

Verbindingen in het Gooi

Nol Verhagen

Binnen tien jaar na de opening van de Oosterspoorweg waren alle Gooise gemeenten door gemechaniseerd openbaar vervoer met elkaar verbonden. Dat was wel eens anders geweest. Als we, enigszins arbitrair, de publicatie van de eerste schaarbrief uit 1404 beschouwen als het begin van het ontstaan van het Gooi zoals wij dat kennen, heeft het ongeveer viereneenhalve eeuw geduurd voor het Gooi echt ontsloten werd. Tot dan toe reisde men, als men al reisde, te voet, te paard (een enkeling), met de trekschuit of met de postkoets, later ook met de (paarden)omnibus.



Het eerste en het
tweede station
Naarden-Bussum, resp.
1874 en 1926

Zandpaden

De Gooise dorpen waren met elkaar verbonden door zandpaden door bos en heide. Men schrok er niet voor terug betrekkelijk grote afstanden te voet af te leggen. Nog in de 20ste eeuw kwamen Huizense landarbeiders veelal te voet naar

hun werk op de kwekerijen ten zuiden van de Vesting Naarden. In vroeger eeuwen verbleven verreweg de meeste mensen voornamelijk in en om het eigen dorp. Toch bewijst alleen al het bestaan van de erfgooiersorganisatie Stad en Lande van Gooiland dat er al vanaf de 13de eeuw een relatief intensief verkeer tussen de Gooise gemeenten moet zijn geweest.



Vaarten en kanalen

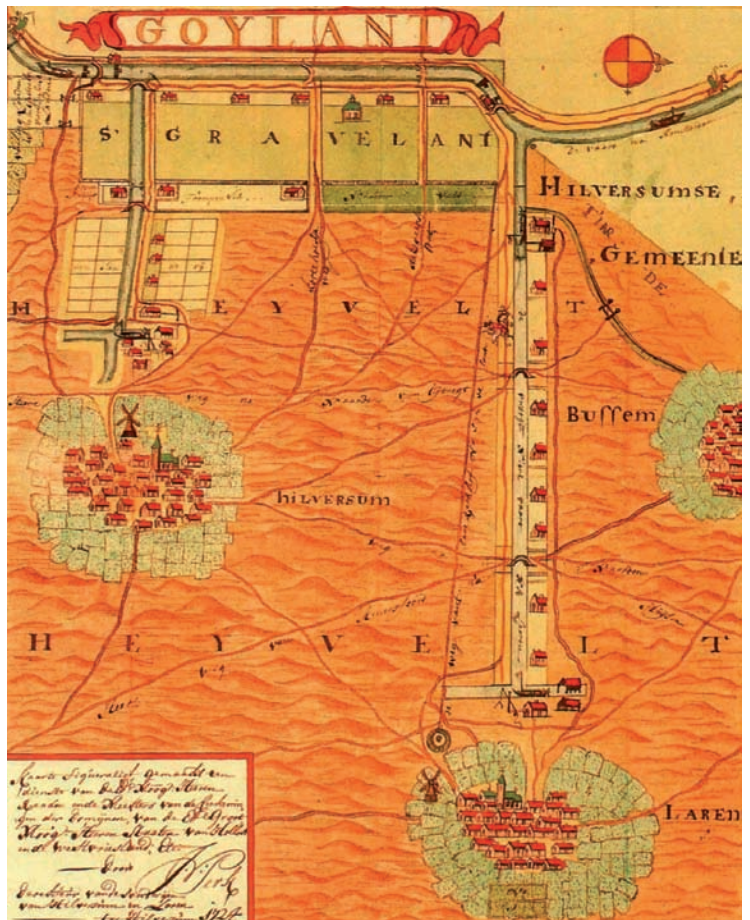
Naarden had door middel van een kanaal een verbinding met de Zuiderzee. Via de vestinggracht en het Naardermeer kon men over water ook de Vecht bereiken. In de 16de eeuw werd de Karnemelksloot gegraven om een verbinding met de Anke-

De veerdienst tussen Utrecht, Hilversum en Amsterdam,
sinds 1707

veense veenderijen tot stand te brengen. Pas in de 17de eeuw, in 1641, kwam er een trekvaart tussen Naarden en Muiden-Amsterdam. Naast de trekvaart met zijn jaagpad werd een zandpad aangelegd voor het wegvervoer, in feite de verre voorloper van de rijksweg A1. Kort daarvoor hadden Amsterdamse kooplieden, die zich tot woede van de erfgooiers meester hadden gemaakt van een brede strook grond in 's-Graveland, ter ontsluiting van hun bezit een vaart aangelegd die in het noorden aansloot op de Karnemelksloot en in het zuiden op de Loosdrechtse Plassen.

Daarna duurde het tot het einde van de 18de eeuw voor er weer kanalen werden gegraven in het Gooi. De Bussumervaart dateert van die periode, maar was in feite niet veel meer dan een doorgetrokken zanderijsloot, waarvan het noordelijke deel al eerder was gegraven om zand af te voeren naar Amsterdam. In diezelfde tijd ontstonden elders in het Gooi allerlei plannen om kanalen aan te leggen om zo de economisch bloei te bevorderen. Geen gek idee: water was destijds de enige mogelijkheid tot min of meer grootschalig goederenvervoer. Er was zelfs een plan om vanuit Laren een kanaal te graven dat langs de Franse Kampweg zou lopen en bij het Luie Gat zou uitmonden in de 's-Gravelandsevaart. Toch werd uiteindelijk van al die plannen alleen de Gooisevaart ten westen van Hilversum gerealiseerd.

De Bussumervaart eindigde bij de Havenstraat, waar aan het eind van de 18de eeuw een bescheiden haventje werd aangelegd. Pas toen dat haventje omstreeks 1900 werd gedempt, ontstond er iets noordelijker een echte Bussumse haven, waar tot in de jaren dertig iedere maand 200 tot 300 schepen aanmeerden. Zoals bekend werd ook die haven in 1940 gedempt.



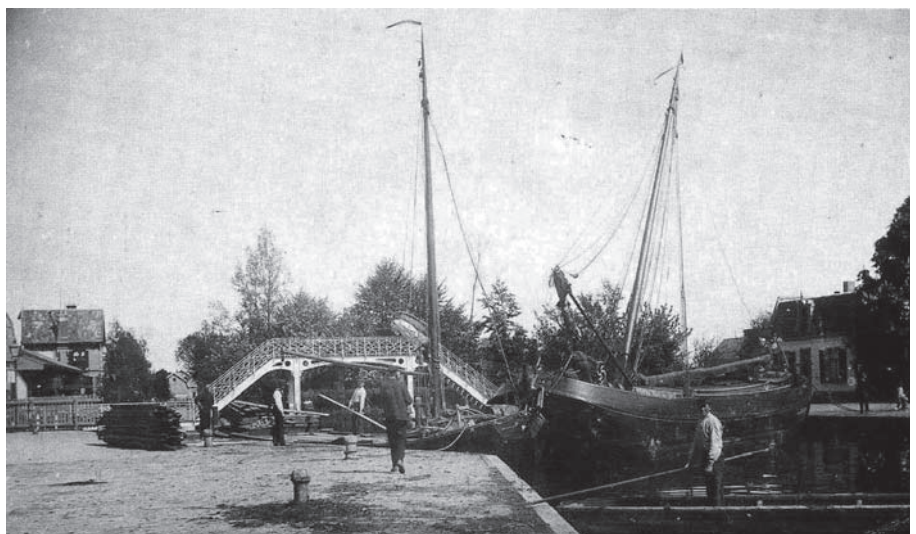
Tollen

Ik noemde al de trekvaart van Amsterdam naar Naarden en vice versa. Omstreeks 1750 kon je via die route zes keer per dag naar Amsterdam. De reis duurde drie uur.

Wegen en kanalen werden soms aangelegd door particuliere ondernemers, soms

Het geplande kanaal tussen Laren en 's-Graveland, 1724

De Simon Veerbrug over de haven van Bussum, na 1900



Een wat uitbundige versie van de postkoets naar Osnabrück, die sinds 1687 vertrok vanaf Jan Tabak

door aan de overheid gelieerde instellingen. Het benodigde geld werd veelal geleend en moest worden terugverdiend door tolheffing. Vandaar dat er onderweg op talloze plaatsen in de buidel moest worden getast. Maar op het Naarder Zandpad (langs de trekvaart naar Muiden) had iedereen die beroepshalve van het pad gebruik maakte (tol)vrije doortocht. Het gevolg was dat de tol zo weinig opbracht dat er nauwelijks geld was om te investeren in onderhoud en verbetering van de weg. Die weg was dan ook weinig meer dan een met puin verhard zandlichaam, waarvan de bruikbaarheid in hoge mate werd bepaald door de weersomstandigheden. Pas toen de overheid in 1840



Het interieur van een trekschuit

de weg overnam, kon die worden opgevaardeerd tot de Amersfoortsestraatweg, de eerste weg in het Gooi die daadwerkelijke bestraat werd. In diezelfde tijd werd ook de weg van 's-Graveland naar Hilversum en vervolgens naar Soestdijk bestraat. Ook die bestrating werd gefinancierd met geleend geld en afbetaald door middel van tolheffing. Alle andere wegen bleven tot ver in de 19de eeuw onverhard.

De diligence

De trekschuit werd voornamelijk gebruikt door de minder gegoede burgers. Wie wat meer te besteden had nam de postkoets. Voorbij Naarden was men (komend vanuit Amsterdam) sowieso aangewezen op de



‘diligence’. Vanuit Naarden kon je met de postkoets helemaal tot in Osnabrück komen – een echte voorloper van de Oosterspoorweg dus. De reis duurde 40 uur en kostte 15 gulden, ofwel een half maandsalaris van een gewone arbeider; tolgelden en kosten van logies onderweg niet inbegrepen. De echte doorzetter kon in 48 uur nog doorreizen naar Hamburg.

De trein

In 1843 werd de spoorlijn Amsterdam-Utrecht geopend. Hoewel die dus niet het Gooi aandeed, kon je vanaf dat moment wel gemakkelijker vanuit het Gooi naar Amsterdam (en verder) reizen. Notaris Albertus Perk, gemeentesecretaris van Hilversum en lid van Provinciale Staten van Noord-Holland, nam dan bijvoorbeeld de diligence naar Vreeland en stapte daar op de trein naar Amsterdam en vervolgens naar Haarlem, waar hij vijf uur na vertrek uit Hilversum arriveerde.

Paardenkracht

De stoommachine was weliswaar uitgevonden in de 18de eeuw, maar werd pas in de 19de eeuw de drijvende kracht achter de industriële revolutie en het moderne vervoer. Toch was ook toen die andere krachtbron nog lang niet uitgediend: het paard. In de loop van de 19de eeuw was, min of meer gelijk oplopend met de bestrating van de doorgaande wegen, de door paarden getrokken omnibus in zwang gekomen en ontstonden er her en der geregelde omnibus-diensten. ‘Omnibus’ betekent ‘voor iedereen’, ons woord ‘bus’ is ervan afgeleid. In het midden

van de 19de eeuw verzorgde Buwalda vanaf de Kerkbrink in Hilversum zulke omnibusdiensten naar Laren, 's-Graveland en Loosdrecht. (Zie voor de rol van de omnibus voor het vervoer van en naar station Naarden-Bussum het artikel van Eric Bor in het vorige nummer van het *Bussums Historisch Tijdschrift*.)

Paarden werden ook ingezet voor het vervoer per tram. Als voorloper van de stoomtram (de Gooische Stoomtram uit 1882 was de eerste in ons land) ontstonden er in de tweede helft van de 19de eeuw her en der paardentramlijnen, vooral voor kortere trajecten. Ze werden vrijwel uitsluitend voor personenvervoer gebruikt, in het bijzonder in de steden. Door de beschikbaarheid van rails was de rolweerstand veel lager dan bij de postkoets en de omnibus, zodat er minder paardenkracht nodig was

laan naar de Smidsbrug in 's-Graveland. Vandaar af kon je nog rechtsaf langs de vaart doorrijden tot aan de Klapbrug. De tramverbinding heeft bestaan van 1887 tot 1923, toen de dienst werd overgenomen door autobussen. Er was even sprake van een tweede paardentramverbinding, tussen 's-Graveland en station Naarden-Bussum, maar daar is het nooit van gekomen.

De tram die er niet kwam

Er zijn diverse plannen geweest voor tramwegen die uiteindelijk niet zijn doorgegaan. Zo had de Maatschappij tot Exploitatie van Bouwterreinen Crailoo in het begin van de vorige eeuw plannen om een (stoom)tram te laten rijden naar het gebied waar op dit moment Buurtschap Crailoo wordt ontwikkeld. Die tram zou langs het spoor rijden tot aan de Watertoren, en daar dan linksaf



De paardentram
van Hilversum naar
's-Graveland

om het voertuig gaande te houden.

In het Gooi heeft er alleen een paardentram gereden tussen het station van Hilversum en 's-Graveland. De route voerde langs de Bussumerstraat, de Kerkbrink, de 's-Gravelandseweg en de Leeuwen-

slaan naar het oosten. Omdat de exploitatie van de bouwterreinen mislukte, ging ook deze tramlijn niet door.

Bij een andere tramlijn die niet doorging was eveneens een Exploitiemaatschappij betrokken, namelijk Exploitatie-Maatschap-

pij Oud Bussem. Deze maatschappij had in 1905 de Brediusweg laten aanleggen om een verbinding te bewerkstelligen tussen de modelboerderij Oud Bussem van Floris Vos en het station. In 1906 nam de gemeente Bussum de weg en de bijbehorende opklapbrug over in ruil voor een concessie voor een tramverbinding. Doordat de exploitatiemaatschappij omstreeks 1908 geliquideerd werd, is die er nooit gekomen. Vos liet op het terrein van zijn boerderij wel een smalspoorbaan aanleggen voor de eigen bedrijfsvoering. In de jaren twintig heeft er tussen Oud Bussem en het Vondelkwartier nog een tijdelijke smalspoorbaan gelegen, voor de aanvoer van zand om de zanderijsloten te dempen en het bouwterrein op te hogen.

Maar de meest spectaculaire tramlijn die er niet kwam, was de Elektrische Tram die de Gooische Tramweg Maatschappij begin jaren twintig van de vorige eeuw in het Gooi wilde gaan exploiteren. Daarvoor zou een nieuwe lijn moeten worden aangelegd door het Naardermeer. In dit Naardermeer zou de lijn zich splitsen in een westelijke tak naar 's-Graveland en een oostelijke tak langs Naarden, via Bikbergen, Bos van Bredius, Tafelbergheide naar Blaricum, waar hij aan zou sluiten op de bestaande lijn naar Laren en Hilversum. De betrokken gemeenten staken er gauw een stokje voor, net als voor het Amsterdamse plan

uit diezelfde periode om op de Bussummerheide een satellietstad van Amsterdam te bouwen. Een van de – breed gedeelde – argumenten tegen de lijn was dat de elektrische bovenleidingen het natuurschoon in het Gooi onherstelbare schade zouden toebrengen. Maar een goede 25 jaar later liep het hele Gooi uit om de elektrificatie van de Oosterspoorweg te vieren!

Hoewel de bovenleidingen er dus toch gekomen zijn, betekende het tegenhouden van de elektrische tram en de satellietstad op de Bussummerheide de redding van het Gooi. Nog geen tien jaar later werd een groot deel van de 'woeste gronden' in het Gooi, het erfdeel van de erfgooiers, omgezet in het onvolprezen Goois Natuurreservaat. Zo werd een algehele urbanisatie van het Gooi de pas afgesneden.

Bronnen

Ach Lieve tijd. *Duizend jaar het Gooi, de Gooiers en hun rijke historie*, aflevering 2 over verkeer en vervoer. Zwolle, 1992

Hans Jonker, 'Buurtschap Crailo', in: *Uit de historie van Bussum en het Gooi (Bussums Nieuws)*, januari, 2022

Chris Leenders, 'Zand voor het Vondel- en het Brediuskwartier, 1920-1923', in: *Bussums Historisch Tijdschrift*, jrg. 35, nr. 1 (2019)

J.V.M. Out, 'De tram die niet kwam', in: *Tussen Vecht en Eem*, jrg. 2, nr.2 (1972)

W.J. Engel, *De Gooische Stoomtram en andere lijnen in het Gooi*. Rotterdam, 1972

Onder de titel *Ach lieve tijd* bracht uitgeverij Waanders tussen 1980 en 2005 een hele reeks populairwetenschappelijke tijdschriften uit over Nederlandse steden en regio's. De afleveringen verschenen als maandblad, waarop je je kon abonneren. Er was een map waarin je de afleveringen via een ingenieus maar niet erg handig systeem kon verzamelen. Het aantal afleveringen varieerde per onderwerp tussen de 12 en 20. In totaal verschenen er niet minder dan 47 reeksen. Per reeks was er een wetenschappelijke redactie. Het waren verzorgde uitgaven met prachtige illustraties. De reeks van 15 afleveringen over het Gooi, getiteld *Duizend jaar het Gooi, de Gooiers en hun rijke historie*, verscheen in 1992 en 1993. Enkele titels van afleveringen: 'Verkeer en vervoer', 'Oorlogen en rampen', 'De erfgooiers', 'Armen en zieken'. Ze zijn nog steeds zeer lezenswaardig. Ze zijn soms tweedehands te koop voor bescheiden prijsjes. Zo werd onlangs nog een complete serie over het Gooi bij Boekwinkeltjes.nl aangeboden voor € 10!