

# DE ONVERGETELIJKE 'GOOISCHE MOORDENAAR'

door G. Seppen

*Nu het dit jaar precies 50 jaar geleden is dat op 5 oktober 1947 de laatste personentram in Hilversum arriveerde, is het een goed moment om hier enige aandacht aan te besteden.*

*De Stichting Gooisch Vervoers Museum heeft op 5 oktober j.l. in samenwerking met de Stichting Museum Stoomtram Hoorn-Medemblik een passende herdenking georganiseerd. Met authentiek Goois trammaterieel werd voor de liefhebber een speciale tramrit naar Medemblik gereden. Voor de deelnemers uit Hilversum e.o. was er een door Midnet gesponsorde Crossley-bus uit 1947 ingezet naar Hoorn. Een week later, op 11 en 12 oktober, organiseerde het Vervoersmuseum een thematentoonstelling over de onvergetelijke "Gooische Moordenaar" in het Goois Museum. Op die manier kwam de geschiedenis van "de Gooische" weer tot leven.*

Op 17 december 1880 werd de akte van oprichting van de NV Gooische Stoomtram bij een notaris in Amsterdam gepasseerd. Als de eerste directeur van de onderneming werd ir. C. Bok benoemd.

De lijn begon bij het Weesperpoortstation in Amsterdam. Via de tolbrug over de Ringvaart van de Watergraafsmeer werd de Middenweg bereikt. Hier stond het hoofdkantoor, met werkplaatsen en remises. Op 17 mei 1881 was het gedeelte tot Diemerbrug klaar en werd dit eerste traject feestelijk geopend. Een paar maanden later was de lijn doorgetrokken tot de badplaats Muiderberg. Op 20 augustus van dat jaar werd reeds het gedeelte tot de vesting Naarden opengesteld. De lijn werd tenslotte doorgetrokken naar Laren en Hilversum, met een zijlijn naar Blaricum en Huizen. De officiële opening van deze beide trajecten vond op 15 april 1882 plaats.

De eerste 20 jaar had het bedrijf wisselend succes. Vooral in de zomermaanden werden er veel dagjesmensen vervoerd naar o.a. Muiderberg en Valkeveen. Maar in de wintermaanden was er op sommige trajecten niet al te veel klandizie.

Na 5 directeuren in 18 jaar tijds kwam op 1 september 1898 de nog jonge F.M. Augustijn aan het



*In 1939 werd het hoofdkantoor van de Gooische Tramweg Mij. verplaatst van Amsterdam naar het tramstation Hilversum. Bij die gelegenheid werd op plechtige wijze de vlag gehezen. Coll. G. Seppen/Goois Vervoers Museum.*

hoofd van de onderneming. Hij zou ruim 40 jaar blijven en in die tijd het bedrijf uit het slop halen en uitbouwen tot een van de beste tramondernemingen in ons land. In 1902 kwam aan de Laarderweg in Hilversum een nieuw tramstation. Tegelijk werden achter dit station remises en werkplaatsen gebouwd. Dit geheel is nog altijd in gebruik bij Midnet.

## Concurrentie en modernisering

In de jaren na de Eerste Wereldoorlog werden er allerlei plannen ontwikkeld om "de Gooische" te elektrificeren. Door de opkomst van de bussen was er een geduchte concurrentie voor de stoomtram ontstaan. De modernisering van het trambedrijf kon niet uitblijven. Na veel wikken en wegen

bleek de beste en goedkoopste oplossing te liggen in de invoering van de motortram. Er werden proeven genomen met een oud rijtuig, dat twaalf jaar niet was gebruikt en was omgebouwd tot een motorwagen door de inbouw van een zes cilinder benzinemotor. De proef was een succes en in 1925 werden enkele trajecten met nieuw geleverde motorwagens bereden. Dit betrof o.a. de lijn van Hilversum naar Blaricum en Huizen.

Toen begin 1930 ook de hoofdlijn Amsterdam-Hilversum (via Muiden, Crailo en Laren) omgezet werd in motortractie, was de stoom verleden tijd. En om dit ook in de naam tot uiting te brengen werd de nieuwe naam van het bedrijf: "Gooische Tramweg Mij. NV". Het nieuwe materieel dat voor de Amsterdamse lijn was aangeschaft, bestond uit tien grote motorwagens met elk 40 zit- en 16 staanplaatsen. Tevens werden 10 volgrijtuigen besteld met elk 32 zit- en 26 staanplaatsen. Het nieuwe materieel was zeer geriefelijk en viel goed in de smaak bij het publiek.

### Gooise moordenaar

De stoomtram kreeg in de volksmond al snel de bijnaam "Gooische Moordenaar". Deze naam was niet gestolen, want in de loop der tijd deden zich verschillende botsingen voor tussen de tram en andere weggebruikers. De tram reed niet op apart terrein, maar voor een belangrijk deel van zijn traject op of langs de openbare weg. Bij twee botsingen waren er meerdere dodelijke slachtoffers te betreuren. In 1927 botsten op de Naarderstraat in Laren twee stoomtrams op elkaar met verschrikkelijke gevolgen. In 1932 was er op het beruchte kruispunt Hilversumseweg/Rijksweg 1 een aanrijding tussen een motortram en een Duitse bus met schoolkinderen. Ook hier vielen doden. En zo ontstaat, al of niet terecht, een naam.

### "Verbussing"

In 1938 werd directeur Augustijn opgevolgd door G. van Meurs. Men had hier de juiste man gevonden om "de Gooische" te "verbussen". Deze lan-



*Tijdens de oorlog werd de Gooise Stoomtram weer van stal gehaald. Remise Hilversum, ca. 1942. Coll. G. Sepen/Goois Vervoers Museum.*



*Op 5 oktober 1947 kwam definitief de laatste tram in Hilversum aan. Coll. G. Seppen/Goois Vervoers Museum.*



*Tot in de jaren '70 hebben 13 tramstellen nog dienst gedaan als woning aan de Goudenregenlaan. Coll. G. Seppen/Goois Vervoers Museum.*



*Op 5 oktober j.l. bezocht het Goois Vervoers Museum per Crossleybus de Gooise Stoomtram die nu, in zijn oude glorie hersteld, op het traject Hoorn-Medemblik rijdt. Coll. G. Seppen.*

delijke trend: tram aan de kant, bus op de weg, was eind 1939 in het Gooi een feit. Maar de Tweede Wereldoorlog gooide roet in het eten. De mooie busverbindingen werden al snel door de benzineschaarste getroffen. Dus werd er weer teruggegrepen op de inmiddels afgedankte trams. Eenvoudig was dat niet; veel materiaal was afgevoerd en aan andere trambedrijven verkocht. Ook waren hier en daar al gedeelten van de trambaan opgebroken. Inmiddels was het hoofdkantoor in 1939 verplaatst naar het tramstation in Hilversum en was J.W. Hupkes benoemd als opvolger van Van Meurs. Het bedrijf bezat nog twee locomotieven en enige rijtuigen. Door bij andere trammaatschappijen en later ook bij de N.S. materiaal te lenen wist men, zo goed en zo kwaad als het ging, de steeds toenemende vraag naar vervoer op te vangen.

Aanvankelijk werd via Laren en Crailo ook naar Bussum gereden, maar in april 1942 werd het gebied rond het Bos van Bredius tot "Sperrgebiet" verklaard omdat daar het Duitse *Wehrmachtskommando* van generaal Christiansen werd gestatio-

neerd. Er mochten dus geen trams meer over Crailo rijden, waardoor men genoodzaakt was de reeds opgebroken lijn Laren-Blaricum-Huizen opnieuw aan te leggen. Dit gebeurde met Duitse hulp in zeer hoog tempo. Op 23 mei 1942 reed de tram zijn nieuwe traject. Op drukke dagen, zoals met Pasen en Pinksteren, was het vervoersaanbod zo groot dat goederenwagens ingezet moesten worden om de passanten naar o.a. Valkeveen te vervoeren.

In de eerste oorlogsjaren was er, gestimuleerd door de overheid (c.q. de Duitse bezetter) een tendens om tot grotere vervoersorganisaties te komen. In het Gooi en de Vechtstreek nam de Gooische Tramweg Mij. deze taak op zich. De nodige fusies volgden elkaar op. Toen op 1 januari 1944 het flink uitgegroeide bedrijf door de NV Nederlandsche Buurtspoorweg Maatschappij (NBM) te Zeist werd overgenomen, was er van de vele kleine Gooise vervoersbedrijven geen enkele meer zelfstandig.

Op 17 september 1944, het begin van de alge-

mene spoorwegstaking, staakte ook de tram alle verdere diensten. Het heeft tot 15 augustus 1945 geduurd voordat het trammetje zich weer op de baan vertoonde. De eerste jaren na de oorlog was het busvervoer nog lang niet optimaal, zodat de tram een welkome aanvulling vormde. Maar eind 1947, te weten op 5 oktober, was het definitief afgelopen met het personenvervoer per tram. Het vrachtvervoer heeft echter nog een aantal jaren hier en daar op de lijn plaatsgevonden. Het laatste traject, tussen de Chemische Fabriek Naarden en station Bussum, is zelfs nog tot 1958 bereiden.

### Oude tramstellen

Een aantal tramrijtuigen heeft zich nog veel langer in Hilversum kunnen handhaven. In 1949 werden 13 motor- en bijwagens door de gemeente aangekocht, op een terrein aan de Goudenregenlaan

geplaatst en omgebouwd tot woningen voor 'starters'. In de loop der jaren groeide dit wijkje aan de rand van Hilversum uit tot een groene oase. Toen in 1974 de tramwoningen het veld moesten ruimen voor echte huizen, namen de meeste bewoners met weemoed afscheid van hun stekje.

Een drietal van deze tramwagens is door de gemeente geschonken aan de Stichting Museum Tram Hoorn-Medemblik. In de loop van enige jaren zijn twee rijtuigen weer geheel in oorspronkelijke staat gerestaureerd. En met de nog bestaande locomotief nr. 18 van de Gooische vormt dit nog altijd een stukje rijdende Gooise geschiedenis in het weidse Noordhollandse koolland.

*De heer G. Seppen is voorzitter van de Stichting Gooisch Vervoers Museum.*



*Het tramstation aan het begin van de Larenseweg aan het begin van deze eeuw. De Stichting Goois Vervoers Museum hoopt hier ooit haar museum in te richten. Foto coll. G. Seppen/Goois Vervoers Museum.*