



HOE DE GOOISCHE STOOMTRAM KWAM, GING, WEER KWAM EN VERDWEEN

## Weg met de tram, leve de autobus!

De stoomtram heeft veel voor het Gooi betekend. In de jaren 1882-1900 werd dankzij dit vervoermiddel het Gooi ontdekt. De schilders Jozef Israëls en Anton Mauve maakten in 1883 een tochtje en zagen de heide en de dorpen. Zij vertoefden graag in de herberg van Jan Hamdorff te Laren en vroegen hun vrienden van de Haagsche School vaak om over te komen. Deze reises hebben de schilderskolonie in Laren doen ontstaan. De stoomtram heeft ook de dagjesmensen uit Amsterdam hierheen gehaald.

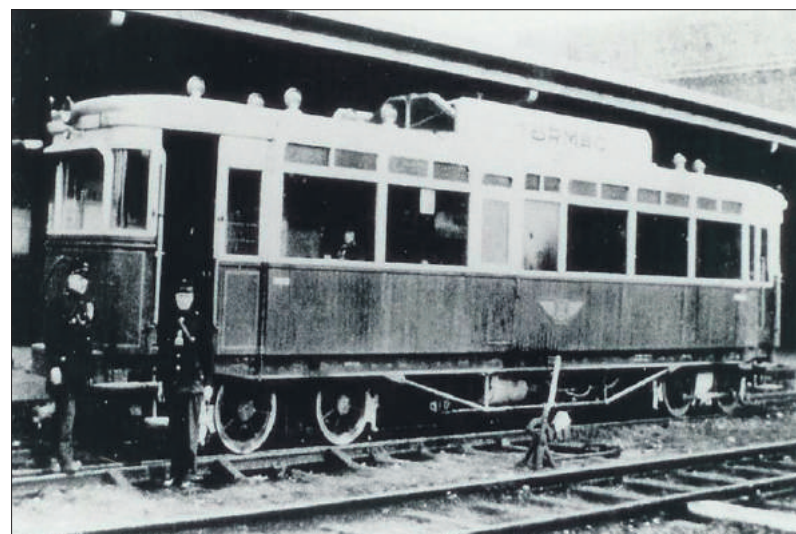
### Gooi-Express

De Gooische Tramweg Maatschappij had in 1925 op de lijn Hilversum-Huizen-Bussum de stoomtractie door benzinemotoren vervangen en wilde deze ook op het traject Laren-Naarden-Muiden-Amsterdam invoeren, toen een 'wilde' autobusdienst, de Gooi-Express, deze plannen kwam

doorkruisen. Deze busdienst reed op dezelfde trajecten als de tram. Veel passagiers gaven de voorkeur aan de bus: die had geen vaste stopplaatsen, je behoefde maar je hand op te steken om te kunnen instappen op de plaats die je uitkwam en je kon vaak op de van bestemming uitstappen. De bus was verwarmd en blies geen stoom en roet over de passagiers uit. Hij schudde wel erg op de kinderkopjes van de slecht geplaveide Muiderstraatweg, maar de reis duurde korter doordat de bus niet aan wisselplaatsen gebonden was. In 1926 kwam een wettelijke regeling tot stand die autobusdiensten verplichtte een vergunning aan te vragen. De Gooi-Express vroeg zo'n vergunning aan voor de busdienst in het Gooi en deze werd in 1927 verleend: de bus voorzag in een behoefte en de tram kon de streek niet voldoende bedienen.

### Vergunning ingetrokken

De Gooische Tramweg Maatschap-



■ De tram, een motorwagen met benzinemotor, in de jaren '30. Een paar jaar later werden benzinemotoren vervangen door dieselmotoren.

### UIT DE FOTOCOLLECTIE VAN HET STREEKARCHIEF

www.gooienvchthistorisch.nl 035 207 09 99 Cattenhagestraat 8, Naarden

FOTO EN TEKST: STREEKARCHIEF GOOISE MEREN



■ Een van stal gehaalde stoomlocomotief in 1940 bij station Naarden-Bussum.

pij ging echter in beroep bij de Kroon. De Kroon vernietigde daarop de vergunning en de bus verdween weer van het toneel. De tram werd gemoderniseerd: de stoomtractie werd vervangen door benzinetractie en er kwamen gerieflijke rijtuigen. De rijtijden werden ook korter. De concessie voor de tram werd verlengd tot 1944, waardoor de Maatschappij voor concurrenten onaantastbaar werd.

### Toch maar de bus

Na 1936 veranderde er in korte tijd veel. In de eerste plaats werden de nog niet zolang geleden geïntroduceerde benzinemotoren vervangen door dieselmotoren. Dieselmotoren waren betrouwbaarder en diesel was goedkoper. Maar tegelijkertijd brak het inzicht door dat busdiensten toch eigenlijk veel flexibeler en efficiënter waren dan tramlijnen. Al heel snel, in 1938, werd het besluit genomen om de tramlijnen tussen Amsterdam en het Gooi te 'verbussen'. Daar werd al in 1939 mee begonnen.

### Toch weer de (stoom)tram

Maar toen viel Duitsland op 10



■ Een autobus op de Brink in Bussum in 1925

mei 1940 Nederland binnen. Bussen werd gevorderd, diesel en benzine werden schaars. Daarom kwam vanaf 29 mei 1940 de stoomtram weer terug in het Gooi! Die reed 'met vallen en opstaan' tot de algehele spoorwegstaking van 17 september 1944. Het trampersoneel legde toen het werk neer om de Duitse bezetter te hinderen. Op 14 augustus 1945, dus enige maanden na de bevrijding, begon de stoomtram weer te rijden. Maar niet voor lang, want

het tramtijdperk was voor het Gooi nu echt voorbij. Op 5 oktober 1947 reed de tram voor het laatst, al bleef er nog tot 31 juli 1958 een goederenlijntje bestaan tussen station Naarden-Bussum en de Chemische Fabriek Naarden.

### Bron:

Diverse regionale kranten, o.a. Laarder Courant De Bel van 31 januari 1936

Klaas Oosterom



■ Een stoomlocomotief in 1924 met v.l.n.r. de stoker, de machinist en de conducteur.