

# Herinneringen aan de Gooilijn

EDWARD BARY

# Herinneringen aan de Gooilijn

**EDWARD BARY**

In dit artikel wil ik een jeugdherinnering tot leven brengen, die het prille begin van mijn latere levenslange spoorhobby bleek te zijn en zelfs van invloed is geweest op mijn loopbaan bij NS, bij Railverkeersleiding in het bijzonder. In de jaren vijftig en zestig woonde ik in Hilversum waar ik trouwens in 1946 ook geboren ben. In mijn kindertijd stond ik al vaak – op wat tegenwoordig een ‘hangplek’ voor de jeugd zou heten – langs de spoorbaan in Hilversum naar treinen te kijken en op woensdagmiddagen kocht ik een perronkaartje van 10 cent om op het station zelf rond te kijken.

Ik fotografeerde in de jaren vijftig zelf nog niet, maar ik herinner mij de plekken en de omstandigheden langs de spoorbaan nog heel goed. Bij de seinhuizen kon je aan de bewegingen van de seinhuiswachters zien of er iets ging gebeuren en op de grote voetgangersloopbrug over het emplacement kon je de treinen van bovenaf waarnemen. Ik kreeg er geen genoeg van en werd door mijn grotere en oudere broer meer dan eens gesommeerd om naar huis te komen omdat het avondeten klaar stond.

## Seinhuizen en sporaansluitingen

In die naoorlogse jaren kende Hilversum het klassieke, mechanische beveili-

Post 1 te Hilversum, bij de overweg Hoge Laarderweg, vermoedelijk in de winter 1958/1959. De АНОВ-installatie is al geplaatst, maar staat nog ingepakt. De voetgangerstunnel rechts naast de ‘kleine spoorbomen’ is, evenals Post 1, sindsdien verdwenen. (coll. auteur)





Hilversum, 25 juli 1958.  
Post 3 lag in de splitsing van de spoorlijnen naar Baarn (Amersfoort) en Blauwkapel (Utrecht). Ook deze post werd door het invoeren van een centrale verkeersleiding (in post T, naast de grote spoorbomen) overbodig en is gesloopt. (foto: J.G.C. van de Meene, Zwolle)

gingssysteem met bediende armseinen en overwegen. Die gelijkvloerse overwegen waren alle met handbediende spoorbomen beveiligd en later d.m.v. automatische halve overwegbomen (AHOB) (met uitzondering van de Larenseweg/Stationsstraat, deze bleef ook na de modernisering handbediend). Aan de noordzijde van het emplacement was dit de kruising Hoge Larenseweg/Schoolstraat.

In Hilversum splitst de Gooilijn zich in twee takken: via Baarn naar Amersfoort en via Hollandsche Rading naar Utrecht. In de lijn naar Amersfoort ligt de overweg Oosterengweg en in de lijn naar Utrecht de overwegen in de Oude Amersfoortseweg en Soestdijkerstraatweg. Het emplacement Hilversum kende drie seinhuizen: post I (bij de kleine spoorbomen), post II/T (Treindienstleider) op het middeneilandperron (naast de grote spoorbomen) en post III in de splitsing van de lijnen naar Utrecht en Amersfoort. Daarnaast waren er enkele wachtposten.

In die jaren waren er op vrijwel alle stations tal van raccordementen (spooransluitingen naar een fabrieksterrein), zo ook in Hilversum. Er waren aansluitingen naar de fabrieken van Jaarsma (kachels en haarden), Polak (verf), tapijtfabriek Veneta, natuursteenhandel J.A. Dekker, het slachthuis en de gasfabriek (bereikbaar via een straatspoor, waar kolenwagons geplaatst werden). Maar het meest imponerend waren toch wel de seinhuizen. Wie daar als kind een kijkje mocht nemen, raakte vol ontzag voor zoveel techniek.

### Modernisering

In de jaren vijftig werd de beveiliging bij NS op grote schaal gemoderniseerd. Zo werd vanuit Amerika de moderne stationsrelaisbeveiliging met het centraal gestuurde NX-bedieningssysteem en seinen met lampen, de zgn. daglichtseinen geïntroduceerd. Vrijwel alle stations bij NS kregen (vroeger of later) deze mo-

Hilversum, 25 juli 1958. De bediende overweg Larenseweg/Stationsstraat met de post 2/Ldw (Laarderweg), de voetgangersspoorbrug en op de achtergrond de nieuwe stationsuitgang oostzijde. In deze post huisde de treindienstleider en werd daarom ook wel 'post T' genoemd. (foto: J.G.C. van de Meene, Zwolle)



derne beveiliging met de naam 'Seinstelsel 1954'. De Gooilijn werd eind jaren vijftig gemoderniseerd.

In 1959 kregen Hilversum (op 2 maart 1959) en ook Naarden-Bussum (op 2 november 1959) moderne relaisbeveiliging. Daartoe werden nieuwe, stenen seinhuizen gebouwd (in zandgele steen) bij de grote, brede (meersporige) en lokaal bediende spoorwegovergangen. Deze seinhuisgebouwtjes staan er nu nog, maar zijn sinds 16 december 1996, toen deze emplacementen onder het computergestuurde procesleidingsysteem vanuit Amersfoort kwamen te vallen, buiten gebruik.

Dit type gebouwtjes was qua architectuur standaard voor NS in die jaren. Ze stonden ook op andere, vrij eenvoudige stations (o.a. Delft, Uitgeest). Ook de

Treindienstleider Bert van Ommeren achter de knoppen van het NX-bedieningstoelel van post T. Op het bord een weergave van alle sporen, seinen en wissels van het emplacement Hilversum. Links het spoor uit Amsterdam, rechts die naar Amersfoort en Utrecht. De treindienstleider 'stelt de rijweg in' door alle wissels goed te zetten, waarop de betreffende seinen op 'veilig' gaan. De ingebouwde beveiliging zorgt ervoor dat andere treinen die rijweg niet kunnen kruizen. De auteur maakte deze foto op 18 oktober 1964.



grote brede spoorwegovergangen in Hilversum en Naarden-Bussum worden nu op afstand en vanuit de procesleidingspost Amersfoort bediend en door camera's bewaakt.

### Ongelijkvloerse spoorkruisingen

De steeds nijpender wordende verkeersproblemen in de jaren twintig, als gevolg van lokaal wegverkeer dat de spoorbaan moest kruisen, bracht de noodzaak van ongelijkvloerse kruisingen op de gemeentelijke politieke agenda. In de jaren twintig en dertig van de 20ste eeuw werden vijf ongelijkvloerse spoorkruisingen gerealiseerd, drie voor het wegverkeer (een brug, een viaduct en een tunnel) en twee voor voetgangers/fietsverkeer.

Hilversum kende tal van gelijkvloerse spoorwegovergangen. In het wegenspatroon van de gemeente Hilversum bestonden in de vooroorlogse periode drie, niet-gelijkvloerse spoorkruisingen voor het wegverkeer: het viaduct in de Joh. Geradtsweg/Insulindelaan, de Beatrixtunnel en Crailoosche brug. In latere jaren kwamen daar nog twee ongelijkvloerse kruisingen bij: in de nieuw gebouwde snelweg A27 over de spoorlijn naar Amersfoort, ter hoogte van Anna's Hoeve en de onderdoorgang Diependaalselaan in de spoorlijn naar Utrecht, nabij het voormalige Sportpark en de (inmiddels verdwenen) Expohal, tegenwoordig het kantorenpark Arena.

Voor voetgangers en fietsers werd een voetgangersbrug over het emplacement gebouwd bij het station en een tunneltje bij de 'kleine spoorbomen' bij de Hoge Larenseweg.

### Hilversum "Over het Spoor"

Vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw groeide Hilversum expansief en breidde het dorp, vooral na 1890, zijn woonbebouwing in oostelijke richting uit. In het lokale spraakgebruik heette het dat je "over het spoor", dus ten oosten van de spoorlijn woonde. Ooit lag de spoorlijn in Hilversum geheel buiten het oude dorp en wel oostelijk daarvan. Akkers, heidevelden, bouwland en boerderijen maakten plaats voor nieuwe woonwijken, vooral aan de oostkant van de noord-zuid door Hilversum lopende spoorlijn.

Door de toenemende industrialisatie en zijn functie als forensenwoonplaats (voor veel Amsterdammers die het rustige Gooi als woonplaats kozen), nam het gemotoriseerde wegverkeer in de jaren twintig sterk toe. Dit had gevolgen voor de spoorlijn kruisende overwegen. Door deze toenemende stadsuitbreiding kwam de spoorlijn nu dwars door Hilversum te lopen en sneed het dorp feitelijk in tweeën. Dit zorgde er steeds meer voor, dat lokaal verkeer de spoorbaan naar het oude centrum moest kruisen. Het drukker wordende treinverkeer op de Gooilijn met zijn sterk toenemende forensenverkeer zorgde voor veelvuldiger en ook langduriger gesloten overwegen voor het wegverkeer. Deze sluitings-



De ingang aan het Ooster-  
spoorplein, juni 1971. Dit  
toegangsgebouw dateert uit  
1954 en is bedoeld voor de  
Hilversummers die “over het  
spoor” wonen. (foto: Nico  
Spilt, Bilthoven)



periode van de overwegen werd als een ware hindernis ervaren en de gemeente ging in de jaren twintig zoeken naar mogelijkheden voor ongelijkvloerse kruisingen met het spoor. In de gemeenteraad van Hilversum stond omstreeks 1926 het “vraagstuk der overwegen” veelvuldig op de (politieke) agenda.

### **Viaduct Johannes Geradtsweg / Insulindelaan**

Aan de noordkant van Hilversum werden plannen gemaakt voor een viaduct over de spoorlijn Hilversum-Amsterdam. Dit viaduct tussen de Johannes Geradtsweg en de Insulindelaan kwam tussen 1928 en 1930 tot stand. Dit door stadsarchitect Dudok ontworpen stenen bouwwerk was de eerste echte ongelijkvloerse verbinding tussen de twee, door het spoor gescheiden, delen van Hilversum.

De bouw van een viaduct stond sinds 1925 ter discussie in de gemeenteraad. Maar Dudok stelde toen al dat het *eer een sierend dan een ontsierend element zou vormen*. Bij het ontwerp van het viaduct maakte hij naar eigen zeggen gebruik van de ervaring, opgedaan bij “het voetgangerstunneltje aan de Hooge Laarderweg”. Dudok kon toen nog niet weten dat dit viaduct een belangrijke schakel zou gaan worden in de ringweg tussen de stadsdelen.

### **Hilversum Noord**

Direct ten noorden van het viaduct in de Johannes Geradtsweg / Insulindelaan in Hilversum ligt de halte Hilversum Noord. Deze halte werd op 25 september 1974 in gebruik genomen als Hilversum NOS en was genoemd naar het op steenworp afstand gelegen complex van de Nederlandse Omroep Stichting (NOS), later uitgegroeid tot het Mediapark. De halte was bedoeld om bezoekers van dit complex een makkelijke verbinding te geven, maar was zeker ook voor de inwoners van de inmiddels flink uitgegroeide naoorlogse wijk Hilversum

Noord. Het paste in de filosofie van het aanleggen van voorstadhaltes. Sinds 28 mei 1989 heet de halte Hilversum Noord.

De halte bestond in de zestiger jaren nog niet, het aangrenzende gebied dat het huidige Mediapark omvat, was nog een korenveld en had een licht glooiend karakter. Het gebied gaf vanaf het hoogste punt, De Trompenberg, een fraai panoramisch uitzicht.

### **Crailoo**

Vorbij de Crailoosche brug aan de noordkant van Hilversum was aan de rechterzijde van de spoorlijn de Stapelplaats Crailoo gevestigd. Dit emplacement was de “voorraadschuur” van de spoorwegen. Allerlei bouwmaterialen zoals dwarsliggers, bevestigingsmaterialen en dergelijke lagen er hoog opgestapeld. Van oorsprong was Crailoo een zanderij, waar de HIJSM grote hoeveelheden zand weghaalde voor de aanleg van nieuwe spoorlijnen.

Stapelplaats Crailoo werd in 1909 in gebruik genomen. Het lag op het terrein ten oosten van de hoofdsporen, waar eerder een zanderij was. Ook ten westen van de hoofdsporen is een zanderij geweest. Van vóór 1875 tot na 1905 is afwisselend uit deze beide zanderijen met tussenpozen zand gehaald. In 1882 werd op een deel van het terrein van de zanderij Crailoo de halte ‘Renbaan Bussum’ geopend. Deze halte is verschillende keren in gebruik geweest ten behoeve van het vervoer van bezoekers aan de paar-

Crailoo, blokpost I. Sneltrein 223 met elektrische locomotief 1147 is op weg van Amsterdam naar Amersfoort (Enschede); 8 oktober 1959. Op de achtergrond de nog onverbouwde watertoren van Bussum. (foto: J.G.C. van de Meene, Zwolle)



Stapelplaats Crailoo bevatte een bielszagerij en -teerderij. Dit onder de Dienst van Weg en Werken vallende emplacement was de ‘voorraadschuur’ van bovenbouwmaterialen. Allerlei materialen zoals dwarsliggers, bevestigingsmaterialen e.d. lagen er hoog opgestapeld. Tegenwoordig is dit terrein in gebruik bij RailPro, een zelfstandige dochteronderneming van de NS. (foto: J.G.C. van de Meene, Zwolle)



Hilversum, 11 juni 1972.  
Beelden uit de stationshal.  
Bij de deuren naar het per-  
ron staat een van de eerste  
kaartjesautomaten van de  
NS. Het bagageloket, met  
daarnaast de grote goede-  
renweegschaal, was toen al  
niet meer in gebruik. (coll.  
Nico Spilt, Bilthoven)

denrenbaan, aanvankelijk op de Bussummerheide, later aan de Franse Kampweg. In 1882 is tussen Naarden-Bussum en Hilversum een wegbrug gemaakt voor toegang tot de renbaan. Dit zou de Crailoosche brug kunnen zijn geweest, want die staat niet in de lijst van kunstwerken uit 1874. Waarschijnlijk is er in 1893 ook bij de westelijke zanderij een perron gemaakt voor de halte Renbaan. Op het emplacement werd ook een vuiloverslaginrichting gevestigd voor de afvoer van het Gooise huisvuil per spoor. De VAM-treinen werden geplaatst en gehaald vanuit Bussum en van hieruit naar Amersfoort getransporteerd voor de verdere aansluiting op de VAM-treinen naar Wijster.

Stapelplaats Crailoo bevatte een bielszagerij en -teerderij. Sinds 1999 behandelt de stapelplaats bovendien het vervoer van spoorstaven en heeft het de functie van de Spoorstaaflasinrichting uit Utrecht overgenomen. Er werden hiertoe nieuwe installaties gebouwd en er verrezen enkele nieuwe dienstgebouwen. Onder de nieuwe naam 'Railpro' worden tal van soorten bovenbouwmaterialen geleverd.

Tegenover de stapelplaats lag aan de westkant van de spoorlijn het openluchtzwembad Crailoo. Voor de toenmalige jeugd was het een fraai en 's zomers drukbezocht zwembad. Door de afgraving lag het in een lager gelegen kom. Dit zwembad is verdwenen en de locatie is bebouwd met kantoren. Iets voorbij deze plaats wordt nu gewerkt aan de bouw van een wildviaduct over de spoorlijn.

Hilversum, 22 februari 1969.  
Langs het eerste perron staat  
treinstel 271. (coll. Nico  
Spilt, Bilthoven)



### Tunnelplannen

Een andere ongelijkvloerse verbinding is de in 1938 in gebruik genomen Beatrixtunnel. Deze tunnel werd genoemd naar het jonge prinsesje Beatrix, dat op 31 januari van dat jaar was geboren.

Er was een tunnelplan uit 1926 dat niet is doorgaan, hoofdzakelijk door te hoge kostenramingen. In 1934 komt een tweede en ander plan tot stand, dat wel realiseerbaar bleek. Deze tunnel werd ontworpen en gemaakt door de N.V. H.I.J.S.M. (de Holland-





sche IJzeren Spoorweg Maatschappij) onder de naam: “Tunnel onder den spoorweg Amsterdam–Amersfoort bij de Schapenstraat/Professor Kochstraat, km 28.598” en zou aanvankelijk geheel voor rekening van de gemeente Hilversum komen.

Blijkens een gemeentelijke notitie van de Dienst Publieke Werken dd. 8 februari 1934 was het een vereenvoudigd plan, maar kwam het in hoofdzaak overeen met het oorspronkelijke ontwerp. De voornaamste wijzigingen waren de (doorrijd-) hoogte van de tunnelbak (3,75 meter) en de aansluitende situatie aan de westzijde van de spoorlijn, waarvoor enkele woningen onteigend moesten worden. De totale bouwkosten werden begroot op f405.000, inclusief bijkomende werken en aankoop van percelen. Hierin zat een bedrag van f238.000 voor de tunnel zelf. Aanvankelijk waren de spoorwegen niet bereid financieel in de kosten bij te dragen en zag de gemeente zich gedwongen de volledige bouwkosten te dragen. Op 26 april 1935 werd een nieuw opgemaakte en gesplitste begroting gepresenteerd, uitkomende op f422.000, waarvan het spoorbestek (zoals aanpassing van sporen en wissels) f215.000 vergde.

De spoorwegen (reeds was sprake van HIJSM/NS; in 1937 werden de NV Nederlandsche Spoorwegen opgericht als fusie van de HIJSM en de Staats Spoorwegen (SS)) waren bereid f20.000 bij te dragen als gevolg van het vervallen van de overweg Liebergerweg, nabij wachtpost/woning 31. Dit bedrag werd zo berekend (en gemotiveerd in de brief van NS van 7 mei 1934), omdat voor de spoorwegen geen groter voordeel te behalen viel; de overweg Liebergerweg was immers seintechnisch gekoppeld met post III, die gewoon, dus ook bij een vervallen overweg Liebergerweg, moest blijven bestaan en derhalve geen grotere besparingen opleverde.

Anders lag dit voor de bediende overweg Larenseweg/Stationsstraat; de HIJSM/NS waren bereid f100.000 bij te dragen als ook deze overweg zou komen te vervallen; de post Laarderweg diende uitsluitend voor de overwegbediening. Maar dat wilde de gemeente niet; tot in de

Hilversum, 5 april 1969.  
Treinstellen 343 en 227 passeren langs het Wandelpad het onderstation, dat toen nog over een eigen spoor-aansluiting beschikte. De trein zal over een halve minuut de halte Hilversum Sportpark bereiken. Achter waar nu de goederenwagons staan lag vroeger seinpost 3. (coll. Nico Spilt, Bilthoven)





De voetgangersbrug naast het station, kort voor de sloop in 1965. Aan de brug waren de uitrijseinen 16 en 18 bevestigd. Die moesten natuurlijk worden vervangen. De nieuwe seinen waren in februari 1965 nog niet in gebruik, getuige de witte kruisen. (coll. auteur)

volgende eeuw zou dat probleem derhalve blijven bestaan!! Zo viel het besluit, dat de HIJSM/NS uiteindelijk van het spoorbestekgedeelte ad f215.000 ‘slechts’ f20.000 betaalde. De gemeente betaalde dus 402.000 gulden.

### **Aanleg van de Beatrixtunnel**

Op 16 juli 1935 aanvaardde de gemeenteraad de “tunnelvoordracht” en op 28 juli 1935 ging de eerste spade aan de oostelijke toegangsweg (Prof. Kochstraat) de grond in. Een maand later werd de aanbesteding gegund aan de Gebrs. Hogenbirk uit Laren. Het eigenlijke tunnelwerk zou worden uitgevoerd door Kraaijeveld's Aanneming Mij N.V. en A. Hofman Pzn te Heemstede. Deze aannemers begonnen op 9 november 1936.

Aan W. Middelman te Hilversum werd werk aanbesteed aan de bebouwing van de Prins Bernhardstraat. De westelijke toegangsweg werd gegund aan N.V. Bitumenweg te Utrecht. Op 25 april 1938 werd de nieuwe Beatrixtunnel feestelijk geopend, nadat de Kamerheer van H.K.H. Prinses Juliana per brief dd. 25 maart 1938 aan B en W van Hilversum meedeelde, dat Hunne Koninklijke Hoogheden met belangstelling hebben kennisgenomen van het totstandkomen van de tunnel onder den spoorweg Amsterdam-Amersfoort en van het voornemen om aan den nieuwen doorgang den naam van Prinses Beatrix te willen geven. En dat er tegen dit voornemen geenerlei bezwaar bestaat... De tunnel kreeg een plaquette met daarop zijn nieuwe naam.

maar heeft daar geen verbinding mee. Stations hadden in die jaren nog een gecontroleerde toegang. Naast autoverkeer kunnen ook voetgangers en fietsers met eigen paden door de tunnel. Hiermee werd de gelijkvloerse kruising van de bediende spoorbomen behoorlijk ontlast, maar maakte ze niet overbodig. Er kwamen in het perron wel lichtramen, waardoor weer op de tunnelverlichting bespaard kon worden.

### Voetgangerskruisingen

Door de explosieve groei van het gemotoriseerde verkeer in de jaren vijftig en zestig ontstond in feite opnieuw de situatie van langdurig wachten voor de gesloten overwegen. Pas toen de Gooilijn werd gemoderniseerd en vrijwel alle overwegen werden omgebouwd tot АНОВ, was sprake van verlichting voor het kruisende wegverkeer. Met uitzondering van de grote spoorwegovergang, die dus handbediend bleef.

In latere jaren werd deze spoorkruising een ware hindernis voor zowel het lokale (auto)verkeer als voor de dienstregeling voor het treinverkeer op de Gooilijn. Tot op de dag van vandaag vormt deze bediende overweg een knelpunt voor het lokale verkeer en staat zij een optimalisering van de dienstregeling op de Gooilijn in de weg. Er is geprobeerd de druk op de overweg te verminderen door alerhande verkeersmaatregelen.

Voor voetgangers en fietsers waren er twee mogelijkheden om de spoorlijn ongelijkvloers te kruisen; het al eerder genoemde tunneltje bij de 'kleine spoorbomen' en de grote ijzeren brug over het emplacement bij de 'grote spoorbomen'. Het tunneltje werd in 1928 aangelegd, zodat voetgangers niet bij de gesloten overweg hoefden te wachten. Toen de АНОВ in 1964 in gebruik werd genomen, werd de tunnel gesloten en met zand gevuld. De keermuur langs de Noorderweg werd gesloopt en de keermuur langs het spoor staat er nu nog steeds. Door deze



De sloop van de brug in volle gang. De trappen aan de stationszijde waren in het jaar van 1964 al verdwenen, evenals de stationskapper onder de brug. Voetgangers kunnen gebruik maken van de stationstunnel, maar voor andere weggebruikers is deze overweg tot op de dag vandaag een groot obstakel. (coll. auteur)

vrijgekomen ruimte kon de Noorderweg verbreed worden, wat ten goede kwam aan het vele en toegenomen verkeer.

De langverwachte voetgangersbrug werd op 10 februari 1914 in gebruik genomen. Het leed voor de Hilversummers werd hiermee een beetje verzacht, maar het was geen ideale oplossing. Voor ouderen was het beklimmen een hele onderneming. Voor de kinderen van het dorp was de brug echter een groot feest. De brug had een gebogen overspanning en was aan weerszijden voorzien van trappen. De gleuf die langs de trappen gemaakt was, kon gebruikt worden voor het meenemen van fietsen, al kostte dit veel moeite. Maar de jeugd gebruikte het vooral als glijbaan, een welkome vinding na een te vroeg ingevalen dooi.

Met de elektrificatie van de spoorlijn (in juni 1946) moest de brug een meter omhoog gebracht worden. De brug werd in 1965 gesloopt. De aan de brug geplaatste uitrijseinen kwamen toen als hooggeplaatste seinen op palen tussen de sporen te staan.

### Einde van het stoomtijdperk

In 1958 was in Nederland het stoomtijdperk ten einde. De elektrificatie van 1946 had de stoomtreinen op de Gooilijn al behoorlijk verbannen. Er reed elektrisch materieel uit 1924 (de 'Blokkenendozen') en stroomlijnmaterieel (uit bouwjaren 1936, 1940, 1946 en 1954) en (getrokken) internationale treinen van Amsterdam naar Amersfoort en verder.

Het stoomlocdepot aan de oostzijde van het station verloor zijn functie en werd begin vijftiger jaren afgebroken. Een nieuwe stationsuitgang aan de niet-centrumzijde, dus aan de oostzijde, kon op die plek worden uitgevoerd (1954, Ir. K. van der Gaast). Er werd een nieuwe uitgang met loketten en een fietsenstalling gebouwd die met een voetgangerstunnel onder de sporen werd verbonden met

Hilversum, 13 september 1969. Treinstel 603 (mat '36) als trein Amsterdam-Utrecht passeert post T. Vanuit dit seinhuis werden ook de 'grote spoorbomen' bediend. Tegenwoordig gebeurt dat vanuit Amersfoort. In Naarden-Bussum staat een identiek seinhuis. (foto: Nico Spilt, Bilthoven)





Op deze foto treinstel 762 langs het eerste perron, 23 oktober 1968. Let op de treinaanwijzer, bestaande uit een eenvoudige maar doeltreffende lichtbak. Niet lang daarvoor bestonden de treinaanwijzers uit bordjes die met de hand werden vervangen, meestal door de man die ook koffie verkocht op het tweede perron. (foto: Nico Spilt, Bilthoven)

het eilandperron en het eerste perron. Aan het begin van die tunnel kwam een bewaakte (bemande) ingangscntrole. Het vrijgekomen terrein werd opnieuw ingericht en kreeg de naam Oosterspoorplein.

### Stationsgebouw

Het stationsgebouw was een typisch HIJSM-station. Het stationsplein heeft vele gedaantewisselingen ondergaan, eerst ten behoeve van de vele paardenkoetsen en later met de komst van autobussen. Ook het busstation is vele malen gewijzigd. Het oude en statige stationsgebouw werd gesloopt in de zomer van 1990. Het nieuwe stationsgebouw werd officieel op 19 juni 1992 feestelijk geopend en in gebruik genomen.



Het oude station, gezien vanaf het middenperron. Links nog een stukje van de loods van Van Gend & Loos. Dit aan de PTT gelieerde goederenvervoersbedrijf had een eigen raccordement, waar de goederenwagon op staat. (foto: Nico Spilt, Bilthoven)



Station Hilversum, 13 september 1969. Dit station is door de HIJSM in 1874 in gebruik genomen. De uitbouw rechts aan de voorkant is van later datum; dat was lange tijd de wachtkamer voor buspassagiers. Geheel rechts is nog net een stukje van de overkapping van de loods van Van Gend en Loos te zien. (foto: Nico Spilt, Bilt-hoven)

### Geraadpleegde bronnen en personen

- Streekarchief Gooi en Vechtstreek te Hilversum (Oude Enghweg); vele gemeentelijke documenten werden geraadpleegd. Met dank aan mevr. E.I. de Haart.
- De heer J.G.C. van de Meene te Zwolle voor foto's en informatie
- *Hilversum, zoals het was*; deel 12, 100 jaar verkeer, Waanders Uitgevers – Zwolle; ISBN 90-400-1192-3.
- Fotopersbureau Stevens in Hilversum / Goois Museum
- ProRail Railverkeersleiding voor het raadplegen van baanvaktekeningen
- Oud-plaatsgenoot Nico Spilt voor zijn Hilversumse mat'54 foto's
- *Spoorwegstations in Nederland* (J.G.C. van de Meene & L. van Paddenburgh), Kluwer Technische Boeken B.V. – Deventer ISBN 90 201 1379 8
- *Kijk op Stations* (Peter Saal & Flip Spangenberg), Uitgeversmaatschappij Elsevier – Amsterdam/Brussel ISBN 90 10 04533 1

Voor een uitgebreide geschiedschrijving van de Gooilijn van de Nederlandse Spoorwegen verwijzen wij naar de website van onze oud-plaatsgenoot Nico Spilt, [www.nicospilt.com](http://www.nicospilt.com)

Een aanrader, want deze website bevat duizenden foto's van nagenoeg alles wat in Nederland ooit op rails gereden heeft!



[www.nicospilt.com](http://www.nicospilt.com)