk wilde beschermen. Van het plan De Miranda is niets gekomen, hoewel landmeters in die tijd bezig zijn geweest in het Spanderswoud.

BREDIUSBRUG

In het brugdek van de ophaalbrug, begin Brediusweg, hebben jarenlang rails gelegen. Een tram heeft hier echter nooit gelopen, maar er is wel een plan geweest van de Gooische Stoomtram een aansluiting met het station Bussum te verkrijgen.

Als men van Bussum naar Huizen fietste kon men een smalspoor zien liggen. Dit spoor behoorde tot het bedrijf van de model-boerderij Oud-Bussum, waarvan de heer Floris Vos directeur was. Deze boerderij zit vol geschiedenis. Ze werd in 1902 door architect De Bazel voltooid. De kosten bedroegen een kwart miljoen gulden hetgeen een enorm bedrag was in dit tijd.

Een uitgebreid net van spoorlijnen verbond de stallen met de weiden en ont-



De paardetram, eens de snelste verbinding tussen de Gooische dorpen, gefotografeerd

VOUWSTOELTJES

In 1922 begon de heer Icken een met de paardetram concurrerende busdienst Hilversum—'s-Graveland en met ritten over de Trompenberg. Het waren kleine Ford-busjes (geel-zwart) met houten langsbanken waarop losse kussens. Aan de naar buiten klappende deur was ook nog een zitplaats. De passagier die hier zat, kreeg bij regen telkens een stortbad van het water dat van het dak stroomde. Onder de banken lagen vouwstoeltjes, die men kon gebruiken als het druk was. Niet alle bussen hadden een achterdeur. Dit werd pas verplicht na een ernstig busongeluk bij Helvo waarbij vele passagiers de dood vonden toen de bus in brand raakte.

Nadat in 1923 de paardetram door bussen was vervangen, kon de onderneming van Icken de concurrentie niet meer volhouden. Men opende een dienst op Utrecht. Deze lijn werd een groot succes en al spoedig werd met grotere en modernere bussen gereden.

GOEDE AANPAK

De 's-Gravelandsche Tramweg Maatschappij pakte de zaak goed aan. Twee ruime bussen van het merk Minerva kwamen ter be-