

Een prachtboek over *de Oosterspoorweg*

Ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van de Oosterspoorweg publiceerden Victor Lansink en Michiel ten Broek bij uitgeverij WBOOKS een boek over de geschiedenis van de Oosterspoorweg. Het boek is prachtig geïllustreerd en alleen al daarom de moeite van het lezen waard.

Nol Verhagen

Het voorspel

Het begint met een hoofdstuk over de voorgeschiedenis van de spoorlijn, met aandacht voor de ontwikkeling van het Nederlandse spoorwegnet in de 19de eeuw en de verschillende daarbij betrokken (markt)partijen. Daarna volgen hoofdstukken over de aanleg, het treinverkeer en de dienstregeling, en de diverse dienstwoningen langs het spoor. Maar de hoofdmoot van het boek wordt gevormd door hoofdstukken over alle stations aan de spoorweg, met uiteraard ook aandacht voor de haltes Naarden-Bussum en Bussum-Zuid.

Over de voorgeschiedenis leren we dat Nederland in de 19de eeuw bepaald niet voorop liep bij de aanleg van spoorwegen: lag er in 1860 in België al meer dan 1800 km aan spoorrails, in Nederland was dat nog maar 330 km. Oorzaak was de aanwezigheid van goed bevaarbare waterwegen, die niet alleen het goederenvervoer faciliteerden, maar bovendien een obstakel vormden bij de aanleg van spoorwegen. De paar bestaande spoorwegen waren in particuliere handen. Pas toen omstreeks 1860 de Rijksoverheid zich ermee ging bemoeien, kwam er schot in de zaak. Niet dat de rol van de particuliere ondernemingen in die tijd was uitgespeeld: vooral de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maat-



Het houten station Oosterdok, vanwaar de Oosterspoorlijn aanvankelijk vertrok. Het werd echter al in 1879 door brand verwoest.

schappij zou nog lang zijn stempel drukken op het spoorwegnet, met name in het westen en het midden van ons land. Daarin paste bij uitstek de aanleg van een nieuwe spoorweg van Amsterdam via het Gooi naar Zutphen en het Duitse achterland.

Zand uit Crailoo

Met veel foto's en kaartjes wordt de aanleg van het spoor geïllustreerd. Een belangrijke rol was weggelegd voor het zand uit zanderij Crailoo, dat niet alleen werd gebruikt voor de spoordijk door het Naardermeer, maar ook, 15 jaar na de opening van Oosterspoorweg, voor de opbouw van de toeritten voor de spoorbrug over het Merwedekanaal, dat toen werd aangelegd. In 1918 zou nabij Weesp een groot spoorwegongeval plaatsvinden toen na hevige regenval het doorweekte dijklichaam het begaf en met trein en al naar beneden schoof: 41 doden en 42 zwaargewonden.



*Tijdelijk station
Naarden-Bussum,
1915-1926*

De elektrificatie

De auteurs beschrijven onder meer hoe de elektrificatie van de spoorlijn al ver voor de Tweede Wereldoorlog in gang werd gezet, maar door de oorlog ernstig werd vertraagd. Na de oorlog bleken vrijwel alle reeds getroffen voorzieningen door de bezetter gestolen of verwoest, zodat men vrijwel opnieuw moest beginnen. Die elektrificatie betekende zowel voor de spoorwegen als voor de reizigers een grote vooruitgang, die niet alleen in Bussum maar ook in Hilversum en Baarn werd gevierd met een door de burgerij geïnitieerde versiering van de stations: in Bussum de bekende glas-in-loodramen boven de hoofdingang, met de wapens van provincies en gemeenten, in Hilversum een bronzen plaquette (nu in het Spoorwegmuseum) en in Baarn een fraai tegeltableau op het eerste perron.

*Wachthuisje 26 bij de
overweg aan het einde
van de Brinklaan*



Onbekende foto's

Het boek bevat ook een aantal ons onbekende foto's van het spoor in en rond Bussum. Zoals een fraaie foto van wachthuisje 26 op de plek waar nu station Bussum-Zuid is.

En een foto van het eigenlijk best wel aardige noodgebouw dat tussen 1915 en 1926 dienst deed als station Naarden-Bussum.

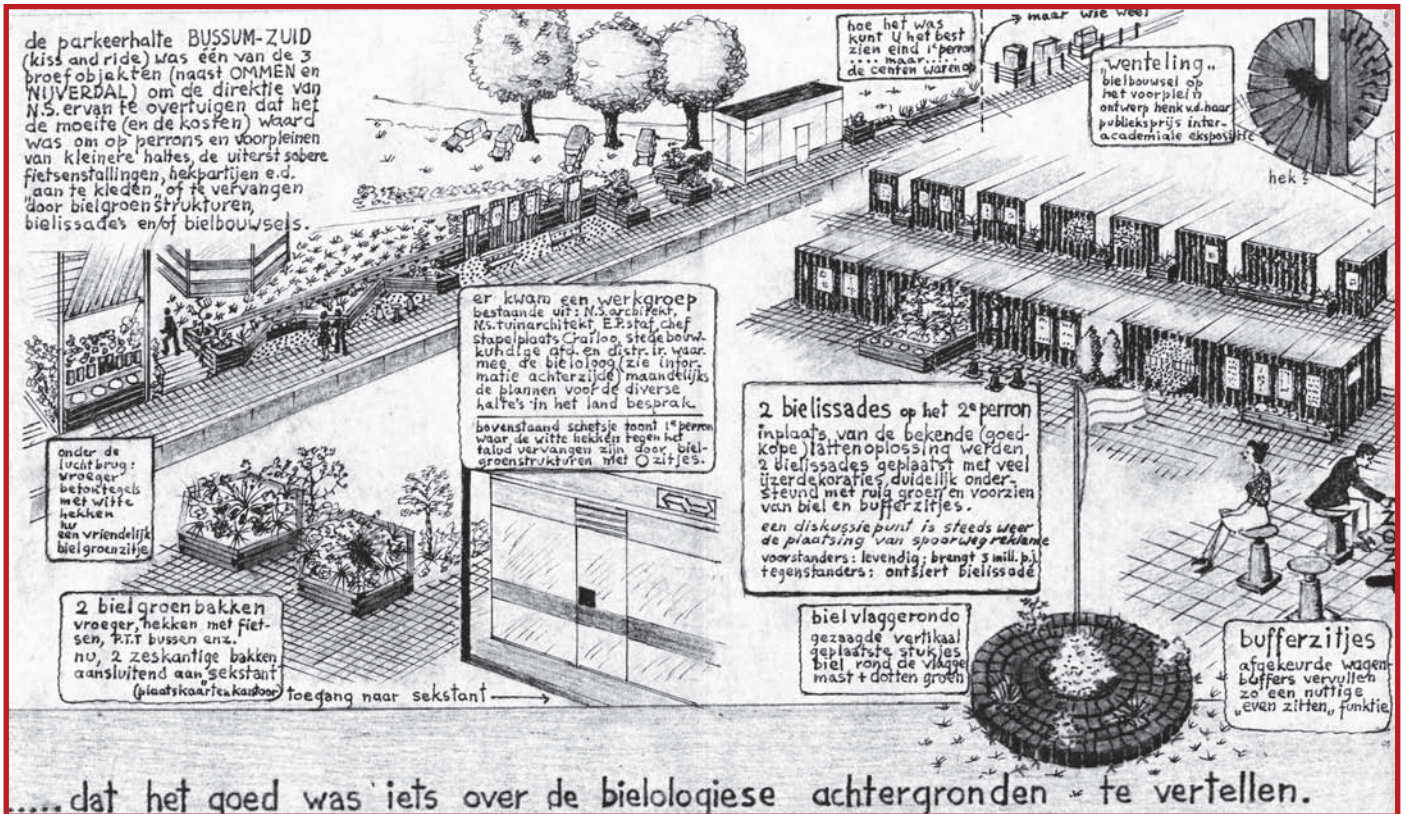
Of neem anders de foto (hier niet weergegeven) uit 1941 van een van de eerste kaartjesautomaten in de hal van station



De feesttrein van 1946 op station Naarden-Bussum

Naarden-Bussum – daar kon je voor 75 cent (nu € 6,84) een retour Amsterdam 3de klas kopen. Dat kost nu € 11,40, behalve als u in de daluren reist, dan kost het net als toen, precies € 6,84!

Een apart hoofdstuk is gewijd aan Stapelplaats Crailoo, waarin ook aandacht voor de twee tijdelijke stationnetjes Renbaan 1 (1882, aan de oostzijde van het spoor bij de Crailoosebrug) en Renbaan 2 (1895, aan de westzijde van het spoor, in het verlengde van de Franse Kampweg).



Bussum-Zuid

Tot slot nog iets over station Bussum-Zuid. Dat werd tot zo'n twintig jaar geleden gesierd door een aantal zogenoemde bielbouwsels: constructies opgetrokken uit die afgedankte dwarsliggers. Ze waren bedacht door N.H. Benninga, oud-directeur van De Bijenkorf, en oorspronkelijk bedoeld als tuindecoraties. Als zodanig werden ze in de jaren zestig en zeventig onder invloed van de Drentse tuinontwerpster Mien Ruys een hype. Benninga woonde in Laren en mocht zich van de Nederlandse Spoorwegen uitleven op Stapelplaats Crailoo, waar een grote voorraad afgedankte bielzen beschikbaar was. Voor een aantal stations ontwierp hij bouwsels in de vorm van plantenbakken, zitjes en op Bussum-Zuid ook de fietsenstallingen.

Nieuw leven voor het Gooi

Hierboven heb ik me voornamelijk beperkt tot Bussum en nabije omgeving. De echte rijkdom van dit prachtboek is natuurlijk gelegen in het beeld dat wordt geschetst van de gehele spoorlijn, van Amsterdam tot Zutphen, met de aftakking van Hilversum naar Utrecht; de verkeersader die met name het Gooi nieuw leven heeft ingeblazen, en die vooral voor Bussum het begin van een glorieuze toekomst inluidde.

Alle illustraties bij dit artikel zijn met instemming van de uitgever overgenomen uit het besproken werk.

Bielbouwsels op station Bussum-Zuid, met toelichting van de maker

V. Lansink en M. ten Broek, *De Oosterspoorweg. De spoorlijn Amsterdam-Zutphen met zijtak Hilversum-Utrecht*. Zwolle, 2024. ISBN 978 94 625 8635 2

(Dit boek is nummer 60 in de boekenreeks van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen)