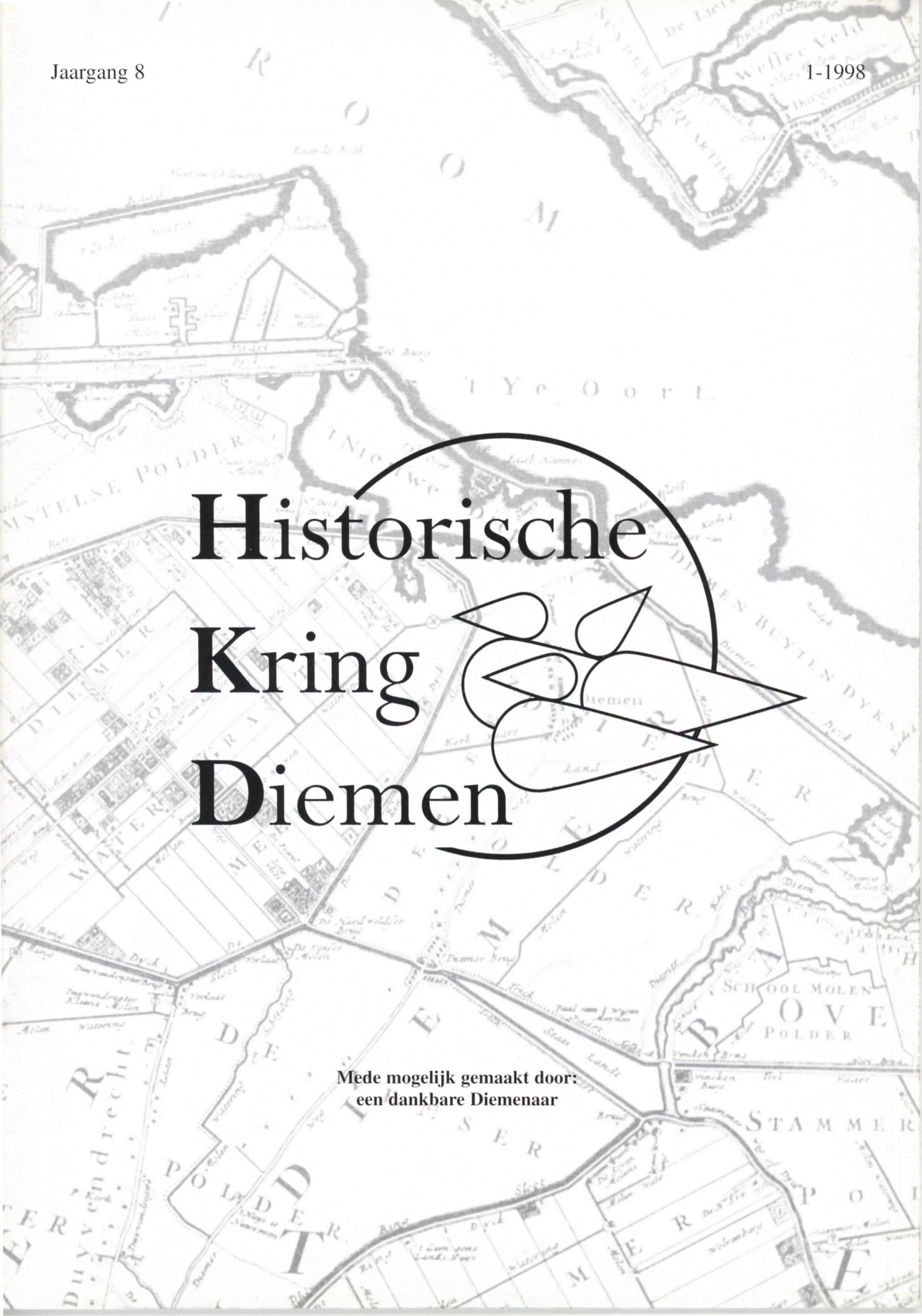
Jaargang 8 1-1998



Historische Kring Diemen

Mede mogelijk gemaakt door:
een dankbare Diemenaar

GOOISCHE STOOMTRAM.

Aandeel №____ Serie

HOUDER dezes is gerechtigd tot een **AANDEEL,** groot **DUIZEND GULDEN,** in de, te *Watergraafsmeer* (bij Amsterdam) gevestigde NAAMLOOZE VENNOOTSCHAP: GOOISCHE STOOMTRAM, goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van den 8 Januarij 1881, N°. 19.

Watergraafsmeer, 1 April 1881.

Commissarissen.

Directeur.

Typ. C. A. Spin & Zoon.

GOOISCHE STOOMTRAM.

De HOUDER van AANDEEL N°. ontvangt tegen dezen Talon een Nieuw Stel **DIVIDEND-BEWIJZEN.**

Directeur.

Inhoud

- Woord vooraf - *Jaap Haag* 1
- Diemen onder stoom; de geschiedenis van de 'Gooische Stoomtram' - *Wiard Krook* 2
- Wie is die zwarte man? - *Hiltje Veldstra* 10
- Herinneringen aan de 'Gooise Moordenaar' - *Henk Teiwes* 13
- De Diemense dodenlijst van de 'Gooise Moordenaar' - *Wiard Krook & Henk Teiwes* 18
- Diemen en de tram- en spoorwegstakingen in 1902 en 1903 - *Jaap Haag* 21
- De 'Gooische' ingehaald; het busvervoer als concurrent van de tram - *Jaap Haag, Noor van Mens & Hiltje Veldstra* 24
- Diemen en het spoor (terug) - *Hiltje Veldstra* 27
- Literatuurlijst 32
- Prikbord - *Redactie* 33

Historische Kring Diemen

opgericht 16 maart 1991

jaargang 8, nummer 1-1998

gratis voor leden

Bestuur:
voorzitter: Jaap Haag
secretaris: Henk Teiwes
penningmeester: Gerard Baars
bestuursleden: John Cuijpers
Jaap van Ingen
Noor van Mens
Ed Niezen

Secretariaat:
Rode Kruislaan 145
1111 NH Diemen
tel. 699.20.93

Gironummer: 152.58.66
penningmeester HKD
Rode Kruislaan 191
1111 NJ Diemen

Redactieteam: Jaap Haag
Wiard Krook
Henk Teiwes
Wim de Valk
Hiltje Veldstra

Correcties: Henk Teiwes

Opmaak: Wiard Krook

Redactieadres:
Rode Kruislaan 145
1111 NH Diemen
tel. 699.20.93

ISSN 0929-9068

© 1998 Artikelen of delen daaruit mogen niet worden overgenomen zonder toestemming van de auteur(s).

Het lidmaatschap van de *Historische Kring Diemen* bedraagt *f* 22,50 per jaar. Leden ontvangen de *HKD-Nieuwsbrief* en minimaal tweemaal per jaar het verenigingsblad *Historische Kring Diemen*. Men kan lid worden door zich aan te melden bij het secretariaat.

WOORD VOORAF

Een heel sterk gevoel van nostalgie. Dat is waar je in de eerste plaats door bevangen wordt bij het bekijken van oude foto's van de Gooise tram. Ook als je hier niet vandaan komt en ook als je te jong bent om zelfs maar de laatste rit van de 'Gooise' nog te hebben kunnen meemaken.

Volgend jaar is het 60 jaar geleden, dat de Gooise tram voor het laatst door Diemen reed. Toch is het bij die foto's alsof je gisteren nog in had kunnen stappen. Vooral bij de beelden van mensen, die een dagje uit zijn ontstaat dat gevoel. In het verwachtingsvolle en onrustige, dat op hun gezichten te lezen valt, kunnen we ons goed inleven. Het is de opwinding, die hoort bij op reis gaan. En die menigeen zich ook nog uit zijn of haar vroegste kinderjaren zal weten te herinneren, waar de reis ook heen ging. De bestemming hoefde immers niet ver te zijn. Voor wie toen in Amsterdam of Diemen woonde was Muiderberg met zijn strand of 't Gooi met zijn bossen en heidevelden al een heel andere wereld. Een dagreis, want daar bleef het vroeger meestal bij, bood mensen de gelegenheid de dagelijkse sleur te ontvluchten en ergens heen te gaan, waar men anders niet zo gauw kwam. In die zin vervulde de tram toen de functie, die nu de auto, de trein of het vliegtuig voor zovelen heeft.

Maar geen leven zonder schaduwzijden, ook niet bij de Gooise tram. Met geen mogelijkheid kunnen we heen om de donkere bladzijden in haar historie. Niet voor niets immers werd de tram de *Gooise Moordenaar* genoemd. Het aantal dodelijke ongelukken, waar de tram bij betrokken was, was inderdaad schrikbarend hoog.

Onvoorzichtigheid, om niet te zeggen roekeloosheid, moet daarbij een grote rol hebben gespeeld. Maar voor mensen, die tot dan toe alleen maar paarden, paard-en-wagens, hondenkarren of mede-voetgangers op de weg tegen kwamen, was het ongetwijfeld ook moeilijk wennen aan het gevaar, dat de langsrijdende tram inhield. Misschien dat voor de machinisten van de tram hetzelfde gold. Tot hun verontschuldiging kan overigens worden aangevoerd, dat zij ongehoord lange werkdagen moesten maken, waarbij zich maar al te vaak een, helaas letterlijk te nemen, dodelijke vermoeidheid van hen meester maakte.

Dat alles neemt niet weg, dat de 'Gooise' tot de verbeelding blijft spreken. Historisch bezien heeft de tram bovendien een grote betekenis voor Diemen gehad. Want meer nog dan de trein verbond de tram Diemen met de 'moderne buitenwereld', die natuurlijk vooral in Amsterdam te vinden was. De tramverbinding maakte Diemen tevens aantrekkelijker als woonplaats voor mensen, die werk hadden in datzelfde Amsterdam. Terwijl een groeiend aantal bedrijven Diemen vanaf de eeuwwisseling als vestigingsplaats koos. De tramverbinding zal daar zeker mede een rol bij hebben gespeeld.

Reden genoeg om eens uitvoerig bij de Diemense geschiedenis van de Gooise tram stil te staan en een themanummer aan deze roemruchte voorloper van de huidige buslijn 136 te wijden. De *Historische Kring Diemen* spreekt bij deze graag nog eens zijn dank uit jegens degene, die hiervoor de financiële middelen ter beschikking heeft gesteld. Wij hopen, door het met dit blad te verschaffen leesplezier, het daarmee in ons gestelde vertrouwen ook waard te zijn.

Jaap Haag

De geschiedenis van de 'Gooische Stoomtram'

DIEMEN ONDER STOOM

Wiard Krook

Er gaat haast geen dag voorbij of er staat wel een artikel in de krant over het openbaar vervoer. Het zijn met name berichten over het in gebruik nemen van een nieuw type trein, tram of bus, voorstellen voor aanleg, uitbreiding of opheffing van tracés, klachten over de frequentie van sommige lijnen, gigantische budgetoverschrijdingen van bijvoorbeeld het Amsterdamse *Gemeentevervoerbedrijf* (GVB) of de tragische ongelukken die de sneltram naar Amstelveen veroorzaakte. Dat de discussie over het openbaar vervoer in onze regio niet uitsluitend een modern verschijnsel is, bewijst de geschiedenis van de Gooise stoomtram.

N.V. Gooische Stoomtram

Als noviteit op het gebied van het openbaar vervoer maakte men in het Amstelland en 't Gooi, na de postkoets, diligence, trekschuit, paardentram en omnibus, aan het eind van de negentiende eeuw ook kennis met de stoomtrein. Dit nieuwe vervoermiddel verbond vooral de grote woonkernen met elkaar. Daarnaast bestond ook behoefte aan goedkoop en efficiënt regionaal personen- en goederenvervoer. Omdat de overheid in die tijd ten aanzien van het openbaar vervoer een afwachtende houding aannnam, kwamen de meeste initiatieven uit het bedrijfsleven.

Ir C. Bok

Een van deze initiatiefnemers was de in Den Haag woonachtige civiel-ingenieur Cornelis Bok. Hij had in 1878 het succes van de eerste Nederlandse stoomtramlijn tussen Den Haag en Scheveningen van dichtbij meegemaakt. Enthousiast begon ook hij plannen te maken voor een stelsel van secundaire railverbindingen door middel van stoomtechniek. Zijn oog viel op het gebied tussen Amsterdam en 't Gooi.

Concessies en vergunningen

Zonder tijd te verliezen verzocht hij de minister van Waterstaat om een concessie voor het in bedrijf stellen van een stoomtramweg van Amsterdam naar 't Gooi. Om zijn plannen daadwerkelijk te kunnen verwezenlijken moest er ook nog vergunning worden gevraagd aan de betrokken gemeenten voor het aanleggen van de 'ijzeren baan' en het inrichten van in- en uitstapplaatsen. Op 22 juni 1880 stuurde ir Bok een brief met een dergelijk verzoek aan de burgemeester en wethouders van de gemeente Diemen.[1]

Door B&W van Diemen werd Boks initiatief met vreugde begroet, want eerdere onderhandelingen met de *Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij* (HIJSM) over een halte in Diemen van de spoor-

's Hage (Koninginnegracht 79) 22 Juny 1880

Aan Edel Achtbare Heeren Burgemeester en Wethouders van de gemeente Diemen.-

Edel Achtbare Heeren,

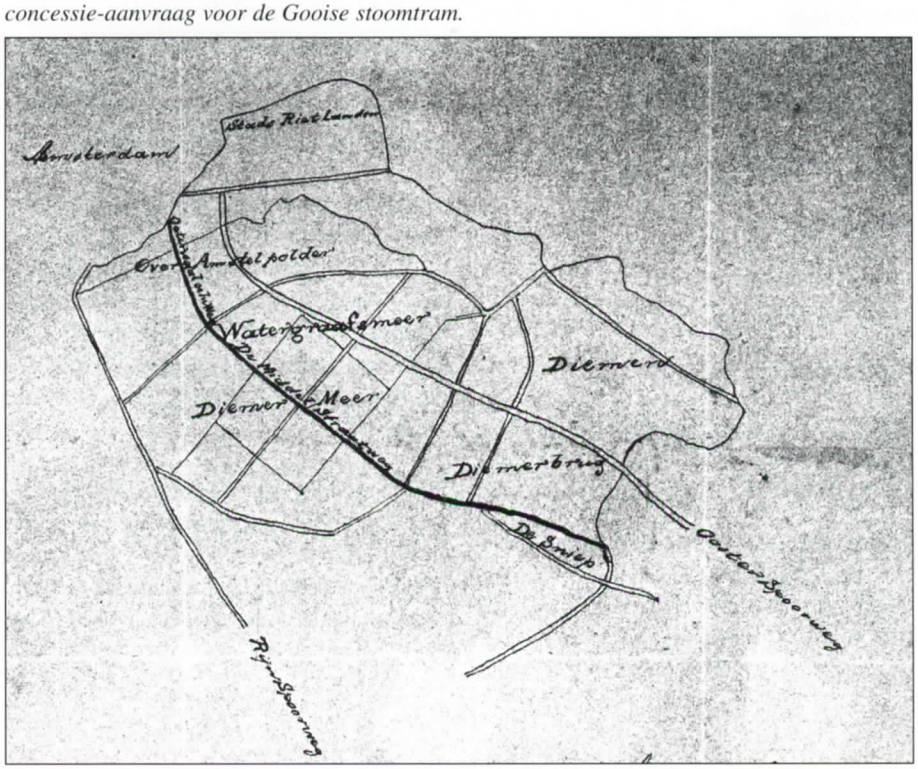
Door mij is aan Zijne Excellentie den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid concessie aangevraagd, tot het leggen van eenen tramweg, om daarover met stoomkracht te rijden van Amsterdam naar Huizen, over Muiden, Muiderberg en over Naarden.-

Aangezien deze tramweg voor een gedeelte door de gemeente Diemen moet loopen, zoo als op bijgaande schets, met roode lijn is aangegeven, en bij het overleggen der plannen aan Zijne Excellentie den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, de verklaring moet worden gevoegd, dat de betrokken gemeente Besturen geen bezwaar maken, dat door Zijne Excellentie den Minister, aan mij vergunning worde verleend tot het leggen van rails binnen hunne gemeenten, teneinde daarover als Stoomtramweg tusschen Amsterdam en Huizen te mogen rijden, neem ik de vrijheid Ued: achtb: beleefdelijk te verzoeken, mij die verklaring te willen verschaffen.

In het vertrouwen, dat het belang van dezen tramweg voor uwe gemeente, Ued: achtb: tot eene gunstige beslissing zal doen besluiten, heb ik de eer met de meeste hoogachting te zijn

Uedel achtbare Dienaar.-
(was getekend) Corns. Bak
concessie aanvrager

Brief met tekening d.d. 22 juni 1880 van ir C. Bok aan het Diemense gemeentebestuur met de concessie-aanvraag voor de Gooise stoomtram.



lijn Amsterdam-Hilversum van de *Oosterspoorweg* waren mislukt.[2] Ook de gevoerde gesprekken met de *Amsterdamsche Omnibus Maatschappij* (AOM), over het aanleggen van een trambaan tussen Amsterdam en Diemen, hadden vooralsnog tot niets geleid.[3]
Het antwoord van B&W aan ir Bok liet dan ook niet lang op zich wachten. Burgemeester Van Tienen (die naast al zijn andere functies ook nog gemeente-secretaris was) stuurde op 5 juli 1880 een kort briefje waarin stond:

(...) delen wij U mede dat bij ons geen bezwaar bestaat tot het leggen van rails binnen onze Gemeente, mits door U die voorzorgen worden genomen dat geen hinder of stoornis in het verkeer wordt veroorzaakt, en U zich dus zult onderwerpen aan die maatregelen die ten deze door ons noodig worden gemaakt. Wij doen U opmerken dat de weg door deze gemeente naar Muiden in eigendom toebehoort aan het Rijk.[4]

De brief werd mede-ondertekend door wethouder (en café-eigenaar) B.H.J. Vervetjes.

Financiering
Toen de belangrijke concessie van de minister en de vergunningen van de diverse gemeenten binnen waren ging Bok samen met de bankier J.H. van der Meulen L.Cz., directeur van de Amsterdamse Hypotheekbank, bekijken hoe hij zijn project daadwerkelijk gefinancierd kon krijgen. Om aan een startkapitaal te komen werd een consortium van welgestelde financiers uitgenodigd aandelen te kopen van een op te richten maatschappij.
Op 17 december 1880 werd, voor de duur van 50 jaar, de *Naamlooze Vennootschap "Gooische Stoomtram"* (GS) opgericht.[5] Het doel van deze nv was:
(...) het aanleggen, in werking brengen, en exploiteren van een stoomtramweg, aanvankelijk van Amsterdam uit via Diemerbrug, Muiden met een zijtak naar Muiderberg, Naarden, Laren, Blaricum, naar Huizen en Naarden terug. Zoo mogelijk later in andere richtingen.[6]

De statuten werden bij Koninklijk Besluit nr. 19 op 8 januari 1881 goedgekeurd. In de statuten lezen we dat het bijeengebrachte startkapitaal *f* 500.000,= bedroeg, bestaande uit 500 aandelen van

GOOISCHE STOOMTRAM.

VOORLOOPIG VAN AMSTERDAM NAAR DIEMERBRUG.

Stations en Halten:

AMSTERDAM (Station Ned. Rijnspoorweg), OETEWALERWEG, RECHTHUIS, LINNAEUS, KRUISLAAN, HARTSVELDERBRUG, DIEMERBRUG.

DIENSTREGELING.

De treinen zullen dagelijks geregeld, van 's morgens 7 tot 's avonds 10 uur, ieder half uur uit Amsterdam vertrekken; zij vertrekken van Diemerbrug naar Amsterdam zoodra, na aankomst van den trein, de locomotief zal hebben gewisseld.
Naar gelang der behoefte zal de Directie meer treinen laten loopen.

TARIEF voor PERSONEN (Een Klasse).

Van AMSTERDAM:		in Geld	in Kaartjes
naar (Oetewalerweg / Rechthuis / Linnaeus)	of omgekeerd	15 Cts.	10 Cts.
naar (Kruislaan / Hartsvelderbrug / Diemerbrug)	of omgekeerd	22½ "	15 "
Van OETEWALERWEG:			
naar (Rechthuis / Linnaeus)	of omgekeerd	7½ "	5 "
naar Diemerbrug	of omgekeerd	22½ "	15 "
Van RECHTHUIS of LINNAEUS:			
naar (Kruislaan / Hartsvelderbrug / Diemerbrug)	of omgekeerd	15 "	10 "

KAARTJES van 5, 10 en 15 CENTS zijn te verkrijgen ten Kantore van den "Gooische Stoomtram", voorloopig gevestigd in het Rechthuis te Watergraafsmeer.
Voor *Depothouders* voor een bedrag van minstens *f* 30 met ½ pCt. korting.

TARIEF voor BAGAGE.

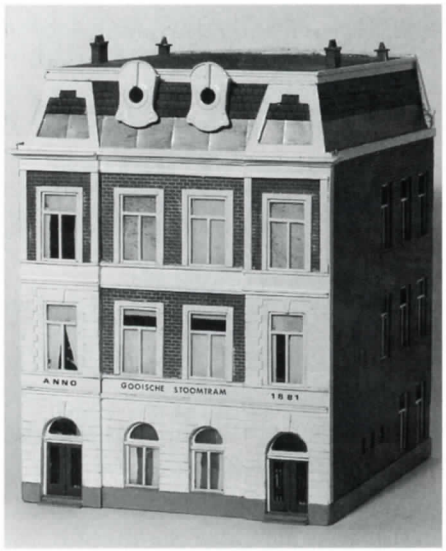
Van AMSTERDAM naar RECHTHUIS, DIEMERBRUG of omgekeerd.

Van 1—30 KG	6 Cents.	10 Cents.
" 31—40 "	8 "	13 "
" 41—50 "	10 "	15 "
" 51—100 " per 10 KG.	2 "	3 "
Boven 100 " per 10 KG.	2 "	2 "

OPENING 18 MEI 1881.

(19761) DE DIRECTIE.

De Gooise stoomtram in 1886 bij het passeren van de Hartveldsebrug op weg naar Amsterdam. Rechts café Van der Vuurst.



Een maquette van het hoofdkantoor van de 'N.V. Gooische Stoomtram' aan de Middenweg te Amsterdam, vervaardigd door Han Poster (foto W. Krook).

---

f 1.000,=. Een van de grotere aandeelhouders en lid van het bestuur, was Andreas Leonard van Tienen, lid van de Provinciale Staten van Noord-Holland, en zowel burgemeester van Diemen als van de toen nog zelfstandige gemeente Watergraafsmeer.
Ir Cornelis Bok werd zelf de eerste directeur van de *GS*. Hij liet een fraai hoofdkantoor bouwen op een onbebouwd perceel grond, gelegen aan de Middenweg (toen ook wel Straatweg genoemd) in de Watergraafsmeer[7]. De grond was overigens zijn eigendom. Achter het administratiekantoor verrezen een remise voor wagenberging, een locomotievenloods, en diverse werkplaatsen, zoals een smederij, een bankwerkerij en een schilderswerkplaats.

Materieel

Omdat de uitgegeven aandelen in record tempo werden geplaatst, kon terstond worden overgegaan tot het bestellen van het benodigde trammaterieel. Naast de rails en andere toebehoren zag het boodschappenbriefje van de *GS* er als volgt uit:

16 twee-assige stoomlocomotieven
11 twee-assige open personenrijtuigen
28 vier-assige gesloten personenrijtuigen
2 salonrijtuigen
17 goederenwagons

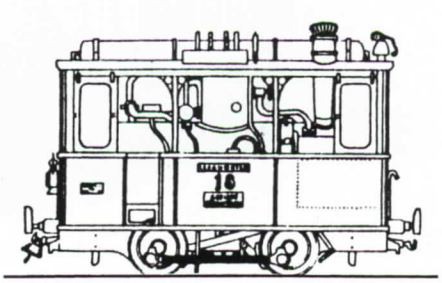
De stoomlocs, met een gewicht van ca 10 ton, werden gemaakt bij de firma *Henschel & Sohn* uit de Duitse plaats Kassel. De aanzienlijke order van de personenrijtuigen en goederenwagons werd gegund aan de Haarlemse wagonfabriek fa. *J.J. Beynes*. Er werd gekozen voor twee verschillende typen open zomerrijtuigen: 4 kleine met 24 zitplaatsen voor de eerste klasse en 7 grotere met 32 zitplaatsen en 16 staanplaatsen voor de tweede klasse. De gesloten rijtuigen werden ingericht met zitplaatsen voor 36 passagiers en 16 staanplaatsen. De twee bestelde salonrijtuigen waren bedoeld voor het toekomstige vervoer van overledenen naar de joodse begraafplaats te Muiderberg. Voor dit doel werden de rijtuigen stemmig gedecoreerd en in een compartiment voor de lijkkist en een voor de rouwende familieleden verdeeld.[8]

Eerste baanvak

Toen de toestemming van alle betrokken overheden binnen was, kon ir Bok de oogst binnenhalen. Hij bood de verleende concessie en vergunningen te koop aan, want die stonden immers op zijn naam. Voor de som van *f* 50.000,= werd de *N.V. Gooische Stoomtram* nu eigenaar. Dit bedrag was overigens inclusief het perceel grond van het hoofdkantoor en werkplaatsen aan de Middenweg.[9]
Reeds in januari 1881 kon worden begonnen met de aanleg van het eerste gedeelte van het tramtracé, dat liep van Amsterdam via de Watergraafsmeer naar Diemerbrug. Het bestond uit een enkelsporige baan van normaalspoor met een lengte van 4,7 km. Op 17 mei van hetzelfde jaar waren de rails gelegd en vond de officiële ingebruikstelling plaats. Een dag later kon het publiek instappen op het Amsterdamse Weesperpoortstation (thans Rhijnspoorplein). Hier had de *GS* een eigen houten plaatskaartenbureautje gebouwd. Men startte met een halfuursdienst van 7.00 uur tot 22.00. De ritprijs voor een enkeltje Amsterdam-Diemerbrug bedroeg 11 cent, wat neerkwam op 2,3 cent per kilometer.
De tijdelijke eindhalte in Diemerbrug was gelegen bij de kruising Hartveldseweg-Muiderstraatweg/Ouddiemerlaan-Ouderkerkerlaan te Diemerbrug. Informeel werd dit kruispunt door sommigen 'Stationsplein' genoemd.

Winst en verlies

Op 22 juli 1881 werd het nieuwe 12,5 km lange tracé Diemerbrug-Muiden opengesteld. Op dit traject werd een éénuursdienst onderhouden. Vervolgens liep de lijn door naar de halte Hakkelaarsbrug met een aftakking naar Muiderberg. Het 5 km verderop liggende Naarden kreeg aansluiting op 20 augustus 1881. Het tramwegnet was nu in het totaal 26,5 km lang.
Aan het eind van 1881 waren er van de totale bestelling inmiddels 9 locs, 32 personenrijtuigen en 6 goederenwagons afgeleverd.
Het bedrijfsresultaat van 1881 van de *GS* viel niet tegen. Dankzij de enorme belangstelling voor de nieuwe tramweg en ruime inkomsten die uit de aandelen werden verkregen, kon reeds een groot deel van de investeringen worden afgeschreven alsmede een ruime winst aan de aandeelhouders worden uitgekeerd.
In 1882 kwamen de verdere verbinding naar 't Gooi gereed, zodat men vanaf Amsterdam met de stoomtram nu ook naar Bussum, Huizen, Blaricum, Laren en Hilversum kon rijden. Uiteindelijk beschikte de GS over een tramwegnet van 37,5 km.
Door allerlei oorzaken vielen de exploitatieresultaten van de *GS* in 1882 echter tegen. Met name was de forse uitbreiding van het tramwegnet een kostbare zaak, waarbij de aanlegkosten te laag bleken begroot. Dit was niet het enige wat de ontevreden aandeelhouders directeur Bok verweten. Ze namen hem ook kwalijk dat hij de onderneming te groot had opgezet: teveel materieel (eind 1882: 16 locs en 41 peronenrijtuigen), te veel personeelsleden en uitbetaling van te hoge lonen. Bok besloot dan ook maar om op te stappen en op 1 januari 1883 werd hem eervol ontslag verleend.
Wat volgde was een zeer moeilijke en onrustige periode voor de *GS*. Er werd door de nieuwe directie alles aan gedaan om het rendement van het bedrijf te vergroten. Zo werd er personeel ontslagen, lonen verlaagd en overtollig materieel verkocht. Ook bleek het noodzakelijk een tweede serie aandelen ter waarde van *f* 500.000,= uit te gaan geven. Dat dit niet zo snel lukte laat zich raden bij een



Een zonnige rit in de jaren '20 in een open zomerrijtuig van de 'Gooise', op weg naar Muiderberg (foto collectie W. Krook).

negatief bedrijfsresultaat. Om kort te gaan, in de eerste 18 jaar kende de *GS* maar liefst vijf verschillende directeuren. De laatste was de 24-jarige werktuigkundige F.M. Augustijn. Toen hij per 1 september 1898 in dienst kwam, was zijn eerste taak orde in de chaos te scheppen. Dat lukte en hij maakte de *GS* tot een van de invloedrijkste tramondernemingen van ons land.

Ongelukken

Met de toegenomen frequentie van het tramverkeer van Amsterdam via Diemerbrug naar 't Gooi, bleek dat de halte op de kruising van de Hartveldseweg en de Ouderkerkerlaan verkeersproblemen opriep. Derhalve besloot de gemeenteraad in mei 1882 deze stopplaats te verplaatsen. De nieuwe halte kwam nu voor de deur van het voormalige raadhuis aan de Hartveldseweg (thans makelaardij), waar zich tevens een wisselplaats voor de tram bevond.[10]

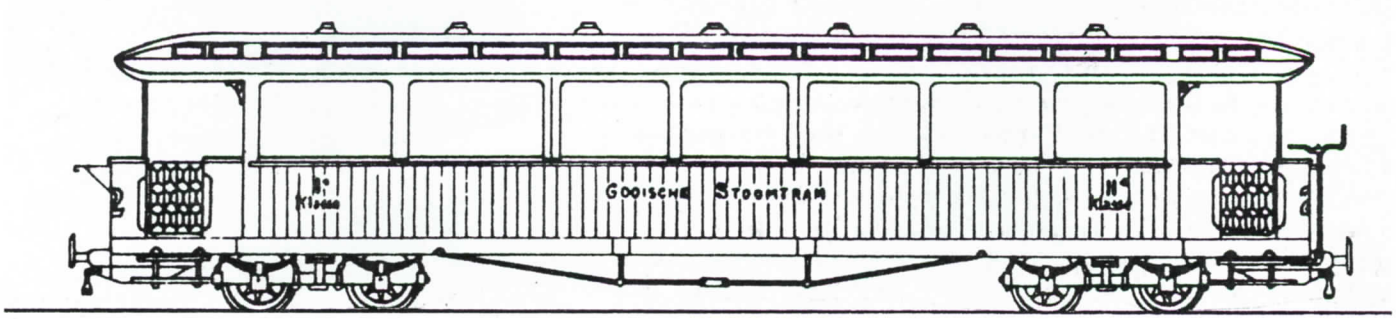
Over de vele ongelukken die de Gooise stoomtram veroorzaakte is veel bekend.[11] De onbekendheid van het publiek met de met 15 km/u voorbijrazende snelheidsduivel zal mede een rol hebben gespeeld. Het feit dat alleen de locomotieven waren uitgerust met een voetrem droeg ook niet bepaald bij aan de verkeersveiligheid. Om het gevaar van de stoomtram binnen de gemeente van Diemen enigszins te beteugelen bepaalde de gemeenteraad, dat de tram binnen de bouwde kom niet sneller meer mocht rijden dan 5 km/u. Bovendien moest de tram overdag worden voorafgegaan door iemand met een rode vlag en 's avonds met een brandende lantaarn.[12]

Telefoon

Met de komst van de stoomtram kreeg Diemen in 1885 voor het eerst een telefoonaansluiting. De 'telephonische geleiding' werd in opdracht van de *GS* aangelegd door de *Nederlandsche Bell-Telephoon Maatschappij* te Amsterdam.[13]

Vinkenbrug

Een van de grootste knelpunten van het tracé van de stoomtram naar 't Gooi was wel de Diemense Vinkenbrug over de Muidertrekvaart. Deze klapbrug was aan het eind van de vorige eeuw zeer smal. Het toenemende verkeer en de stoomtram moesten om de beurt over de brug en dat gaf vaak oponthoud. Ook diende de brug vaak te worden geopend voor het scheepvaartverkeer. Reeds in augustus 1881 werd over deze probleemsituatie door de directie van de *GS* met de gemeente Diemen gecorrespondeerd.[14] De *GS* drong er op aan de klapbrug te vervangen door een vaste brug. Over deze kwestie nam de gemeente Diemen contact op met de 'commissaris des Konings



van het Provinciaal Bestuur van Noordholland' te Haarlem. Op 7 januari 1882 liet deze per brief weten de beslissing aan de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid te laten.[15] Omdat de brug op militair grondgebied bleek te staan werd het Ministerie van Oorlog uiteindelijk ook nog bij de zaak betrokken.[16]

Bezuiniging

Een van de maatregelen die werden genomen om nog verder op de exploitatiekosten te bezuinigen was een nog grotere afslanking van het personeelsbestand. In 1884 bedroeg dit nog 64 personeelsleden, wat in 1898 werd teruggebracht tot 43. Tevens werden overtollige voertuigen verkocht. Daar er in de zomermaanden een grotere behoefte bestond aan open rijtuigen, met name voor het recreatievervoer naar Muiderberg, werd ook een aantal oude gesloten rijtuigen voor dit doel omgebouwd.

Elektrificatie

In 1898 besloot de Amsterdamse gemeenteraad om zelf het openbaar vervoer te gaan verzorgen. Een van de eerste maatregelen was een principebesluit om de paardentram te gaan verruilen voor een elektrische tram. Ook de ambitieuze *GS*-directeur Augustijn had, als moderne ondernemer, wel oren naar deze nieuwe ontwikkeling voor zijn eigen bedrijf. Derhalve schreef hij op 8 juni 1899 een brief aan het Diemense gemeenteraad waarin hij het voornemen kenbaar maakte "de stoomkracht op hare lijnen te vervangen door electrische beweegkracht met bovengrondsche stroomleiding."[17] Ondanks al zijn inspanningen en dure ontwerpen lukte het Augustijn niet bij alle betrokken overheden voldoende steun te krijgen voor zijn ambitieuze plannen.

Veiligheidsklep

Van alle kanten loerde echter de concurrentie. Zo opperden sommige gemeenten het plan zelf te willen overgaan tot exploitatie van tramlijnen. Ook met de opkomst van de diverse autobusondernemingen moest serieus rekening worden gehouden.

Inmiddels waren heel wat stoomtrams van de *GS* aan een grondige revisiebeurt of vervanging toe. Ook was er behoefte aan sterkere locomotieven. Uit het verhaal van een *GS*-machinist weten we dat de 'tramtrein' soms veel te zwaar beladen was. Met name het nemen van de steile helling van de Hartveldsebrug kon voor de stoomloc problemen opleveren. De machinist stelde dan, geheel in strijd met de voorschriften, de veiligheidsklep van de stoomketel buiten werking. Hiervoor gebruikte hij zijn jas die hij, gevuld met zwaar gereedschap, aan de veiligheidshandel hing.

Geleidelijk aan werden tussen 1903 en 1907 de twaalf nog in gebruik zijnde 10-tons stoomlocs vervangen door zeven zwaardere typen van 14 1/2 ton. Vijf van deze nieuwe locs werden wederom besteld bij de fa. *Henschel & Sohn*, en twee bij de Amsterdamse fa. *N.V. Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel* (Werkspoor).

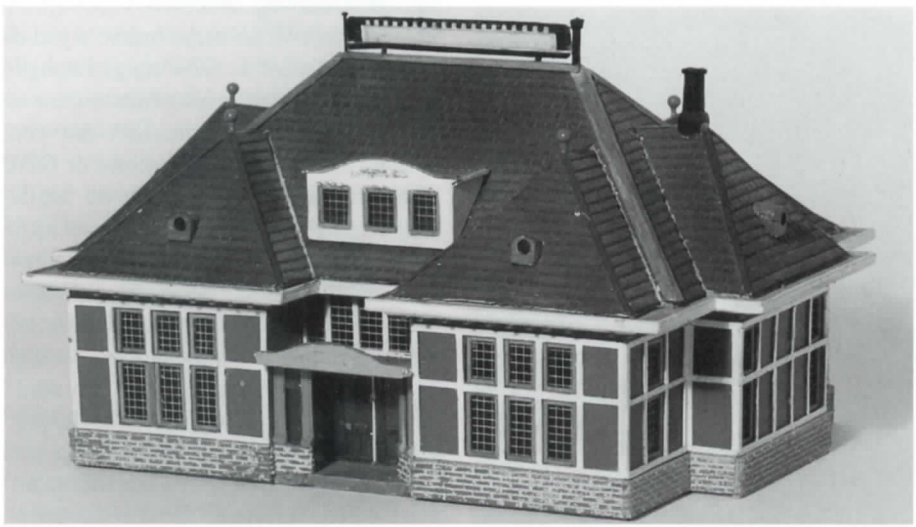
Regelmatig werden ook de rijtuigen gemodificeerd en comfortabeler gemaakt. Zo werd in 1907 de ouderwetse petroleumverlichting vervangen door gaslampen. Ook werd aandacht besteed aan een verbetering van de verwarming in de rijtuigen. Voorheen geschiedde dit door kleine potkacheltjes of plaatijzeren briketstoven. De vernieuwing bestond uit een centrale verwarming welke via een buizenstelsel door stoom uit de ketel van de locomotief werd gevoed.

Stoommotorrijtuig

Gedurende een aantal jaren werd door de fa. *Aktiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial 'Wümag'*, gevestigd in de Duitse plaats Görlitz, geëxperimenteerd met een nieuw type tram. Het was een zogenaamd stoommotorrijtuig

Een foto uit juli 1928 van de Gooise stoomtram op de Muiderstraatweg ter hoogte van de verbrede Vinkenbrug.

dat bestond uit drie compartimenten: een eerste klasse gedeelte met 12 zitplaatsen, een tweede klasse met 20 zitplaatsen en 16 staanplaatsen op het voor- en achterbalkon. De motor van een geheel nieuw ontwerp bevond zich in de middelste afdeling. Mits gestookt met cokes was deze motor veel minder vervuilend dan die van een gewone stoomloc. Het voordeel van een tramwagen was dat hij niet door een locomotief getrokken hoefde te worden. Bovendien was de motor van het stoommotorrijtuig zo sterk dat het rijtuig zo nodig zelfs twee volgrijtuigen kon voorttrekken. In 1908 kocht de *Gooische Stoomtram* deze moderne tram, welke ze bij de fa. *Henschel & Sohn* van een draaistel en mechanisch gedeelte liet voorzien. Hij werd ingezet voor de lokaaldienst Weesperpoortstation-Diemerbrug

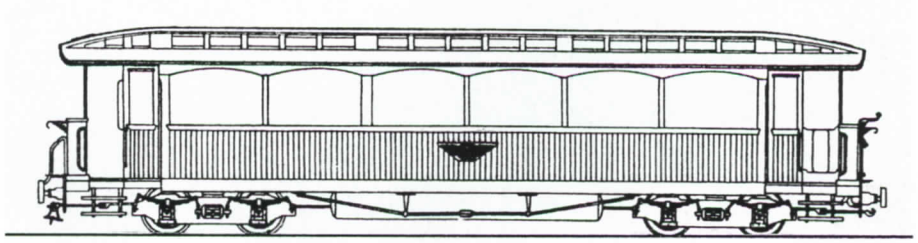


Een fraai model, van de hand van Han Poster, van het in 1909 vernieuwde tramstation op het Weesperpoortstation van de 'N.V. Gooische Stoomtram' (foto W. Krook).

en werd bekend onder de bijnaam 'Zus'. Wegens allerlei technische gebreken, het was in feite nog een prototype, werd het stoommotorrijtuig medio 1914 buiten dienst gesteld.
In snel tempo werden in de komende jaren, naast het rijdend materieel, ook de diverse stationsgebouwen, die de *GS* in 't Gooi bezat, opgeknapt of vernieuwd. Tevens werd het markante houten plaatskaartenbureautje op het Weesperpoortstation aan de Mauritskade in 1909 vervangen door een architectonisch fraai en doelmatig stenen tramstation, ontworpen door de architecten Van der Goot en Kruisweg.

Benzinemotortrams

In de mobilisatietijd ten tijde van de Eerste Wereldoorlog vervoerde de Gooise tram naast gewone burgers ook veel militairen. Ze hadden voornamelijk Vesting Naarden en het schietkamp Crailoo als reisdoel.
Geleidelijk aan werd wel duidelijk dat de tijd van de vierkante 'stoofjes' voorbij was. Een hernieuwde poging om het stoomtijdperk vaarwel te zeggen werd in 1924 in de eigen werkplaats in de Watergraafsmeer uitgevoerd. Hier werd het in onbruik geraakte stoommotorrijtuig 'Zus' na vele jaren weer van stal gehaald om dienst te gaan doen als proefwagen. Van de Duitse fa. *Nationale Automobil Gesellschaft* (NAG) uit Oberschöneweide werd een nieuw type zescilinder benzinemotor van 75 pk gekocht en in samenwerking met *Werkspoor* en de Duitse firma *AEG* ingebouwd. Na een aantal testritten ging de vernieuwde motortram vanaf 17 november 1924 weer een geregelde dienst onderhouden van Amsterdam (WP) naar Diemerbrug vv.



De nieuwe tram beviel zo goed dat er in 1925 voor de lokaaldiensten in 't Gooi acht stuks van een verbeterd type werden aangeschaft. Zowel de fa. *Beynes* als de fa. *Werkspoor* kregen ieder de opdracht er vier te leveren voor de stukprijs van *f* 28.325,=. In de motorwagen kon uitsluitend in de tweede klasse worden gereisd. Er was zitruimte voor 31 personen en 22 staanplaatsen. De verlichting in de wagen was nu elektrisch en het koelwater van de motor zorgde voor de verwarming.

Benzo's

Na een aantal rechtstreekse aanvallen van verschillende autobusondernemingen[18] werd het noodzakelijk, om toch nog een deel van de markt te behouden, het trambedrijf verder te moderniseren en ook de laatste in gebruik zijnde stoomlocomotieven te gaan vervangen. Met dit doel voor ogen ging de *GS* wederom over tot een forse investering. In 1929 kreeg de fa. *Norddeutsche Waggonfabrik* (Nordwaggon) te Bremen opdracht voor de levering van 10 forse vier-assige motorrijtuigen, die waren uitgerust met een zescilinder benzinemotor van 150 pk van de fa. *Triebwagenbau A.G.* te Kiel. Deze nieuwe 'benzo's' boden ruimte aan 40 zit- en 16 staanplaatsen.
Gelijktijdig werden bij de Duitse fa. *M.A.N.* uit Neurenberg zes gesloten rijtuigen besteld, die elk plaats boden aan 32 zittende en 26 staande passagiers.

N.V. Gooische Tramweg Maatschappij

Alhoewel er nog enkele stoomlocs achter de hand werden gehouden, om op drukke dagen als extra trams te kunnen worden ingezet, was het stoomtijdperk bij de Gooise tram in feite voorbij. Daarom besloot de *GS*-directie om de firmanaam

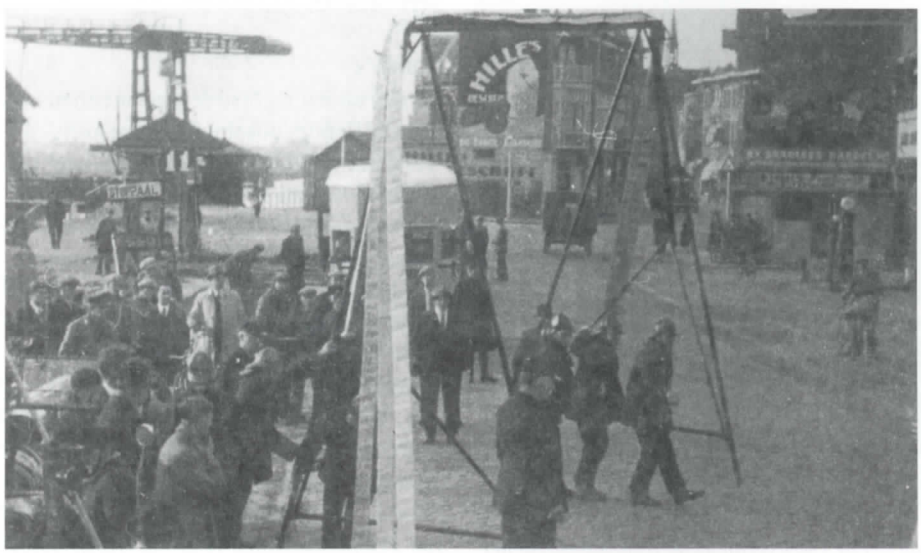
per 30 mei 1930 te veranderen in *N.V. Gooische Tramweg Maatschappij* (GTM). Gelijktijdig werd er een nieuwe 'huisstijl' met logo geïntroduceerd en het rijdend materieel overgeschilderd in de gedistingeerde kleurencombinatie crème en bruin.

Slangenbrug

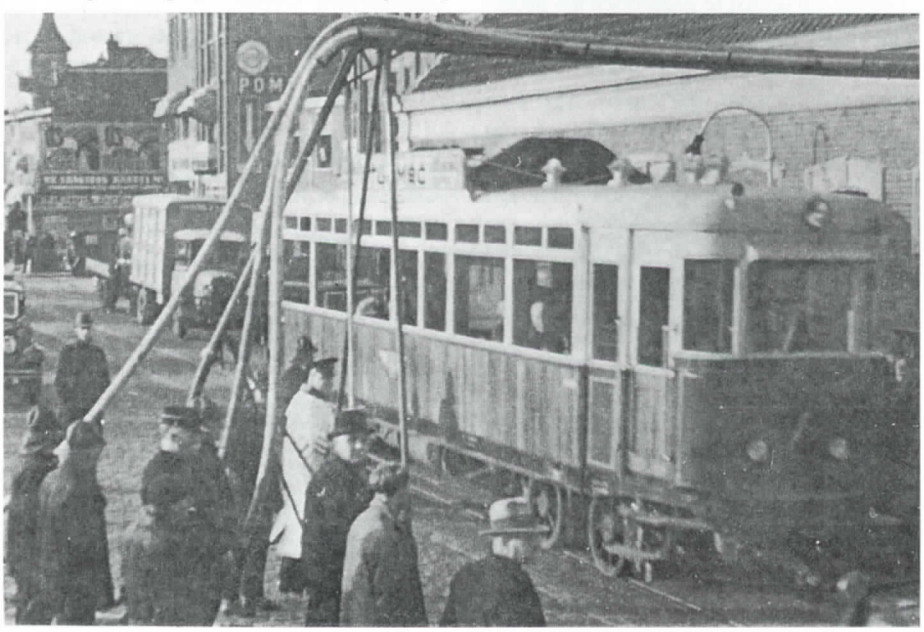
Als er brand was in een van de huizen aan de Hartveldseweg, Muiderstraatweg of omgeving, moest de brandweer het bluswater uit de Weespertrekvaart pompen. In dat geval stagneerde het verkeer, en natuurlijk ook het tramverkeer, door Diemen. Hier had H.N. Fakkeldij, smid, rijwielhandelaar en opperbrandmeester van de *Vrijwillige Brandweervereeniging 'In Aller Belang'*, wat op gevonden. Hij ontwierp en bouwde een mobiele 'slangenbrug' waar de tram gewoon onderdoor kon rijden. Door middel van spruitstukken kon men acht stralen water geven met een capaciteit van ca 3000 l water per minuut. Op 23 oktober 1934 werd de nieuwe uitrusting voor genodigden en de landelijke pers gedemonstreerd op de Muiderstraatweg ter hoogte van *Garage Saan*. Zelfs filmmaatschappij *Profilty* maakte er een reportage van voor hun bioscoopjournaal.[19]

Dieselmotoren

De steeds hoger wordende bezine-accijnsen van de overheid dwongen de *GTM* uit te zien naar een goedkopere brandstof voor haar motortrams. Daar elders goede ervaringen waren opgedaan met nieuw ontwikkelde dieselmoren was de stap voor de *GTM* voorspelbaar. Zeker toen bleek dat de investering in nieuwe dieselmotoren geheel kon worden gefinancierd uit de bespaarde brandstofkosten. In fasen werden vanaf 1934 de diverse motorrijtuigen 'verdieseld'. De kleine motorrijtuigen werden uitgerust met een dieselmotor van 110 pk. De grotere trams, die twee aanhangrijtuigen moesten kunnen trekken, kregen met ingang van 1935 een viercilinder *Junkers* dieselmotor met een vermogen van 150-165 pk. In 1937 waren er in het totaal 18 motorrijtuigen voorzien van een nieuwe motor. Toen in 1938 de laatste twee motortrams aan de beurt waren, bleek echter dat de modificatie niet meer nodig was.



De door opperbrandmeester Fakkeldij ontworpen 'slangenbrug' werd op 23 oktober 1934 gedemonstreerd op de Muiderstraatweg. Diemens burgemeester mr A.J. de Wolff was aanwezig met vele hoogwaardigheidsbeklederes en de pers. (foto's collectie P. Saan).



Autobussen

In 1938 werd door de minister van Waterstaat bepaald dat de tramrails uit de Muiderstraatweg moesten verdwijnen. Door dit nieuwe politieke beleid tegen de lokale tram werd de *GTM* nu gedwongen zelf haar diensten tussen Amsterdam en 't Gooi te gaan 'verbussen'. Na veel overleg met het ministerie moest de *GTM* zich uiteindelijk schikken in de beslissing en begon het plan in etappen uit te voeren. De verbitterde directeur Augustijn had in december 1938 ontslag genomen, na zich jarenlang te hebben ingezet voor de belangen van de Gooise tram en haar passagiers. De aflevering van de 22 bestelde *Mercedes-Benz* autobussen vond plaats gedurende 1939, waarna veel van het niet meer te gebruiken trammaterieel werd verkocht. De eerste busrit vond plaats in oktober 1939.
In april 1940 verhuisden het hoofdkantoor en de werkplaatsen van de *GTM* van de Watergraafsmeer naar een nieuwe locatie in Hilversum.

Kunst- en vliegwerk

Inmiddels brak de Tweede Wereldoorlog uit. Het in stand houden van een geregeld personenvervoer in deze tijd vereiste nog heel wat improvisatietalent. De bezetter confisceerde de meeste autobussen en bracht ze over naar Duitsland. Uit nood werden de oude, buiten gebruik gestelde stoom- en dieseltrams weer opgespoord en in orde gemaakt. Het was een voordeel dat veel rails nog niet uit de straten waren verwijderd. Ook werd door de directie van de *GTM* uit het hele land oude stoomlocs opgekocht of gehuurd om in 't Gooi te worden ingezet. Met kunst- en vliegwerk werd getracht dienstregelingen te onderhouden. Voor

de paar autobussen die nog over waren was inmiddels geen dieselolie meer beschikbaar. Ombouw voor gas bleek nog de enige mogelijkheid. Hiervoor werd op een speciaal vervaardigd tweewielig aanhangwagentje een met antraciet gestookte *Gohin* generator achter de bus meegevoerd. Toen er ook geen antraciet meer verkrijgbaar was werd de generator met hout gestookt en reed de bus op houtgas.
Successievelijk werden door de *GTM* vele lokale busondernemingen, waaronder de oude concurrent *Tramweg Maatschappij Bussum-Huizen N.V.*, overgenomen. De *GTM* groeide hierdoor uit tot een belangrijk streekvervoersbedrijf.

N.V. Nederlandsche Buurtspoorweg Maatschappij

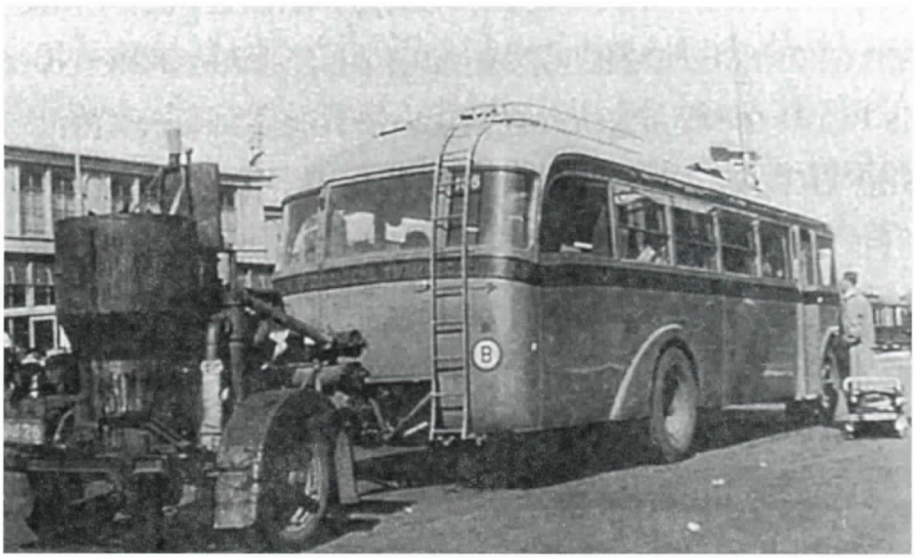
Na een periode van gentegreerde bedrijfsvoering ging de *GTM* per 1 januari 1944 geheel op in de *N.V. Nederlandsche Buurtspoorweg Maatschappij* (NBM), gevestigd te Zeist. Na deze fusie bezat de *NBM* het monopolie van alle busverbindingen tussen Amsterdam, Hilversum en Utrecht. Tot enige jaren na de oorlog bleef het bijeenvergaarde tram- en busmaterieel de Gooistreek bedienen. Voor vele Diemenaren rest slechts de herinnering aan hun 'Gooise'.

Museumtram

Wie van nostalgie houdt en ook eens een ritje met een authentieke stoomtram wil meemaken, moet naar Hoorn reizen. De *Stichting Museumstoomtram Hoorn-Medemblik* (SHM) organiseert in de zomermaanden regelmatig trips naar Medemblik en Enkhuizen met het verzamelde historische stoommaterieel. In de collectie bevinden zich niet alleen de bekende stoomlocomotief "Bello" uit 1914, maar ook de originele *Henschel* stoomloc 18 "Leeghwater" van de *GS*, gebouwd in 1921. Tevens is er een door de *GS* gebruikt gesloten *Wümag* personenrijtuig uit 1904 en een fraai gerestaureerd 4-assig *Allan* personenrijtuig van de *GTM* uit 1915. Als u die kant op wilt gaan, informeer dan wel eerst van te voren op welke dagen het materieel van de Gooise tram in bedrijf is.

Noten

1. Gemeente Archief Diemen (GAD): Ingekomen stukken 1880-81, nr. 42.
2. Zie het betreffende artikel elders in dit nummer.
3. GAD: Notulen gemeenteraad, 2 november 1877 en 11 januari 1878.

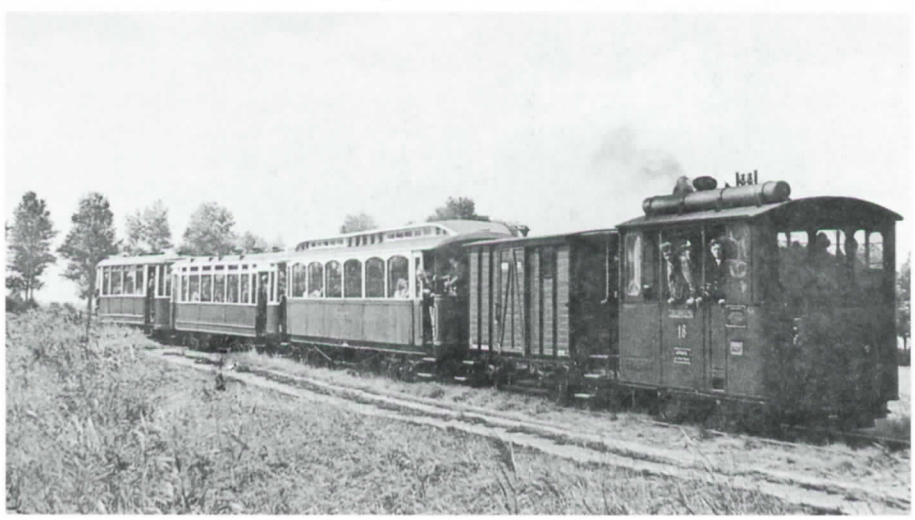


Ook tijdens de zwarte oorlogsjaren onderhield de 'N.V. Gooische Tramweg Mij.', hier met een Mercedesbus, zoveel mogelijk het openbaar vervoer. De motor liep ondermeer op houtgas dat werd geleverd door een meegevoerde generator.

4. GAD: Uitgaande stukken 1880, nr. 18/187.
5. Archief N.V. Gooische Stoomtram/N.V. Gooische Tramweg Maatschappij, Historisch Archief Nederlandse Spoorwegen (Arch. GS/GTM): nr. 41, akte 17 december 1880.
6. Meyn 1996, p. 2.
7. Het originele gebouw aan de Middenweg 65-67, nabij de Hogeweg, bestaat nog steeds. Na de opheffing van de *GTM* werd het pand met het bijbehorende terrein aan de gemeente Amsterdam verkocht. Deze stelde het ter beschikking aan de brandweer. Na de Tweede Wereldoorlog vestigde *De Spar* zich er enige jaren (Beek 1957, p. 145). Het is thans nog steeds in gebruik als kantoor. Enige jaren geleden werd de buitenkant weer geheel in de oude staat gebracht, inclusief het opschrift "Gooische Stoomtram Anno 1881".
8. Engel 1981, p. 8.
9. Arch. GS/GTM: nr. 42, akte 17 december 1880.
10. GAD: Notulen gemeenteraad, 10 mei 1882.
11. Zie het betreffende artikel elders in dit nummer.
12. Beek 1957, p. 103.
13. GAD: Ingekomen stukken 1884-85, nr. 73.
14. GAD: Notulen gemeenteraad, 12 augustus 1881 en 26 augustus 1881.
15. GAD: Ingekomen stukken 1882-83, nr. 7.
16. Arch GS/GTM: nr. 50, akte 15 mei 1882.
17. GAD: Ingekomen stukken 1899, nr. 229.
18. Zie het betreffende artikel elders in dit nummer.
19. Reurekas 1978, p. 12 en 26-27; Reurekas 1983, nr. 12.

Over de Gooise tram bestaat een uitgebreide bibliotheek. Rijkelijk werd uit deze literatuur geput. Het aanvullende onderzoek in het Gemeente Archief Diemen en het archief van de GS/GTM, opgenomen in het historisch archief van de Nederlandse Spoorwegen, tijdelijk ondergebracht in het Rijksarchief Brabant te Den Bosch, werd verzorgd door Noor van Mens en Hiltje Veldstra. Tevens gaat dank uit naar de heer Cees Smit voor zijn introductie bij dit archief.

GS Stoomloc no. 18, gebouwd in 1921, hier in 1974 in dienst van de Stichting Museumstoomtram Hoorn-Medemblik (foto F. van der Gragt).



WIE IS DIE ZWARTE MAN?

Hiltje Veldstra

In het HKD-themanummer over muziekverenigingen gaf Anton Kalse (1925) een terugblik op de lange periode waarin hij bij de Diemer Harmonie heeft gespeeld. Nu de geschiedenis van de Gooise stoomtram aan de orde komt, is hij opnieuw bereid herinneringen op te halen. Zijn vader en zijn oudste broer waren immers beiden machinist op die befaamde tram naar 't Gooi.

Machinist Evert Jan Kalse naast een versierde stoomloc bij de remise aan de Middenweg in 1931. In de loc stoker Cor de Jong.

Op 18 mei 1931 vierde de 'Gooische Tramweg Mij.' het 50-jarige jubileum van het bedrijf. Deze statiefoto op het emplacement aan de Middenweg toont de onderdirecteur, boekhouder, hoofd stationschef, hoofd ploegwerker, hoofd baanwerker, een controleur en diverse werkmeesters en chefs.

"Mijn vader, Evert Jan Kalse (geboren in 1872), was, voor hij bij de 'Gooise' kwam, machinist bij de *Staats Spoorwegen* geweest, net als zijn eigen vader. Na de ambachtsschool in Amsterdam was hij eerst bij de *Spijker* autofabriek aan de Amsteldijk gaan werken, maar daarna had hij toch voor de opleiding tot trein-machinist gekozen. In 1903 had hij meegedaan aan de landelijke spoorwegstaking en was daarom ontslagen. Nu was er bij de *Gooische Stoomtram* in die tijd ook een staking geweest, waarbij er ook heel wat ontslagen waren gevallen

GTM-wagenvoerder Kalse in 1934 bij de halte Hartveldseweg/Schoolstraat.

en ze zaten daar te springen om vakmensen. Mijn vader heeft toen op voorspraak van iemand van de spoorwegen die baan bij de 'Gooise' gekregen.
Hij reed op het traject Weesperpoort-Diemen, vanaf 1930 op de kleine motorwagen nr. 1, die de "Zus" werd genoemd,

N.V. Gooische Tramweg Maatschappij

Bewijs van vrij Vervoer № 9893

Geldig voor een rit heen en terug

van .... tot ....

N. V. GOOISCHE TRAMWEG-MAATSCHAPPIJ

№ 95

Bewijs van Personeelen Vrijdom

geldig tot/met 31 December 1940 op het traject: Alle lijnen

voor:

De Directeur

maar vóór die tijd natuurlijk op een stoomlocomotief. De tram had een halte bij de Schoolstraat, waar ik geboren ben, en ik herinner me dat mijn vader tussen de middag een pannetje met warm eten meekreeg, in een doek geknoopt. Hij kon het mooi warm houden op de stoomketel tot aan de werkplaats aan de Middenweg. Diemen was het keerpunt, daar koppelde mijn vader de loc los en zette hem via een wisselspoor weer voor de bijwagen,

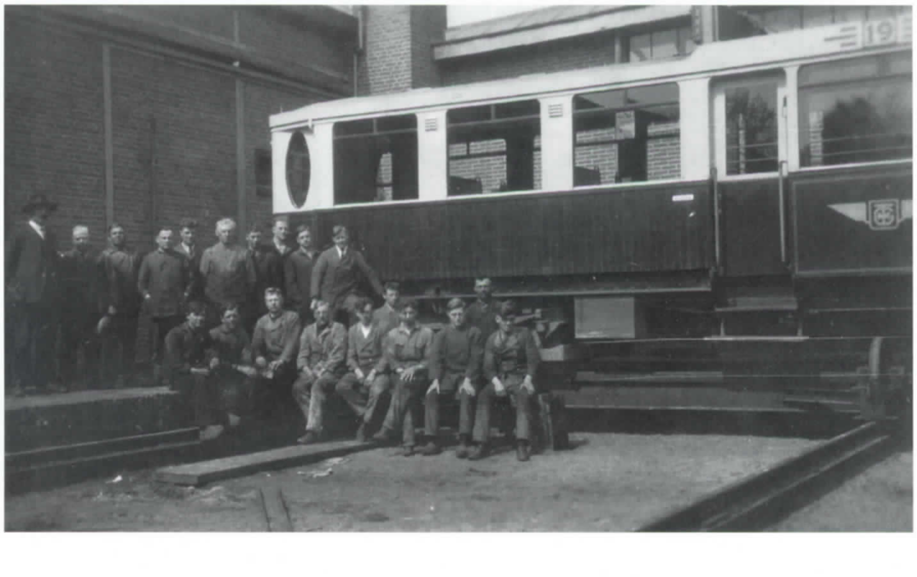
Evert Jan Kalse jr, de oudste broer van Anton werkte als conducteur bij de GTM, hier in ca 1930 in de tuin van zijn kosthuis in Hilversum.

richting Amsterdam. Er was altijd veel animo om hem te helpen, mijn broers waren er vaak bij, maar mijn vader liet ook jongens uit het dorp meedoen. Er waren er een paar die daar altijd rondhingen, zwakbegaafden zou je ze nu noe-

Collega's van Evert Jan Kalse sr, in 1930 gefotografeerd bij het GTM-emplacement aan de Middenweg. De groep bestaat uit een conducteur, ketelmaker, ketelwerker, draaier, smid, rijtuigschilder, wagenwasser, voorman-wagenpoetser en twee bankwerkers.

Ook in de werkplaats werd op 18 mei 1931 feest gevierd. Van links naar rechts zien we (staand) E.J. Kalse sr, 'Jacob de Poetser' en de Diemenaar Arie Geerding die bankwerker was.

Het voltallige personeel van de GTM-werkplaats te Hilversum in 1938. Geheel links werkmeester Willem Scholten met de bijnaam 'de Lange'.



De GTM-motortram bij station Laren medio 1931.

men, zoals Manus van Es de petroleumverkoper. En dan had je nog Wim Berger die gek was met trams en treinen. Hij heeft heel lang als bezorger voor de apotheek gewerkt en bij zijn afscheid vorig jaar kreeg hij een rit met de museumtram door Amsterdam aangeboden. Toen mocht hij zelf aan het stuur staan.
Mijn vader kon goed met kinderen overweg, we gingen een keer met de stoomtram op schoolreisje naar Valkeveen en hij liet de kinderen naar voren komen en vertelde hoe alles werkte. Ik stond naast mijn schoenen van trots, en was diep beledigd toen de juf vroeg: 'Wie is die zwarte man?'. Hoe kon ze nou niet weten dat dat mijn vader was?!
Het was hard werken bij de 'Gooise', zeven dagen per week. Een vrije dag kreeg je alleen als het zo uitkwam met het rooster. En veel onregelmatige diensten, dan weer vroeg, dan weer laat. Als mijn vader na een late dienst over de donkere Middenweg naar huis liep, had hij altijd een knuppeltje bij zich. Betondorp was er nog niet, en er was wel eens een lijk in de bosjes gevonden.
Mijn vader heeft gewerkt tot 1939, het jaar dat de trams door bussen werden vervangen. Hij was toen 67 jaar en kreeg geen pensioen. Er was wel eens door de directie een voorstel gedaan voor een pensioenregeling, maar de jongeren hadden toen geweigerd premie voor de ouderen te gaan betalen. Later zagen ze wel in hoe kortzichtig dat was, maar toen wilde de directeur niet meer. Er was dus in 1939 alleen een heel klein uitkerinkje van de rentezegels van de Raad van Arbeid. Mijn vader is op 29 juni 1941 overleden, maar de uitkering was voor de hele maand. Mijn moeder moest dat schijntje voor die ene dag te veel nog terug betalen!
Mijn oudste broer, Evert Jan, was twintig jaar ouder dan ik. Hij was als stoker bij de 'Gooise' begonnen, had het machinistenvak in de praktijk van mijn vader geleerd en was later tot wagenvoerder op de motorwagens opgeleid. Hij is in 1939 bij de Spoorwegen gaan werken. Hij wilde beslist geen buschauffeur worden. Ik wilde eigenlijk ook machinist worden. Ik heb nog gesolliciteerd, maar bij de keuring bleek dat ik een beetje bijziend was, dus het zat er voor mij niet in, helaas."

De bijgaande foto's werden ter beschikking gesteld door Anton Kalse.

Herinneringen aan de 'Gooise Moordenaar'

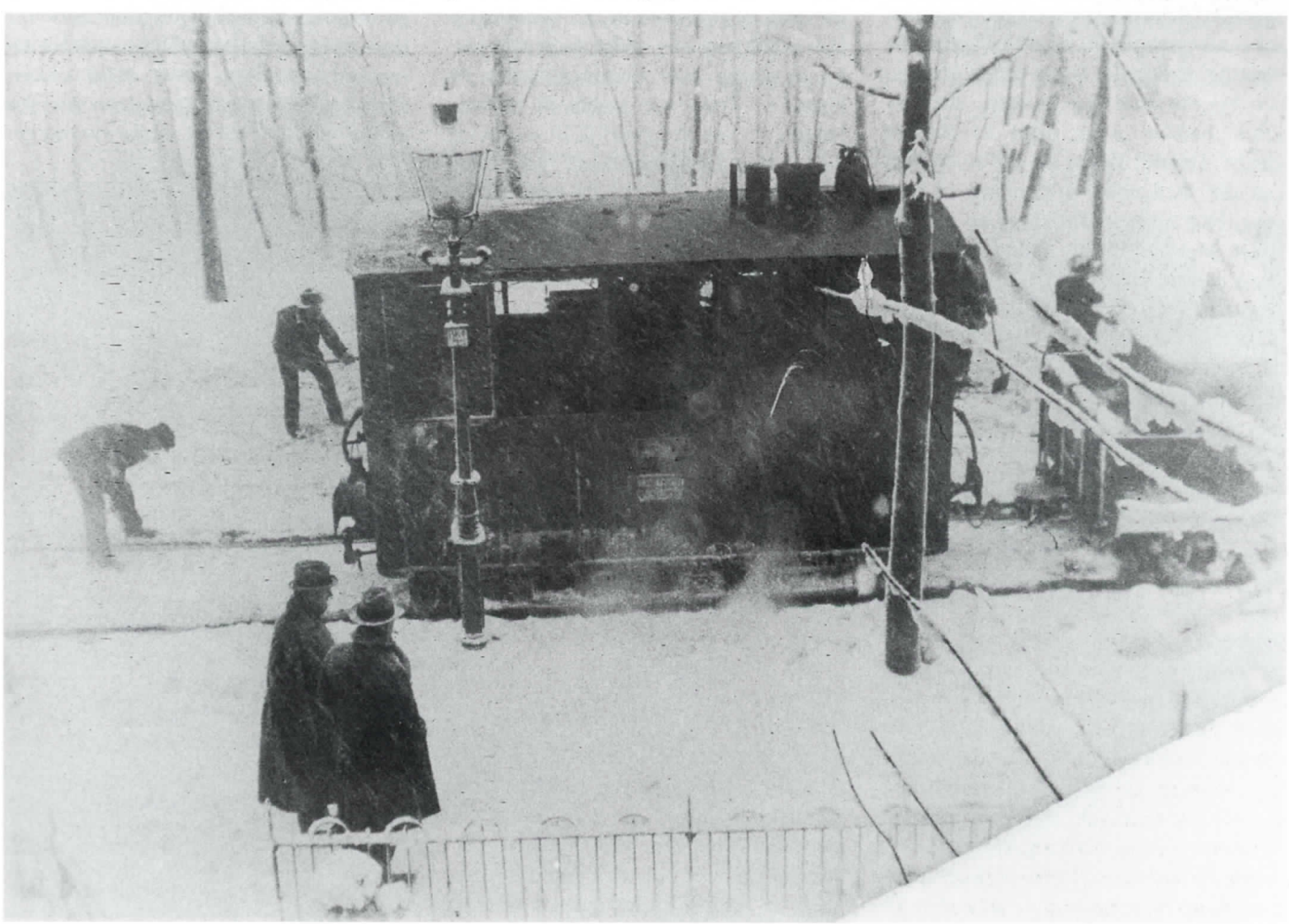
Henk Teiwes

Op kinderen maakte de Gooise tram een onuitwisbare indruk, zoals wel blijkt uit de verhalen van Henk Teiwes. Behalve zijn eigen herinneringen verwoordt hij ook enkele belevenissen met de tram van de oud-Diemenaar Joop Vervetjes.*

Het monster

Zo snel als mijn benen mij dragen konden, rende ik – 5 jaar oud – als een haas naar de woning van mijn grootouders. Gehaast duwde ik het tuinhek van hun voortuin open en vluchtte als een bezetene de tuin in. Daarna gluurde ik angstig vanachter de bescherming biedende ligusterhaag, naar het rook- en stoomuitblazende monster, dat sissend, puffend en luid bellend de Provinciale Weg van Amsterdam naar Amersfoort overstak. De 'Gooise Tram' kwam eraan. Vanuit de tuin kon ik zien dat een smerig uitziend persoon, gekleed in een blauwe kiel, met een donkere manchesterbroek, en een vuile, glimmende pet op zijn hoofd, op het kruispunt van de twee wegen in Naarden met een rode vlag stond te zwaaien. "Hij hield", zo vertelde mijn vader mij een tijdje daarna, "het verkeer tegen. Stond de man met de vlag er niet, dan kon het gebeuren dat een automobilist het monster te laat opmerkte. Als die met zijn auto tegen het monster aanreed," zei hij, "was het niet best, die liet zich niet zo gemakkelijk uit de rails lichten. Alleen als de bestuurder van de auto erg snel had gereden, dan wilde het wel eens gebeuren, dat de tram het onderspit moest delven. Maar erg beschadigd was hij niet. Hooguit stond hij naast de rails op de kinderhoofdjes. Van de auto was doorgaans niet veel over," aldus mijn vader. Hij kon het weten, want hij maakte veelvuldig gebruik van het monster.
Eenmaal binnen in de veilige tuin durfde ik, schichtig door het gebladerte heen glurend, het onding wel te aanschouwen. Deze passeerde over een afstand van ca

Tijdens strenge winters moest de rails van de stoomtram sneeuw- en ijsvrij gemaakt worden. Deze foto uit ca 1916 toont een sneeuwploeg aan het werk, vermoedelijk op de Middenweg (foto collectie W.I. Engel).



De 'Gooise' onder stoom bij de wisselplaats halte Kruislaan. Aan de rechterkant zien we het voorm. blindeninstituut aan de Middenweg.

25 m de woning van mijn grootouders. Hij joeg een dikke walm over de straat de tuinen in. Twee griezelige mannen met zwarte gezichten stonden in een vierkantachtige ruimte. Een van de twee was zo zwart als de knecht van St. Nicolaas. Ze zagen er zo onheilspellend uit dat ik het zeker niet waagde uit mijn beschermende 'vesting' te komen. Soms waren er mannen bij die naar mij lachten, alsof ze schik hadden over mijn overhaaste vlucht. Daarbij lieten zij de stoomfluit van die 'bellenbus' luidruchtig te keer gaan. Nog meer stoom vloog zo over de straat. Met het schrille fluiten nam mijn angst nog meer toe. Als zij tevens de bel erbij lieten luiden, was mijn angst compleet.

De 'Gooise Moordenaar'

Met kloppend hart en bevend over al mijn leden, zag ik eindelijk de 'Gooise Moordenaar'. Ja, zo noemden we het monster dat zich voortbewoog in de richting van het stadje Naarden. Mijn opa, die dikwijls achter de ramen stond, had het vermoedelijk ook niet zo erg begrepen op die zwarte slang met zijn vreemde wagons. Hij zwaaide met zijn vuist naar de twee griezelige mannen. Zo stond ik in angstige gedachten de verdwijnende stoomtram na te kijken. Iedere keer als ik op zaterdag mijn grootouders bezocht, was er het 'spelletje_ met de stoomtram. Eerst hem angstig tegemoet lopen en daarna snel ervoor wegvluchten. Pas op mijn zesde jaar raakte ik mijn angst voor de 'Gooise' kwijt.

Mijn grootouders waren in 1927 vanuit Amsterdam naar Naarden verhuisd. Zij kwamen te wonen aan de Tierensweg. Een brede weg, die onder andere de verbindingsweg was tussen Bussum en Naarden. Zodoende kwam ik in mijn jeugdige leven al figuurlijk in aanraking met de 'Gooise Moordenaar'. Eens in de drie weken bezochten mijn ouders mijn opa en oma. Soms ging de reis per fiets, doorgaans met de *Gooische Stoomtram*. Het was de gemakkelijkste verbinding tussen Diemen en Naarden. Je kon vlak bij huis in-, en bijna voor de deur in Naarden uitstappen. Vaak gebeurde het dat mijn moeder en ik zaterdagsmorgens reeds naar Naarden reisden met de mooie dieseltram, die niet met kolen werd gestookt maar met de veel schonere dieselolie. De tram reed vanaf het Weesperpoortstation via Diemen, Muiden, Muiderberg en Naarden verder 't Gooi in. Mijn vader, die op zaterdag tot twee uur in de middag moest werken, kwam natuurlijk veel later.

Pokken

Mijn vader reisde per trein vanaf het Amsterdamse Centraal Station naar Bussum. Daar stapte hij over op de stoomtram die hem naar Naarden vervoerde. Op zo'n zaterdag had hij – vanwege de warmte en het drukkende weer – plaatsgenomen op het open voorbalkon van het zogenaamde open-rijtuig dat rechtstreeks aan de locomotief was gekoppeld. Nadat hij bij mijn grootouders was gearriveerd en mijn moeder had begroet, zei deze hevig geschrokken: "Henk, wat is er met jou gebeurd? Wat zie je er uit! Heb je sinds vanmorgen

Prijs 2 Cent.

Gooische Stoomtram.

DIENSTREGELING

van 1 JULI 1917.

INHOUD.

1. Amsterdam-Muiderberg-$\frac{\text{Huizen}}{\text{Hilversum}}$
2. $\frac{\text{Hilversum}}{\text{Huizen}}$-Muiderberg-Amsterdam
3. Hilversum-Laren-Blaricum-Huizen.
4. Huizen-Blaricum-Laren-Hilversum.
5. Laren-Crailoo-Bussum.
6. Bussum-Crailoo-Laren.
7. Bussum-Drafna-Huizen.
8. Huizen-Drafna-Bussum.
9. Locaaldienst Amsterdam-Watergraafsm.

Behalve aan de stations wordt, op tijdig verzoek, slechts GESTOPT aan de daarvoor aangewezen HALTEPLAATSEN.

koepokken opgelopen en waarom heb je vanmorgen na het opstaan geen schone boord omgedaan?" Dit waren drie vragen waarop mijn vader het antwoord schuldig moest blijven. Nieuwsgierig bekeek ik hem. Hij zag er niet uit. Zijn hele gezicht zat onder de roetspatten en zijn witte overhemd met losse boord was eveneens beroet. Trouwens zijn jas, die hij over zijn arm had gedragen, was ook niet brandschoon. Daar hij vanwege zijn werkzaamheden bij de *Stoomvaart Maatschappij Nederland* aan de Javakade in Amsterdam keurig gekleed behoorde te zijn, droeg hij doorgaans een donker kostuum. Om die reden werden de roetvlokken daarop niet direct opgemerkt. Na dit voorval heeft hij nooit meer van een open wagon gebruik gemaakt.

Het reizen met de dieseltram was voor mij altijd een evenement. Lekker hoog gezeten op de gestoffeerde banken kon ik fijn genieten van het uitzicht. De diesel kon veel sneller rijden dan de 'oude beestjes' op stoom. De snelheid kon oplopen tot wel 50 km/u., wat voor mij een ongelooflijke snelheid was. Dat was genieten! Wij stapten op bij de halte voor het voormalige gemeentehuis aan de Hartveldseweg. Onderweg werd er veel gestopt. Niet alleen voor het in- en uitstappen van passagiers, maar ook voor het laten passeren van de tegemoetkomende tram. Het grootste gedeelte van het traject bestond uit enkel spoor. Daardoor moest de tram regelmatig wachten op een wisselplaats, in vaktermen de 'lus' geheten. Ook voor het gemeentehuis bij de halte lag zo'n lus. Het gebeurde wel eens, dat de tegemoetkomende tram helemaal niet kwam opdagen. Mogelijk had er ergens op het baanvak een ongeluk plaatsgevonden. Veel passagiers werden dan zenuwachtig. Het waren meestal forenzen die in Amsterdam werkten en in 't Gooi hun domicilie hadden.

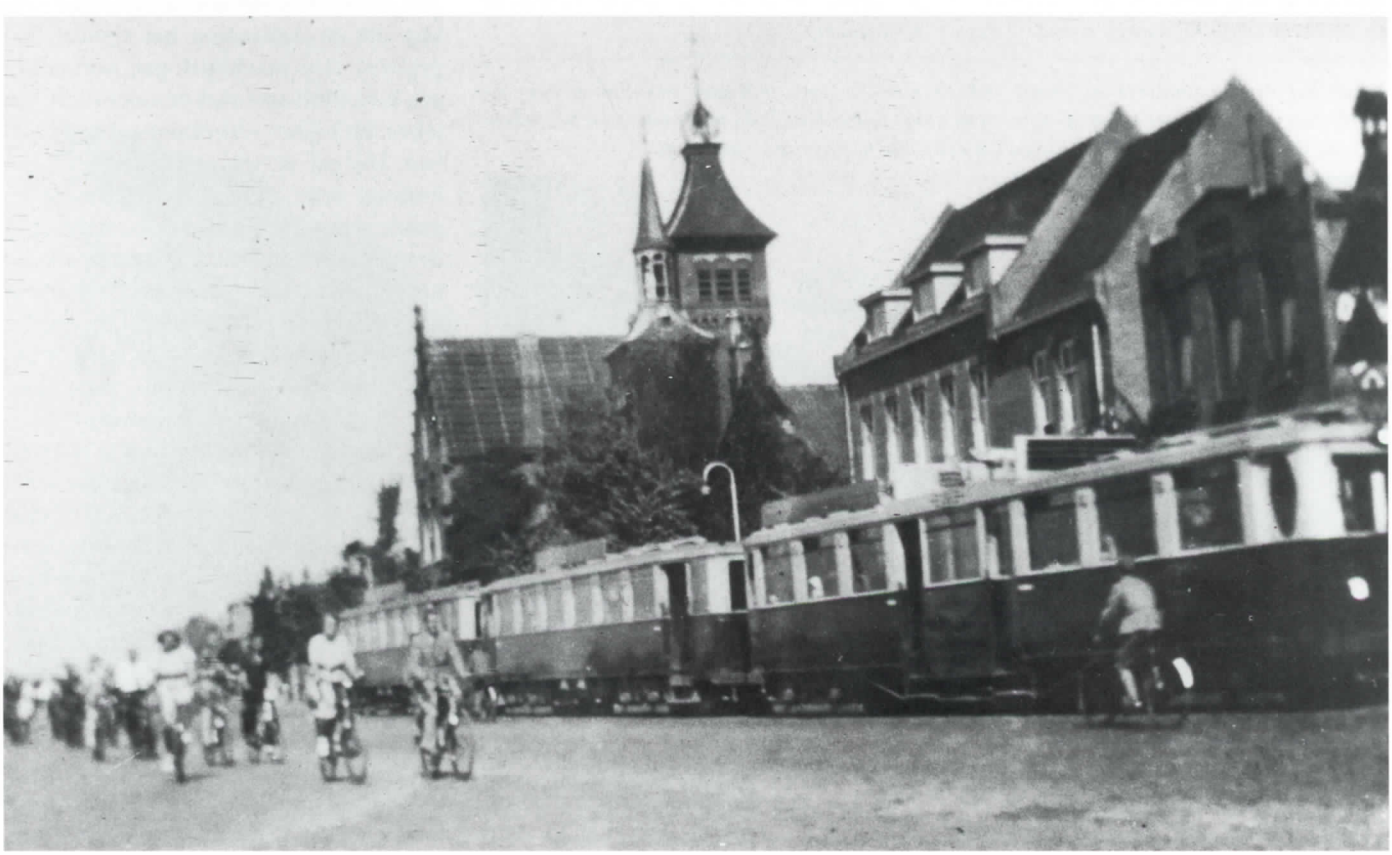
Smerig aroma

In Muiderberg was een speciale halteplaats gemaakt. Daar moest de tram wachten, soms wel 10 tot 15 minuten lang. De bedrijvigheid was groot en er was van alles te zien. Vooral in de zomermaanden gingen veel dagjesmensen uit Amsterdam naar het strand van Muiderberg. De tram was dan stampvol. Er werden op zo'n dag extra trams of meer rijtuigen ingezet om toch zo goed mogelijk het passagiersaanbod aan te kunnen. Als het in de middag begon te regenen, keerden de vaders en moeders met hun huilende kinderen vroeger terug dan was gepland. In de tramwagons hing er dan een vieze geur van natte kleding en ongewassen lichamen. Deze 'aroma's', vermengd met de uitlaatgassen van de dieselmotor van de tram, nodigden dan beslist niet uit voor een reisje met de 'Gooise'.

Ver land

Iedere tramrit met de 'Gooise' was voor mij weer een belevenis. Vooral de rit naar Amsterdam met het Weesperpoortstation, dichtbij het *Amstel Hotel*, was een hoogtepunt. Dit station was een zogenaamd kopstation, dat men nu nog veel in het buitenland aantreft. Een viaduct over de Linnaeusstraat was er toen nog niet. De treinen reden daar nog gelijkvloers. Er lag wel een loopbrug voor voetgangers en fietsers over de spoorbaan. Ik was doodsbang om over die spoorbrug te lopen. Als er een trein onderdoor reed, kreeg je de stoom en de rook regelrecht in je gezicht. Daarbij kon je door de spijlen van de trap bovenop de rails kijken of de er onderdoorgaande trein zien. Ook dat was niet prettig. Het Muiderpoort- en het Amstelstation moesten nog worden gebouwd. Als de motor-

De GTM-motortram met twee volgrijtuigen in Diemerbrug op weg naar 't Gooi (foto ca 1937 mw M.H. Vervetjes).



Spoorwegovergang Linnaeusstraat nabij de Vrolikstraat te Amsterdam begin jaren '30. Rechts de loopbrug over de spoorbaan. Op de achtergrond de Muiderkerk.

De Gooise tram op de Middenweg eind jaren '20. Ook gemeentebus A voerde bezoekers aan voor het Ajax-stadion in de Meer. Vanwege het regelmatige vervoer van doodgravers naar de Oosterbergraafplaats noemde men deze bus de 'Kraaienknip'.

Naast het drukke autoverkeer moest ook de Gooise tram zich een weg banen over de Hartveldseweg. Om meer ruimte te krijgen werd het huizenblok links met winkels en het bekende café Vervetjes in 1938 gesloopt (foto collectie mw A. Paymans-van Arnhem).

wagen van de 'Gooise' met zijn bijwagen(s) de spoorweg kruiste om daarna linksaf te slaan richting stad, was het roffelen van de wielen over de wissels voor mij een prachtig geluid. Aan de tuinzijde van de Vrolikstraat liepen de rails van de tram parallel met die van de treinen. Zij vervolgden hun weg langs de Wibautstraat tot het stationnetje aan het Weesperplein. Ik kreeg zo het gevoel samen met mijn moeder een grote reis te hebben gemaakt naar een metropool in een vreemd ver land.

Joop Vervetjes' fluit

Al vele jaren woont Joop Vervetjes in Graauw in Zeeuws-Vlaanderen. Hij herinnert zich nog dat hij als 12-jarige jongen zijn lust niet kon bedwingen om ook eens het vertreksein van de tram te geven. Hij kocht van zijn zakgeld een conducteursfluitje. Bij de halte bij het hoofdkantoor van de *Gooische Stoomtram* aan de Middenweg stond de oude stoomtram op het punt naar Diemen te vertrekken. De tram bestond uit enkele gesloten en open rijtuigen. De passagiers waren druk bezig met het in- en uitstappen. Joop stond aan de achterzijde van de tram. Daardoor had hij niet voldoende zicht op hetgeen er allemaal zou gaan gebeuren.

Te snel geblazen

Op het moment dat hij meende, dat alle passagiers waren ingestapt en hun zitplaats hadden ingenomen, gaf hij, door éénmaal op zijn fluitje te blazen, het normale vertreksignaal. Hij hoorde echter een hoop kabaal en geschreeuw van ho, ho, ho! De machinist had Joops signaal gehoord en verkeerde in de veronderstelling dat de conducteur het signaal had gegeven. De machinist gaf normaliter een korte fluitstoot met de stoomfluit, ten teken dat hij het vertreksignaal begrepen had. Hij gaf de loc meer stoom en het tramstel zette zich in beweging. Joops geluk was, dat de stoomlocomotieven destijds zeer langzaam in beweging kwamen, anders had dit grapje hele nare gevolgen voor hem kunnen krijgen. De conducteur, zich bewust van het gevaar, gaf onmiddellijk het noodsignaal door met korte tussenpozen langdurig te fluiten. Het normale stopsignaal was tweemaal fluiten. Achteraf bleek dat niemand zich had bezeerd. Na een heftige discussie, tussen de conducteur en de machinist, waarin tevens veel passagiers zich mengden, vertrok de tram. Joop liep rustig fluitend weg richting Diemen. Maar de stoker, die rechts van de locomotief door het open venster keek, bleef tijdens het gangmaken langdurig in Joops richting kijken. Hij dacht er vermoedelijk het zijne van. Volgens Joop reed in die tijd conducteur Koeman op de stoomtram.

Naderhand werd Koeman bevorderd tot tramstationschef aan het Weesperpoortstation.

Trailer op de rails

Op een dag stond er een vrachtauto voor het koffiehuis van *Van de Griend*, naast garage *Oostenrijk* aan de Muiderstraatweg, geparkeerd. De trailer stond echter gedeeltelijk op de tramrails en versperde zodoende de doorgang. De Diemense conducteur Ballegooi vroeg toen aan de 14-jarige Joop of hij de wagen even kon verzetten. Joop, natuurlijk niet voor een kleintje vervaard, klom in de wagen en reed hem van de rails. Hij werkte bij de firma *Saan*, dus daar had hij zich het autorijden al een beetje eigen gemaakt.

Barrières

Volgens een andere voormalige Diemenaar, moest de tram een paar kilometer voorbij Diemen dikwijls voor de spoorwegoverweg wachten. Die was gelegen aan de Muiderstraatweg tegenover de voormalige autosloperij van *Bontekoe* (het tegenwoordige woonhuis op nr. 83). Gijsbert Molenaar was de door de *Nederlandse Spoorwegen* aangestelde overwegwachter. De tweede barrière bestond uit de toenmalige brug over het Merwedekanaal. Als de brug openstond, waren de wachttijden soms lang en klopte er niets meer van de dienstregeling.

Ajax

Als Ajax op zondag een thuiswedstrijd had gespeeld, zoals Joop Vervetjes zelf enkele keren heeft beleefd, was het een drukte van belang in de Meer. De voetballiefhebbers verlieten na de wedstrijd in horden het oude Ajax-stadion (1919-1934) in de Watergraafsmeer (nu het Christiaan Huygenplein). De tjokvolle tram bestond uit de 'Koffiemolen', zoals in de volksmond de vierkante stoomloc ook wel werd genoemd, met daarachter enkele rijtuigen. Het vierkante model van de locomotief leek inderdaad op de koffiemolens die de huisvrouwen bij het malen van de koffiebonen tussen hun benen klemden. Bij de Kruislaan was de halte bij de wisselplaats. De meeste supporters spoedden zich er heen om een plaats te bemachtigen voor de rit naar het Weesperpoortstation. Uiteraard had de directie van de trammaatschappij op zo'n grote menigte gerekend en zette extra trams en/of rijtuigen in.

Duwen

Een van de doorgaans onderschatte problemen in het tracé van de 'Gooise' was de helling van de Oetewalerbrug. Aan de Middenweg, tegenover het hoofdkantoor van de *Gooische Stoomtram*, met daar achter de remise, was ook een halte. De afstand Hogeweg-Ringdijk was te kort om met de tram snelheid te kunnen maken. Daarbij liep er dikwijls een grote horde mensen op de rails die daar eveneens enkel spoor was. Als het daarbij nog had geregend of gesneeuwd, dan kwam de tram de helling van de Oetewalerbrug over de Ringvaart beslist niet op. Als het mis ging werd er beleefd aan de passagiers verzocht of zij wilden helpen duwen. Ook keek men er niet vreemd van op als een passagier, op verzoek van de machinist, op een holletje naar het nabijgelegen hoofdkantoor van de *GS* werd gestuurd. Hij kreeg dan de boodschap mee dat er snel een extra loc moest worden ingezet; die moest dan als 'duwende olifant' gaan fungeren. Joop heeft zelf meermalen aan zo'n verzoek voldaan. Dit euvel ontstond ook wel eens bij de helling van de Hartveldsebrug, zo'n 150 m voor café *Van der Vuurst* aan de Hartveldseweg. Het waren schitterende tijden!

* Voor de herinneringen van Joop Vervetjes over zijn Diemense tijd is geput uit de uitgebreide aantekeningen die hij vanaf 1994 aan het archief van de *HKD* heeft toegezonden.

De GTM-motortram, op weg naar Laren, passeert op Koninginnedag 1939 de Hartveldseweg te Diemerbrug.

DE DIEMENSE DODENLIJST VAN DE "GOOISE MOORDENAAR"

Wiard Krook & Henk Teiwes

Toen de tramlijn van de *Gooische Stoomtram* in 1881 operationeel werd was menig Diemenaar enthousiast over deze nieuwe en snelle verbinding met Amsterdam. Met de uitbreiding van de tramlijn naar 't Gooi nam de frequentie van het tramverkeer door de dorpskern van Diemerbrug toe. Helaas bracht de tram in de loop der jaren heel wat dood en verderf. De volksmond sprak dan ook niet voor niets over de "Gooise Moordenaar".

Pastoor Vermeulen

Van 1873 tot 1908 was Johannes Vermeulen pastoor van de Diemense roomskatholieke kerk. Een van zijn taken was het verzorgen van begrafenissen en het bijhouden van het begraafregister.[1] In de kantlijn van dit register noteerde hij ook bijkomende wetenswaardigheden. Zo begon hij in 1882 met het bijschrijven van de in of rond Diemen gevallen slachtoffers van ongevallen met de Gooise tram. In het totaal maakte hij tussen november 1882 en januari 1907 melding van niet minder dan eenentwintig incidenten met dodelijke afloop. We citeren hier de notities van pastoor Vermeulen, die begon te tellen vanaf het derde slachtoffer.

De rapportage van pastoor Vermeulen stopt in 1907. Het zij opgemerkt dat deze opsomming verre van compleet is en zich voornamelijk beperkt tot slachtoffers die tussen 1882 en 1907 vielen binnen de gemeenten Diemen en Watergraafsmeer. Helaas is de complete dodenlijst tot aan de opheffing van de 'Gooise" veel en veel langer, zeker gerekend over het hele tracé van Amsterdam tot de eindhalte in 't Gooi.

- 7 November 1882: Het derde slachtoffer! Veroorzaakt door de Gooische tram. Overreden, vermorzeld en onmiddellijk gedood: Maria Theodora Detering, oud 5 jaar, nabij haar ouderlijke woning op het dorp Diemerbrug.

- 2 Mei 1884: Een zekere Baart wordt op 2 Mei 1884 bij de Hartveldschebrug door de GT overreden en gedood (nr. 4).

- Tijdens de maanden die erop volgden raakten bij de Vinkenbrug de heren Ebbeling gewond, en in de Linneausstraat ene Wolf.

- 3 November 1885: Het 5e: Een oude vrouw, komende van de werf bij Straver aan de Kruislaan wordt door de tram overreden en sterft dezelfde dag.

- (Zonder datering): Jan Iesbers, van beroep vrachtrijder uit Hilversum, springt van de tram en wordt bij de Hartveldschebrug gedood.

- 14 Juni 1886: De 14-jarige Cornelis Scheffer uit Amsterdam in de Watergraafsmeer wordt bij de afloop vanaf de Hartveldschebrug overreden.

- 8 November 1886: Een 36-jarige bedelaar wordt, nadat hij op 'Rozenburg' nog om een aalmoes had gevraagd, door de GT overreden. Hij stierf na vier dagen te Amsterdam.

- (Zonder datum): J. Detering. Van beroep Vleeschhouwer. Hij wordt bij de Vinkenbrug door de GT beide benen afgereden. In het Joodsche Ziekenhuis te Amsterdam is hij overleden.

- 21 Oktober 1888: Een boerenknecht uit Duivendrecht springt bij de afrit van de Hartveldschebrug van de tram, komt er onder en wordt direct gedood.

- 8 December 1888: Bij het hek van de woning van Straver bij de Kruislaan wordt mijnheer Pronk overreden en gedood. Dit gebeurde op een zaterdagavond.

- 14 September 1889: De vanuit Amsterdam komende GT overrijdt bij de Hartveldschebrug een 10-jarige jongen. Zijn beide benen worden afgereden.

- 30 Juli 1883: Frans Bode, slagersknecht bij slagerij Vis, loopt 's avonds bij het Raadhuis aan de Hartveldscheweg tegen de GT aan en is direct dood.

- Het veertiende slachtoffer is J. Kortekaas. Hij wordt op 27 Augustus 1893 bij de Kruislaan door de GT overreden. Hij sterft een dag later in het ziekenhuis aan zijn verwondingen.

- Een bedelende jood wordt op 1 September 1894 bij de Oetewalerbrug aangereden en gedood.

- Bij het Regthuis in de Watergraafsmeer botsen op 31 Augustus 1896 om 17.00 uur twee treinen tegen elkaar. Vier personen worden hierbij gekwetst.

- Een visser wordt als zestiende slachtoffer bij de Hartveldschebrug door de GT overreden. Dit gebeurde op 20 September 1899. Zijn hoofd lag een meter van zijn romp af.

- Een 10-jarig kind wordt op 11 November 1899 in de Watergraafsmeer door de GT gegrepen. Het knaapje werd volledig doormidden gereden. Hij woonde aan de Tweede Oosterparkstraat te Amsterdam.

- De 15-jarige J. v.d. Loos is het 18e slachtoffer. Hij wordt bij de Vinkenbrug door de tram gedood (4 Juli 1901).

- Op 5 November van dat jaar valt het 19e slachtoffer. De heer Mantel uit Weesperkarspel wordt overreden bij de Hartveldschebrug.

- Een bloedige gebeurtenis bij het 20e ongeluk: Een 20-jarige jongeling uit Amsterdam, wilde van de eerste op de tweede wagon springen. Dit deed hij tijdens het rijden. Hij viel en kwam onder de wielen van het tweede rijtuig terecht. Zijn hoofd werd van zijn romp gescheiden. Het ongeluk gebeurde bij het Oosterspoor over de Muiderstraatweg op 1 Juli 1902, ongeveer om 17.00 uur. Het lijk werd naar Muiden gebracht en later op de avond naar Amsterdam.

- 15 Januari 1907: De vrouw van Dirk Kooiman wordt bij het wissel bij het Raadhuis overreden en gedood. Zij is het 21e slachtoffer.

Maria Theodora Detering

Van het vreselijke ongeluk dat op 4 november 1882 plaatsvond is ook het proces verbaal van de politie bewaard gebleven.[2]

Gemeente Archief

Tussen de oude correspondentie van de gemeente Diemen, te vinden in het Gemeente-archief, bevinden zich ook een aantal brieven van de *Gooische Stoomtram* gericht aan "Den Heer Burgemeester" betreffende dodelijke ongelukken met de tram. Alle brieven beginnen met de zin *Ter voldoening aan den inhoud van Artikel 54 van het Tramregelement 1902 hebben wij de eer U mede te deelen (...)*. De toon van de brieven is in alle gevallen kort en zakelijk, de gerapporteerde ongevallen daarentegen gruwelijk.

Op 18 augustus 1913 schreef directeur F.M. Augustijn: *(...) dat gisteren met trein No. 14, 3.55 n.m., tusschen Vinkenbrug en Diemen een man is overreden.*[3] Bij zijn afwezigheid ondertekende zijn onder-directeur op 11 september van hetzelfde jaar een brief waar in stond: *(...) dat gisterenavond te 9.20 met den trein, welke om 9 uur van Amsterdam naar Diemen vertrokken was, bij het inrijden van den wissel aldaar een dame van het*

achterbalcon van het eerste rijtuig gesprongen is, met het gevolg, dat zij gevallen-en door het volgende rijtuig overreden is.[4] Een soortgelijke melden is te lezen in een brief gedagmerkt 8 februari 1918: *(...) dat gisterenmiddag te ongeveer 2 uur bij de Vinkenbrug een jonge vrouw uit den in beweging zijnden trein No. 7 is gesprongen, met het gevolg, dat zij gevallen en door het laatste personenrijtuig is overreden en gedood.*[5]

Spotprent

Het was de directie van de *GS* natuurlijk een doorn in het oog dat de publieke opinie, met het gebruik van bijnamen als 'Gooise Moordenaar' en 'Stoomse Gooitram', zo negatief oordeelde over de veiligheid van de tram. Ook een spotprent van Johan Braakensiek, in 1897 geplaatst in de *Groene Amsterdammer*, zal zeker niet in goede aarde zijn gevallen. Op de tekening spreekt Pietje de Dood, alias 'Magere Hein', de Gooise stoomtram aan als "collega". In 1905 ging de directie in de tegenaanval en publiceerde een bloemlezing van ongelukken, die plaatsvonden tussen 1899 en 1904, waarvan ze oordeelden dat de *Gooische Stoomtram* er in het geheel geen schuld aan had.
Zo veronderstelde men dat het dodelijke ongeluk bij de Hartveldsebrug van september 1899 een geslaagde zelfmoordpoging was. In andere gevallen werden de verongelukte passagiers beticht van onvoorzichtigheid, of de aangereden slachtoffers verdacht van dronkenschap of roekeloos rijgedrag. Ook werden sommige ongelukken met kinderen toegeschreven aan levensgevaarlijke spelletjes op de trambaan of zelfs het stiekem meerijden op de buffer van een goederenwagon.

Notulen

Uit bewaard gebleven notulen van de vergaderingen van de directie en commissarissen van de *GS* blijkt, dat alle ongelukken van de tram nader werden besproken. Als naar hun mening de schuldvraag niet bij de *GS* lag werd dit dan ook als zodanig genotuleerd. Van de regio Diemen een bloemlezing:
– Op 17 Augustus j.l. (1913) is de 82-jarige Pelsma ten gevolge van eigen onvoorzichtigheid bij Diemerbrug door den van Laren komende trein overreden en zijn hem daarbij beide beenen verbrijzeld. Door ooggetuigen is verklaard dat ons personeel geen schuld treft.[6]

Proces Verbaal
In den jare achttien twee en tachtig den achtsten November heb ik ondergetekende, Francois van den Bosch Jr. burgemeester der gemeente Diemen, mij naar aanleiding van een schrijven van de heer Officier van Justitie van Amsterdam in dato zeven November dezes jaars, begeven naar de woning van de ouders van het kind genaamd Maria Theodora Detering, op den vierden November dezes jaars door de stoomtram verbrijzeld, ten einde hen te hooren.
Aldaar ten eerste van den vader, genaamd Johannes Detering het volgende vernomen: weinige ogenblikken voor het ongeluk had hij zich van zijn huis naar de brug van de Keulsche Vaart in deze gemeente gegeven en vernam aldaar dat op eenige afstand vandaar twee schuiten tegen elkaar waren aangevaren, waarop hij zich daarheen begaf. Na een wijle daar vertoefd te hebben naar zijn werkplaats heenging, toen kort daarna de tram hoorende aankomen, aan den ingang der werkplaats is gaan staan, ten einde te zien of zijne kinderen ook op de rails liepen, hetgeen hij immer doet bij aankomst van de stoomtram en niets bespeurende, naar de tram kijkende de opmerking maakte dat er zoovele menschen inzaten en nauwelijks als het ware zulks gezegd hebbende, eenige menschen hoorde roepen "ho-ho achteruit", waarop hij de straat is opgesneld en dicht bij zijne werkplaats tusschen de rails der tram het lijkje van zijn kind Maria Theodora heeft gevonden en de ingewanden op eenige afstand daarvan.
De moeder, genaamd Catharina Meester, ook door mij gehoord zijnde, heeft mij verklaard in huis geweest te zijn en zoo druk aan haar werk dat zij van niets afwist, voordat haar echtgenoot haar het ongeval mededeelde.
Voorts is het lijkje met de ingewanden door Pieter Detering, broeder van Johannes Detering, wonende in de gemeente Diemen, onmiddellijk opgenomen en in de dichtstbijzijnde schuur achter de werkplaats van Johannes Detering, toebehoorende aan Arie Koppen, veehouder te Diemen, neergelegd in het stroo, waarna het in doeken is gewikkeld geworden, daarna naar woonhuis van Johannes Detering overgebracht, Zondag daarop, zijnde vijf November deze jaars, gekist en Maandag zes November deze jaars des middags om twaalf ure op het RC kerkhof in deze gemeente begraven.
Voorts is door de heer Jan Kooiman Azn., geneesheer in de gemeente Diemen, de dood en de oorzaak, zijnde verbrijzeling door de stoomtram, geconstateerd geworden.
En is hiervan opgemaakt dit proces-verbaal etc. etc.

– 10 September 1913 om 9.00 uur 's avonds stapte Mej. Rodenburgh wonende te Diemerbrug uit den trein terwijl deze nog niet geheel tot stilstand was gebracht. Zij viel en werd door het volgende rijtuig overreden. Niettegenstaande onmiddellijke geneeskundige hulp ter plaatse was zij denzelfden nacht in het Burger Ziekenhuis te Amsterdam overleden. Dit ongeval is uitsluitend te wijten aan eigen onvoorzichtigheid, aangezien het slachtoffer in de onmiddellijke nabijheid der halte woonde en de trein niet verder reed dan deze halte.[7]

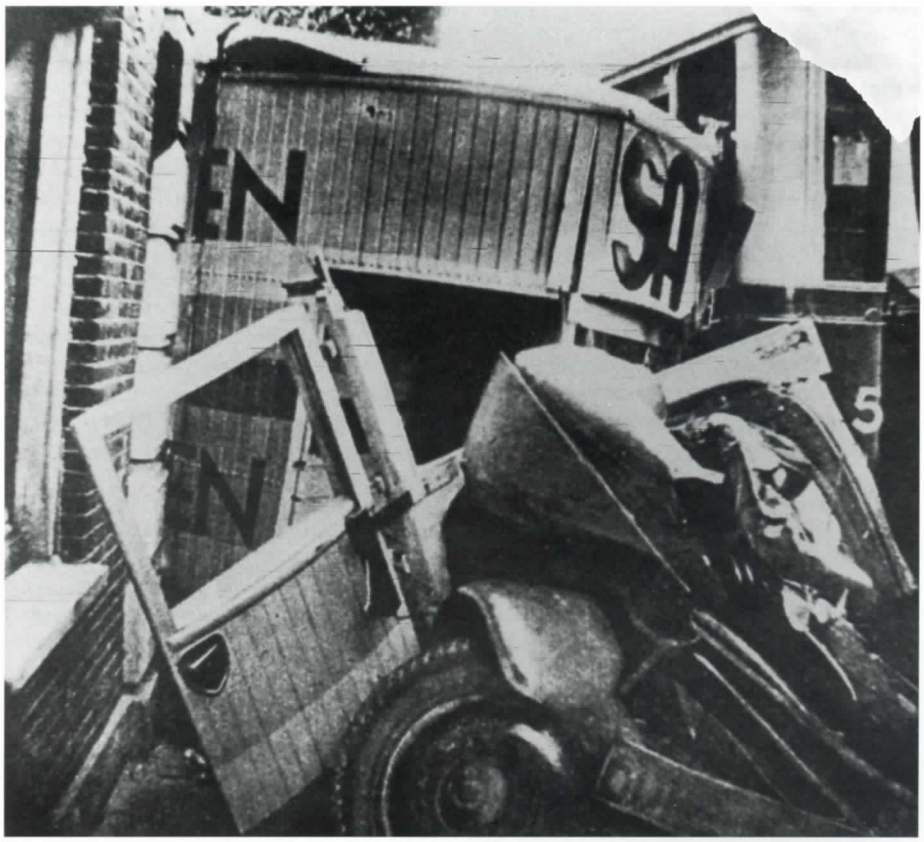
– 21 Mei j.l. (1914) is bij de Vinkebrug een bootwerker op een rijwiel gezeten ten gevolge van zijn onvoldoende kunnen rijden, onder den trein geraakt, overreden en gedood. Van ons personeel treft niemand schuld.[8]

– Op 7 Februari (1918) is vermoedelijk door verkeerd uitstappen, terwijl de trein nog in beweging was, aan de halte Vinkebrug een zekere Sjoerdina van der Galie, oud 28 jr., overreden en gedood.[9]

– Op oudejaarsavond (1919/20) zijn twee beschonken personen nabij de Hartvelderbrug onder de in volle vaart zijnde locomotief van trein 18 geraakt en ruim 25 m. medegesleept alvorens de trein tot stilstand was gebracht. Na in bewusteloozen toestand naar het ziekenhuis te zijn vervoerd, bleek later dat ze hoegenaamd geen letsel hadden bekomen. Een derde persoon in hun gezelschap zijnde, en eveneens sterk onder den invloed van sterken drank verkeerende, is in het belang van eigen veiligheid door ons personeel aan de politie te Watergraafsmeer overgegeven.[10]

Piet H. Saan

Na de ingebruikname van de zwaardere motortrams, en het toenemen van het aantal ritten van de *GTM*-trams, namen het aantal ongelukken echter niet af. Vanwege de hogere snelheid van de trams kwam de klap, als het weer eens raak was, vaak harder aan dan met de stoomtram. Dat kon Piet Saan sr getuigen toen hij op 18 mei 1935 de schrik van zijn leven kreeg toen hij met zijn verhuiswagen nader kennis maakte met een uit 't Gooi komende motortram van de *GTM*. De wagen, het pronkstuk van de fa. *Saan*, was een tot verhuiswagen omgebouwde grote *Mercedes* bedrijfsauto, enige tijd eerder overgenomen van de *Hema*.
Oud-Diemenaar Joop Vervetjes, toenmalig leerling-automonteur bij de fa. *Saan*,



Deze ravage bleef over na een botsing op de Muiderstraatweg tussen de Gooise tram en een verhuiswagen van P.H. Saan sr in 1935 (foto's collectie P.H. Saan).

vertelt ons als ooggetuige het volgende:

Zoals gewoonlijk ging ik 's morgens om een uur of acht naar mijn werk bij de firma Saan. Ik reed met de fiets op de Muiderstraatweg, ongeveer ter hoogte van de Ouddiemerlaan. Ik zag al vanuit de verte dat er iets goed mis moest zijn. De 'nieuwe' tweedehands verhuiswagen van Saan, een Mercedes met een torpedofront, stond gedeeltelijk op de trambaan van de Gooise stoomtram. Zeker een kwart van de gesloten laadbak was door de tram tegen de hoek van de gevel van het huis aan de Muiderstraatweg 17 gedrukt. Toevallig was dat het huis waar mijn grootouders hebben gewoond. Het was ook vlak bij de uitrit van de groentehandel van de gebroeders Kok. Ik geloof dat er in die buurt ooit ook nog een politiepost is geweest. Maar goed, de ravage was enorm: het zware chassis van de verhuiswagen was geheel verbogen. Ook de motor was meegebogen en van het vliegwielhuis afgeknapt.[11]

Wonder boven wonder kon Piet Saan ongedeerd uit de total loss kruipen. Uiteindelijk vaarde het transportbedrijf wel bij het ongeluk, want ter vervanging kocht Saan zijn eerste moderne verhuiswagen met echte vering en luchtbanden.[12]

Anton Kalse herinnert

Uit overlevering weet Anton Kalse zich nog twee andere vreselijke ongelukken van de *GTM*-tram te herinneren. De eerste is uit medio 1936 toen het ongeveer 13-jarig meisje Langelaar door de tram werd overreden en gedood. Ze woonde in de voormalige houten seinwachterswoning aan de Stammerdijk.[13] Een minstens zo afschuwelijk ongeluk vond een jaar later plaats, zo weet Kalse, toen de ca 12-jarige Arie Hardenbol de dood vond na te zijn overreden op de hoek van de Hartveldseweg en de Ouddiemerlaan.

Noten

1. Register van de RK Begraafplaats te Diemen.
2. Gemeente Archief Diemen (GAD): Brieven politie en justitie, december 1882-januari 1883.
3. GAD: Ingekomen stukken 1913, nr. 423.
4. Idem, nr. 465.
5. Idem, 1918, nr. 205.
6. Archief N.V. Gooische Stoomtram/N.V. Gooische Tramweg Maatschappij, Historisch Archief Nederlandse Spoorwegen (Arch. GS/GTM): I-19, Notulen vergadering van commissarissen, 18 Augustus 1913.
7. Idem, 15 september 1913.
8. Idem, 8 juni 1914.
9. Idem, 18 februari 1918.
10. Idem, 12 januari 1920.
11. Archief HKD: Ingekomen brieven, J.B. Vervetjes te Graauw, dd. 9 januari 1997.
12. *Saan: de Historie; tijden van crisis en oorlog*, in: **Saan Totaal**, jrg. 4, nr. 2, 1996, p. 16.
13. Reurekas 1993, nr. 32.

Een bijzonder woord van dank gaat uit naar Noor van Mens en Hiltje Veldstra die voor dit artikel veel tijd hebben besteed aan archiefonderzoek in het Gemeente Archief Diemen (GAD) en het Archief van de N.V. Gooische Stoomtram/N.V. Gooische Tramweg Maatschappij, opgenomen in het Historisch Archief van de Nederlandse Spoorwegen, dat tijdelijk is ondergebracht in het Rijksarchief Brabant te Den Bosch. Tevens zijn de auteurs de medewerkers van de genoemde archieven, het rk-kerkarchief te Diemen, Anton Kalse, Piet Saan jr en Joop Vervetjes erkentelijk voor hun verleende medewerking.

HET RADERWERK DER "GOOISCHE" STIL GEZET

Diemen en de tram- en spoorwegstakingen in 1902 en 1903

Jaap Haag

Sinds 1881 reed de Gooise stoomtram door Diemen. Het geknars van de wielen en het gesis en gestamp van de stoommachine was vanaf dat jaar tot de vertrouwde geluiden van de dag gaan behoren. Maar in de middag van donderdag 3 juli 1902 bleef het wat dat betreft ineens stil op de Hartveldse weg. En ook de daarop volgende dagen zou de Gooise tram zich niet laten horen.

Staking bij de tram

In het zelfde begraafregister, waarin hij alle ongelukken met de 'Gooische Moordenaar' optekende, noteerde pastoor Vermeulen dat op 3 juli 1902 de tram vanaf het middaguur niet meer reed.[1] De pastoor, die de tram dagelijks vanachter zijn raam voorbij kon zien rijden, had de lotgevallen van de Gooise tram vanaf het allereerste begin meegemaakt. Maar een staking - want daar bleek het om te gaan - had de tram nog niet eerder getroffen. Wellicht is dat de reden, dat we in de aantekeningen van de pastoor wat meer lezen over de achtergronden.

De maat vol

Voor het trampersoneel was de maat vol. Zij maakten buitensporig lange werkdagen. Machinisten bijvoorbeeld werkten 103 tot 112 uur per week, zo valt te lezen in de aantekeningen van pastoor Vermeulen. Dat zou (inclusief de zondag) 15 tot 16 uur per dag zijn! Dat lijkt haast te erg om waar te zijn, maar toch wordt hier niet overdreven: ook in de notulen van de vergadering van de raad van commissarissen van de *N.V. Gooische Stoomtram* (GS) is sprake van een 114-urige werkweek.[2] Hierbij moet bedacht worden, dat het jaarlijkse aantal vrije zondagen bij de Gooise tram, net als bij de spoorwegen, zeer beperkt was. Financieel stond tegenover deze lange werktijden slechts een, ook voor die tijd, bescheiden beloning. Ploegbazen konden *f* 15,= per week verdienen, maar alle overige personeelsleden kwamen met minder thuis. Dat er van een slechte geest onder het personeel gesproken werd, hoeft dan ook niet te verbazen.[3] Er had overigens met de directie overleg plaats gevonden over verbeteringen in de arbeidsvoorwaarden en er waren van die kant ook toezeggingen gedaan maar toen die niet werden

Militairen handhaven op 6 april 1903 de orde rond het voormalige Weesperpoortstation. De foto is op de brug ten noorden van het station genomen.

Ook aan de oostzijde van het Weesperspoorstation stonden militairen opgesteld bij de vertrekplaats van de Gooise tram (uit: De Prins, 17 april 1903).

Prent met titel "Gansch het raderwerk staat stil, als uw machtige arm het wil....", getekend door Albert Hahn na afloop van de voor de arbeiders zo succesvol verlopen eerste spoorwegstaking van januari 1903.

nagekomen ontlaadde de onvrede onder het personeel zich op 3 juli 1902 in een spontane staking.[4] Pastoor Vermeulen spreekt van een machinistenstaking, waaruit kan worden afgeleid dat de actie vooral van de machinisten was uitgegaan. Hun positie was waarschijnlijk ook het sterkst: vakmensen zoals zij waren meestal niet zo snel elders te vinden, zodat de directie minder makkelijk om hen heen kon dan om andere, deels minder geschoolde personeelsleden. Volgens de vakorganisatie waren het echter niet alleen de machinisten, die in staking waren gegaan. Ook het overige personeel had het werk neergelegd.

Een overwinning

De staking duurde tot en met zondag 6 juli. Aanvankelijk zou de directie inderdaad geprobeerd hebben de staking te breken door elders werkwillig personeel te werven. Maar toen dat niet lukte werd op die 6e juli contact gezocht met het bestuur van de *Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel*, de vakorganisatie, die onder het personeel van de Gooise tram de nodige aanhang had. Het overleg hoefde niet lang te duren: de door de stakers naar voren gebrachte eisen werden nog diezelfde dag ingewilligd, zodat de tram 's maandags weer kon rijden. Pastoor Vermeulen vermeldt nog, dat het loon verhoogd werd en de arbeidsduur teruggebracht tot 84 uur per week. Dit komt overeen met de concessies, die de raad van commissarissen van de *GS* in gedachten had. Dat de verhoudingen echter scherp waren komen te liggen blijkt uit het ontslag, dat een zes-tal werklieden na afloop van de staking aangezegd hadden gekregen.[5]

Tegen de 'worgwetten'

Nog geen jaar later was er opnieuw sprake van een staking bij de Gooise tram. Op maandag 6 april 1903 begon namelijk de tweede spoorwegstaking van dat jaar, waaraan ook door personeelsleden van de *GS* zou worden deelgenomen. Niet de arbeidsvoorwaarden waren nu in het geding, maar de vrijheid van het spoor- en tramwegpersoneel om voor hun rechten op te komen en daarbij zo nodig ook het stakingswapen te mogen hanteren. Want als reactie op de eerste spoorwegstaking in januari, waarbij de spoorwegarbeiders een grote overwinning hadden behaald, wenste het kabinet Kuyper die vrijheid door anti-stakingswetten aan banden te leggen. Toen de tweede spoorwegstaking, die bedoeld was om de aanvaarding van deze 'worgwetten' te voorkomen, dreigde te mislukken, werd op 8 april het sein tot een algemene (landelijke) staking gegeven. Maar behalve in Amsterdam was deze staking vrijwel nergens algemeen. En zo was het ook bij de Gooise tram, waar het stakingsparool niet door alle personeelsleden werd opgevolgd. Met behulp van werkwillige machinisten en conducteurs bleef de tram rijden en om hen tegen stakende collega's of hun sympathisanten te beschermen kreeg de tram een militair escorte. Desalniettemin, zo schrijft pastoor Vermeulen, hadden zij het op zo'n rit naar 't Gooi zwaar te verduren. In totaal hadden 32 man het werk bij de Gooise tram neergelegd en dat aantal dwong de directie om op een beperkte dienstregeling over te gaan. En hoewel de landelijke staking al na enkele dagen begon te verlopen, en 's ochtends 10 april werd opgeheven, bleef er bij de *Gooische Stoomtram* daarna nog twee weken volgens deze beperkte dienstregeling gereden worden.[6] Dat had echter alles te

HET SEIN!

Het Comité van Verweer,

Gezien het feit, dat de regeering haar misdadigen aanslag op de rechten der arbeiders doorzet en daartoe den steun vindt van degenen, die, onder den naam van volksvertegenwoordigers, zich tot gewillige dienstknechten van de kapitalistische tirannie laten gebruiken,

roept het gansche proletariaat van Nederland op tot verweer

door de algemeene werkstaking voor alle arbeiders zonder onderscheid.

Voorwit, mannen en vrouwen der arbeidersklasse!

Zoo deze brutale rechtsmoord geschieden zal, laat dan de bourgeoisie van Nederland weten, dat ze zich daarmede in het volk zelf een vijandelijk legor schept, dat haar macht zal weten te weerstaan.

Wie beschikt over een denkend hoofd en een vrijheidlievend hart, legge

terstond

den arbeid neer en neme hem niet meer op dan op het sein van het Comité.

Op voor de vrijheid!
Op voor het recht!
Weg met de dwangwetten!

SLOTWOORD: Draagt zorg geen volksvergaderingen in het leven te roepen! Blijft rustig en kalm tot het uiterste en blijft rustig thuis.

Daardoor zullen wij de regeerende macht ieder voorwendsel ontnemen, om onze, zoo schoone, beweging, in bloed te smoren.

Personen in dienst van Ziekeninrichtingen en Gasthuizen mogen in geen geval den arbeid nederleggen.

Het Comité van Verweer.

AMSTERDAM, 8 April 1903.

Hedenavond 8 uur groote vergadering in het Paleis.

Aanplakbiljet met oproep tot een algehele werkstaking op 8 april 1903 tijdens de tweede spoorwegstaking. De dreiging van ontslag deed vooral buiten Amsterdam veel arbeiders van deelname aan de staking afzien, waardoor deze al op 10 april moest worden opgeheven (collectie Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis).

Sportprent van Abraham Kuyper, alias "Abraham de Geweldige", getekend door Albert Hahn in 1903.

maken met de onder het personeel gevallen ontslagen, waarmee de directie – in navolging van de spoorwegmaatschappijen – haar stakende werknemers had getroffen, om niet te zeggen, haar gram had gehaald. Wat dit voor de ontslagenen en hun gezinnen betekende zal duidelijk zijn. Zij stonden zonder een cent op straat en hun trots was gekrenkt.[7]

Twee Diemense spoorwegstakers

Of de Gooise tram in deze jaren ook Diemenaren onder het personeel telde en zo ja, of deze ook bij de stakingen van 1902 en 1903 betrokken zijn geweest, weten we niet. Van 8 stakers zijn de namen bekend en zij kwamen allen uit Amsterdam. Waarschijnlijk ging het om de meest actieve vakbondsleden. Maar onder het spoorwegpersoneel, dat in 1903 in Amsterdam het werk had neergelegd, bevonden zich wél Diemenaren, in ieder geval een tweetal. De eerste was Evert Jan Kalse, vader van Anton Kalse, die in dit nummer van ons blad wat meer vertelt over het werk van zijn vader bij de Gooise tram. Want deze E.J. Kalse werd, zoals zovelen onder zijn medearbeiders, vanwege zijn deelname aan de staking door de directie van de *Staats Spoorwegen* ontslagen. Gelukkig voor hem kon hij kort daarop als machinist in dienst treden bij de *Gooische Stoomtram*, waar door de daar gevallen ontslagen een personeelstekort ontstaan was.

De tweede Diemenaar betrof Gerrit Jongejans.[8] Ook hij – getrouwd en op dat moment vader van een kind – kreeg ontslag aangezegd wegens zijn deelname aan de spoorwegstaking. Zijn dochter, de Diemense mevrouw J.M. Koekoek-Jongejans (geboren in 1907) heeft daar vroeger ook wel iets over gehoord, maar de precieze toedracht was haar tot nu toe onbekend. Wél weet zij, dat haar vader een radicale politieke overtuiging had, overtuigd atheïst was en ook deelnam aan optochten van aanhangers van de socialist Ferdinand Domela Nieuwenhuis.[9]

Een eerste rood geluid in Diemen

Of hij met zijn denkbeelden in het dorp van boeren en neringdoenden, dat Diemen toen voornamelijk was, veel medestanders had is natuurlijk de vraag. Maar in ieder geval kunnen we constateren dat de in die tijd opkomende arbeidersbeweging toen ook in Diemen reeds enige weerklank vond. En dat er hier al iets eerder een 'rood geluid' kon worden vernomen, dan tot op heden bekend was. Want tot nu toe moest worden aangenomen, dat de geschiedenis van de arbeidersbeweging in Diemen niet verder terug ging dan het jaar 1908, toen in Diemen een afdeling van de *Sociaal-Democratische Arbeiderspartij* (SDAP) werd opgericht. Te hopen valt, dat er Diemenaren zijn, die over dit aspect van Diemens verleden nog wat meer kunnen vertellen.

Noten.

1. Register van de RK Begraafplaats te Diemen.
2. Archief N.V. Gooische Stoomtram/N.V. Gooische Tramweg Maatschappij, Historisch Archief Nederlandse Spoorwegen (Arch. GS/GTM): I-19, Notulen vergadering van commissarissen, 5 juli 1902.
3. Idem, I-18, Notulen vergadering van commissarissen, 9 juli 1896, waar reeds werd gesproken over een dreigende staking, die toen echter nog geen doorgang vond. Volgens de commissarissen kon er 21 cent per uur verdiend worden, maar dat is nogal onwaarschijnlijk. Zie daarvoor ook: Rüter 1935, p. 191 e.v.
4. Braambeek 1936, p. 112 en 288. Zie voor het verloop van deze staking ook: Harmsen/Gelder 1986, p. 48.
5. Arch. GS/GTM: I-19, Notulen vergadering van commissarissen, 15 september 1902.
6. Idem, 11 mei 1903. Zie ook: Engel 1981, p. 24.
7. Zie hiervoor het op het *Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis* (IISG) te Amsterdam bewaarde archief van het *Amsterdamsch Ondersteunings Comité* (portefeuille 4). Dit comité probeerde de talloze, door ontslag brodeloos geworden, stakers financieel te helpen, zolang ze geen ander werk hadden. In de lijsten komen we ook de namen van 8 personeelsleden van de Gooise tram tegen. Het gaat daarbij natuurlijk alleen om diegenen, die door het comité geholpen werden.
8. Idem.
9. Door mevrouw Koekoek-Jongejans verteld aan Hiltje Veldstra tijdens een gesprek in februari 1997; haar vader was als kind opgegroeid aan de Overdiemerweg, in een van de huisjes, die thans de nummers 9, 10 en 11 hebben. Na de spoorwegstaking vond hij werk bij de gasfabriek; later komen we hem ook tegen als voorzitter van het bestuur van de *Diemer Harmonie*.

Met dank aan Noor van Mens en Hiltje Veldstra voor het aanvullende onderzoek in het archief van de GS/GTM, opgenomen in het historisch archief van de Nederlandse Spoorwegen.

De familie Jongejans ca 1916. Links vader Gerrit Jongejans (overleden in 1934), voor zover bekend Diemens eerste socialist. Naast hem zijn zoon, dochter (mevrouw Koekoek-Jongejans in haar meisjesjaren) en zijn echtgenote.

DE 'GOOISCHE' INGEHAALD

Het busvervoer als concurrent van de tram

Jaap Haag, Noor van Mens & Hiltje Veldstra

In het streekvervoer tussen Amsterdam en 't Gooi had de *N.V. Gooische Stoomtram* (GS) zich sinds 1882 een ijzersterke positie verworven. De trein naar Hilversum was natuurlijk een concurrent, maar het aantal stations dat werd aangedaan was toch te weinig om de positie van de 'Gooise' echt te bedreigen. Uitgedaagd werd deze pas in de jaren '20, toen de autobus op het toneel verscheen.

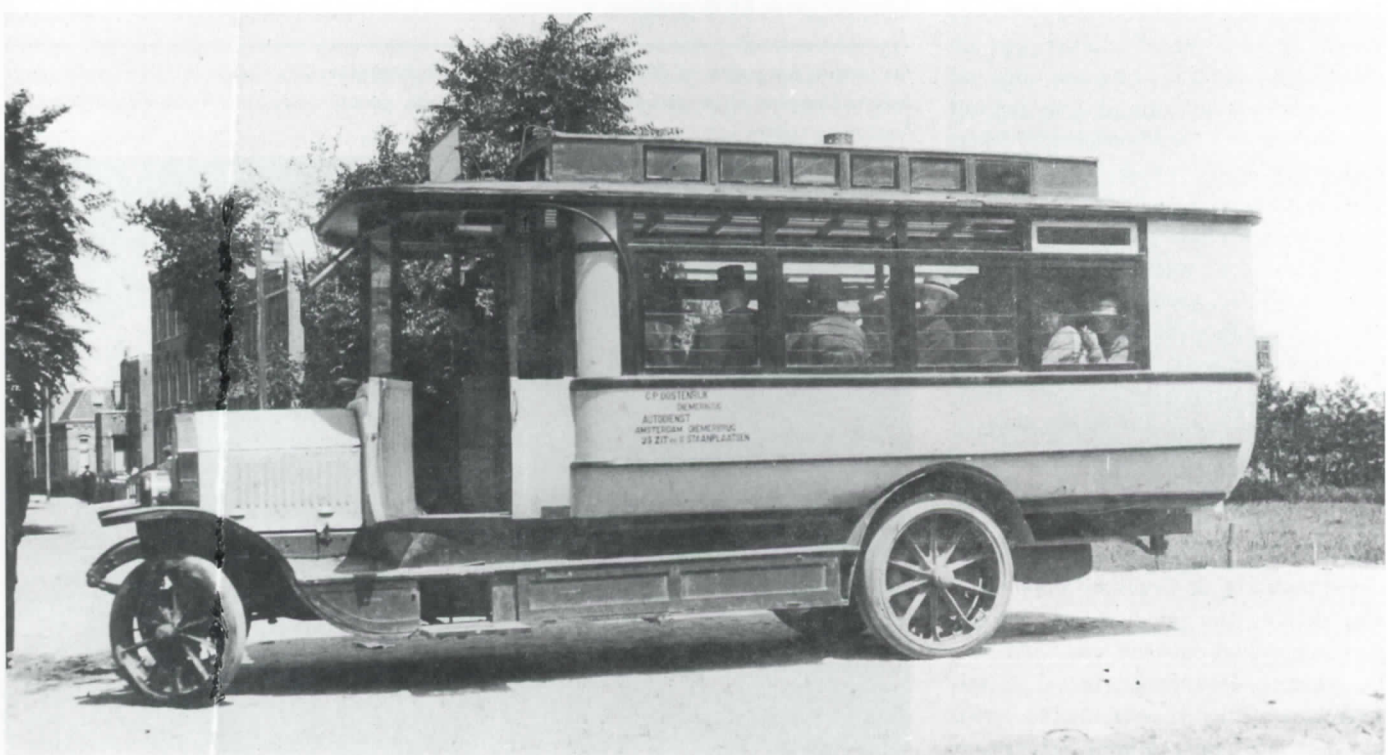
De eerste uitdager

Welk busbedrijf als eerste de concurrentie met de Gooise tram aanging is jammer genoeg niet met zekerheid te zeggen. In het gemeenteverslag van Diemen over het jaar 1921 is reeds sprake van een busdienst Amsterdam-Hilversum. Mogelijk betreft het de lijndienst, die later als de *De Gooi-Expres* bekendheid verwierf. Zeker is in ieder geval dat in 1922 een Diemense uitdager in het strijdperk trad. In dat jaar namelijk begon de garagehouder (van oorsprong boer) Cees P. Oostenrijk samen met J. van Dongen en P. van der Sman een 'Autobusdienst' tussen Diemerbrug en de Amsterdamse Gijsbrecht van Aemstelstraat (nabij het Amstelhotel).[1] Dat was minder opmerkelijk dan het vandaag de dag lijkt: Diemen telde verschillende uitspanningen en cafés, die door Amsterdammers – en kennelijk ook door de gasten van het sjieke Amstelhotel – graag met een bezoek werden vereerd. Korte tijd later werd ook vanaf het Pretoriusplein gereden.[2] In 1927 begon de *N.V. Autobus-Onderneming 'Oostenrijk'* bovendien een busdienst naar Weesp. Naast de lijndiensten verzorgde Oostenrijk trouwens ook toen al reizen.

***Oostenrijk* in Diemen**

De busonderneming van Oostenrijk was oorspronkelijk gevestigd in een aan de Muiderstraatweg 5 gelegen boerderij op dezelfde plaats als de huidige garage van *Oostenrijk Automobielbedrijf BV*. Tenminste, als dit bij het ter perse gaan van dit nummer niet al verhuisd is naar het bedrijventerrein aan de Verrijn Stuartweg 52, waar zich de vestiging van *Oostenrijk Touringcars BV* bevindt. Over de verdere geschiedenis van het bedrijf valt nog veel te vertellen, maar ook nog veel uit te zoeken, want vooral over de periode van ca 1930 tot de jaren '50 zijn we slechts spaarzaam geïnfor-

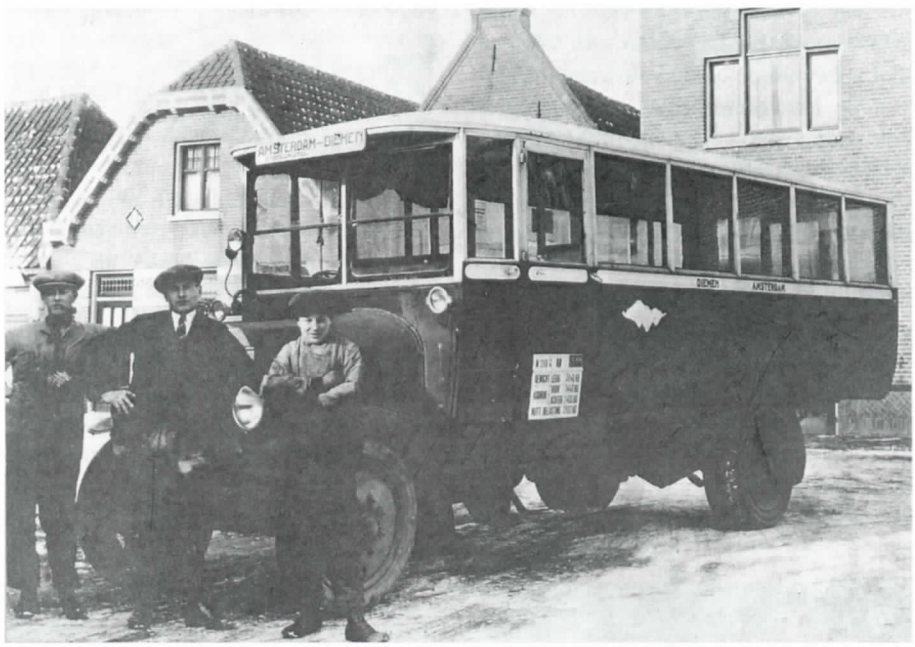
Een bus van de 'Autodienst Amsterdam-Diemerbrug' van C.P. Oostenrijk, in 1922 gefotografeerd bij de kruising Ouddiemerlaan/Burg. de Kievietstraat. De bus heeft 23 zit- en 8 staanplaatsen (foto collectie mw M.H. Vervetjes).



meerd. De busexploitatie werd in 1928 overgenomen door de bij de fa. *Oostenrijk* werkzame garagechef, de Engelsman A.S.A. Arsher.[3] Deze wist in de jaren '30 het lijnennet nog uit te breiden met verbindingen naar en in de Vechtstreek. Maar in 1940 werd het busbedrijf overgedaan aan de *Gooische Tramweg Maatschappij* (GTM), die kort daarvoor op het traject Amsterdam-Laren zélf met bussen was gaan rijden. De *GTM* werd op haar beurt overgenomen door de te Zeist gevestigde *N.V. Nederlandsche Buurtspoorweg Maatschappij* (NBM), het latere *Centraal Nederland* (thans *Midnet* geheten). Pas in de jaren '50 zou de fa. *Oostenrijk* onder de directie van schoonzoon Joop Staal uitgroeien tot het bekende, grote touringcarbedrijf.

Rijden om het hardst

Een veel ernstiger bedreiging voor de Gooise tram vormde in de jaren '20 de Hilversumse *N.V. Motorbusexploitatie 'De Gooi-Expres'*. Sinds wanneer dit bedrijf zijn busdienst Amsterdam-Hilversum onderhield valt vooralsnog niet met zekerheid te zeggen, maar in ieder geval weten we dat het op 20 juli 1927 daarvoor een vergunning voor de duur van drie jaar kreeg. De bussen van *De Gooi-Expres*, die ook Laren aandeden, verkortten de reistijd op dit traject met maar liefst 20 minuten. En niet alleen dat. Ze hadden ook een hogere frequentie: vertrok er slechts iedere twee uur een tram vanuit 't Gooi, de bus vertrok ieder uur en in de spitsuren zelfs ieder half uur. Daar stond tegenover, dat de tram een veel grotere capaciteit had. De concurrentie was moordend. Op sommige delen van het traject reden tram en bus letterlijk om het hardst.[4] De *Gooische Stoomtram* voorzag dan ook de ernstigste gevolgen voor het voortbestaan van de onderneming. De winsten stonden zozeer onder druk, dat de nodige vernieuwing van het materieel erdoor in gevaar kwam. Met dit argument werd daarom een beroep op de Kroon gedaan om de aan *De Gooi Expres* (tijdelijk) verleende vergunning niet te verlengen. Met succes, want op 1 mei 1929 beschikte de Kroon ten gunste van de tram. Wel bepaalde de minister van Waterstaat dat de GS moest zorgdragen voor *een moderniseering van haren reizigersdient.*[5]



Werkpauze voor personeel en autobus van de lijndienst Amsterdam (Amstelhotel)-Diemerbrug van de fa. Oostenrijk in het midden van de jaren '20.

In de jaren '20 was de Vinkenbrug over de Muidertrekvaart voor het verkeer tussen Amsterdam en Muiden een groot knelpunt. Een bus van 'De Gooi-Expres', op weg naar 't Gooi, volgt hier de rails van de Gooise tram (prentbriefkaart collectie P. Voorhuyzen).

Dit artikel is grotendeels gebaseerd op de teksten die werden vervaardigd voor de in 1993 door de *HKD* samengestelde tentoonstelling over het openbaar vervoer rond Diemen. Overige bronnen: Engel 1981, *Stadsblad De Echo* van 19 maart 1997 en *Diemer Courant* van 12 november 1997.

De tram delft het onderspit

Het argument van de noodzakelijke vernieuwing van het materieel was er door de *N.V. Gooische Tramweg Maatschappij* (GTM), zoals de onderneming sinds 1930 was komen te heten, niet met de haren bijgesleept. In datzelfde jaar werden de stoomlocomotieven vervangen door locs met een benzinemotor en later door diesellocomotieven. De stoom was daarmee niet alleen uit de naam verdwenen. Maar van de herwonnen alleen-heerschappij zou de tram nog geen tien jaar kunnen profiteren. In 1938 besliste de minister van Waterstaat namelijk, dat de rails uit de (voor het autoverkeer steeds belangrijker geworden) Muiderstraatweg moesten verdwijnen. De *GTM* besloot daarop zelf met bussen te gaan rijden. Op 1 oktober 1939 begon de maatschappij een busdienst tussen Amsterdam en Laren en daarmee kwam aan de vertrouwde verschijning van de tram in het Diemense straatbeeld een einde. Het duurde ruim 50 jaar voordat er weer een tram in Diemen reed, toen het tracé van lijn 9 van het Amsterdamse *Gemeente Vervoerbedrijf* (GVB) over de Hartveldseweg en de Muiderstraatweg werd doorgetrokken.

Noten

1. C.P. Oostenrijk was een ondernemend man. Als boer had hij al mede aan de wieg gestaan van de *Boerenbond 'Ons Voordeel'* en de *Boerenleenbank*.
2. Zie verder: Reurekas 1981, nr. 19 en 20. Volgens deze auteur zou de verbinding met de Pretoriusstraat er eerder zijn geweest.
3. Reurekas 1981, nr. 19 en 20.
4. Mondelinge informatie van dhr. W.I. Engel op een lezing over de 'Gooise Moordenaar' voor de HKD op 4 april 1992.
5. GAD: Ingekomen stukken 1929, nr. 479.

De Diemerbrug, gezien vanaf de Hartveldseweg in januari 1942. Op de brug een GTM-bus uit Ouderkerk op weg naar Amsterdam (foto mw. M.H. Vervetjes).

DIEMEN EN HET SPOOR (TERUG)

Hiltje Veldstra

De sinds 1874 bestaande spoorwegovergang 'Ouddiemerlaan' is in het nieuws. Het lijkt erop dat plannen om deze lastige kruising tussen trein- en wegverkeer ongelijkvloers te maken, binnen niet al te lange tijd zullen worden uitgevoerd. Een mooie aanleiding om aandacht te besteden aan de geschiedenis van de *Oosterspoorweg*, zoals de spoorlijn Amsterdam-Amersfoort bij zijn aanleg werd genoemd.

Particulier initiatief

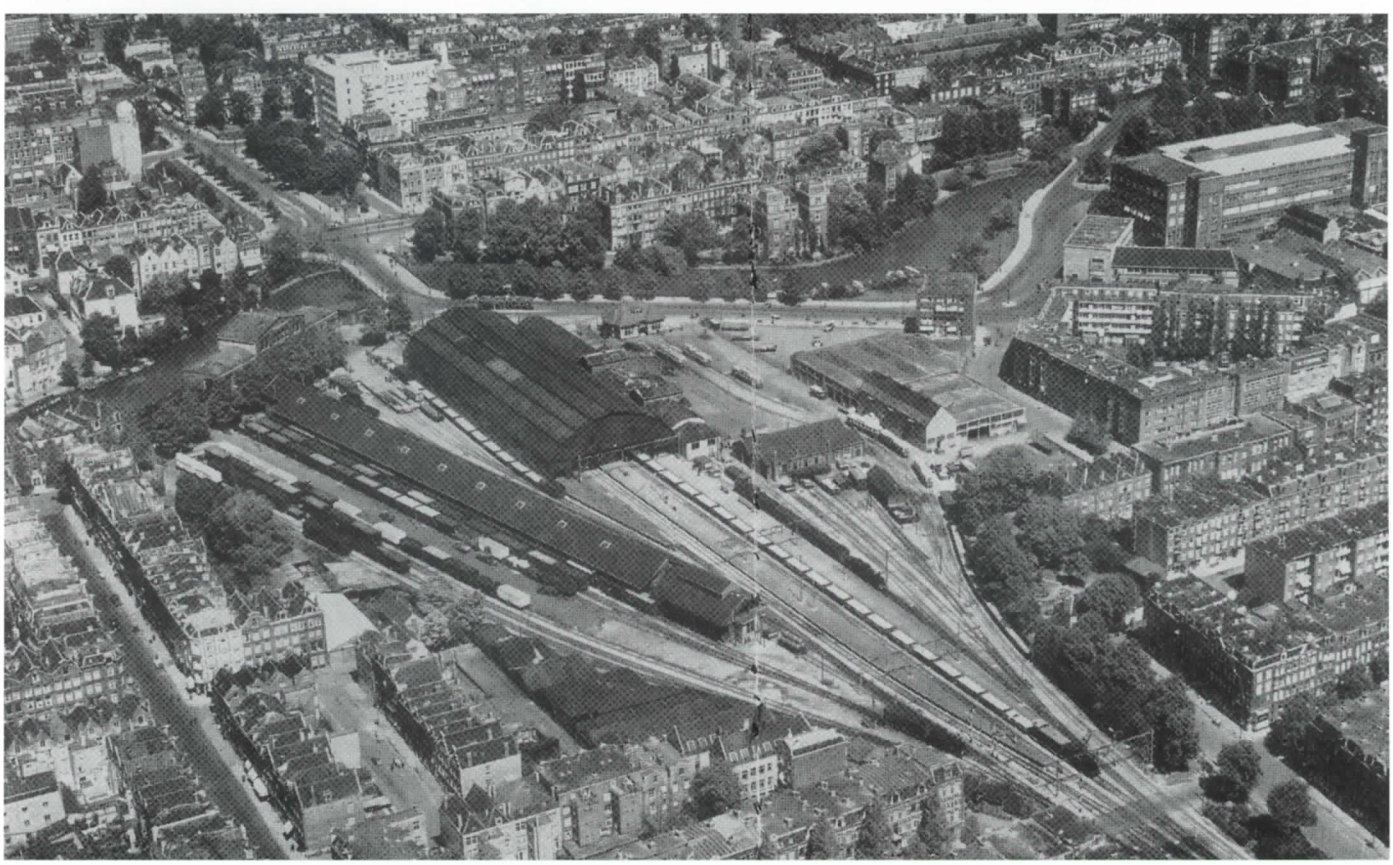
De aanleg en exploitatie van spoorwegen waren in de vorige eeuw aanvankelijk in particuliere handen. De eerste spoorlijn in Nederland, in 1839 tussen Amsterdam en Haarlem in gebruik genomen, was het eigendom van de *Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij* (HIJSM), opgericht om de handelsbelangen van de hoofdstad te bevorderen. De *Nederlandsche Rhijn Spoorwegmaatschappij* (NRS) opende in 1843 de lijn Amsterdam-Utrecht-Arnhem en zo bestonden er nog enkele regionale particuliere spoorwegmaatschappijen die een eigen spoorlijn exploiteerden. Toen het duidelijk werd dat de aanleg van een uitgebreider spoorwegennet zonder bemoeienis van de overheid niet van de grond zou komen, besloot de staat in 1860 de bouw van spoorwegen in eigen hand te nemen, waarbij de exploitatie in de beginjaren toch weer werd toevertrouwd aan de particuliere *N.V. Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen in Nederland* (SS).

Tot 1889, het jaar waarin het Centraal Station in Amsterdam voltooid werd, hadden de spoorwegmaatschappijen ieder hun eigen stations. De trein naar Haarlem van de *HIJSM* vertrok eerst van een stationnetje ten westen van de Haarlemmerpoort, later van het Westerdok, en de *NRM* bouwde het Weesperpoortstation op wat nu toepasselijk het Rhijnspoorplein heet, aan het begin van de huidige Wibautstraat. Vanaf deze plek vertrok van 1881 tot 1939 ook de Gooise tram.

Oosterspoorweg

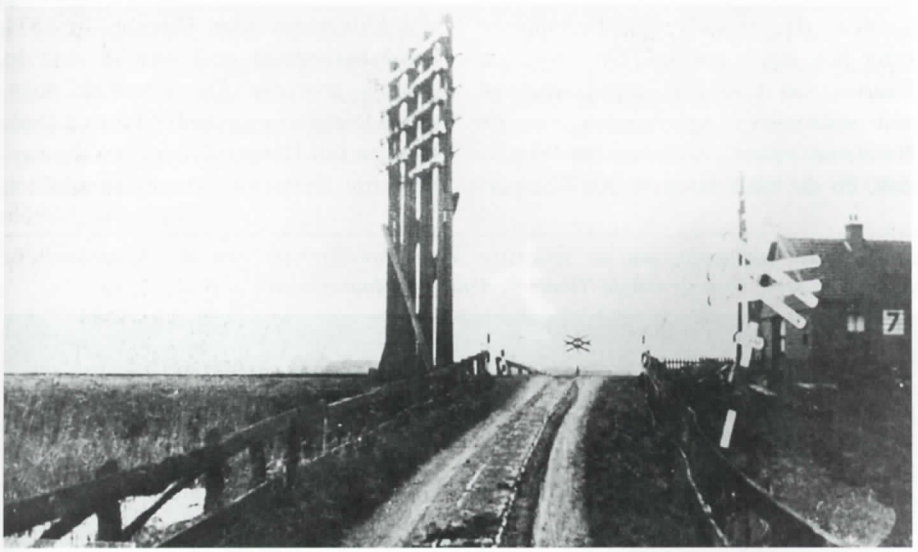
In 1870 verkreeg de *HIJSM* de concessie voor de aanleg van de *Oosterspoorweg*, een spoorlijn Amsterdam-Hilversum-Amersfoort-Zutphen, met een aftakking van Hilversum naar Utrecht. In 1874 werd het eerste deel van de lijn in gebruik genomen. De spoorbaan doorsneed Diemens grondgebied tussen Oud-Diemen (nu Diemen-Noord) en Diemerbrug (nu Diemen-Centrum) en stak ten

Luchtfoto van het voormalige Weesperpoortstation, het beginpunt van de spoorlijn Amsterdam-Arnhem van de 'Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij'. Rechts naast het station staat het gebouwtje van de 'Gooische Tramweg Maatschappij'.



De spoorwegovergang en halteplaats "Kerklaan" (nu Ouddiemerlaan) met seinwachterswoning ca 1900 (prentbriefkaart collectie C.G. Kaskens).

De Overdiemerweg met spoorwegovergang in 1926. De seinwachterswoning is nog aanwezig, maar de overgang was vanaf 1924 onbewaakt.



oosten van Diemerbrug de Muiderstraatweg over. Het landelijke Diemen zag zich plotseling geconfronteerd met drie bewaakte, van seinwachterswoningen voorziene spoorwegovergangen: over de Kerklaan (de tegenwoordige Ouddiemerlaan), over de Overdiemerweg en over de Muiderstraatweg. Ongetwijfeld onder het motto "Niet alleen de lasten, maar ook de lusten" heeft de gemeente Diemen tussen 1870 en 1877 verwoede pogingen gedaan om als halteplaats in de dienstregeling van de *HIJSM* opgenomen te worden. Uit de oude notulen blijkt dat het onderwerp in talrijke gemeenteraadsvergaderingen ter sprake kwam.[1] Op 16 februari 1877 stelde raadslid Eijking zelfs voor de *HIJSM* gunstig te stemmen met het "aanbod van eene geldelijke tegemoetkoming door het nemen bijvoorbeeld van een aantal plaatskaartjes". Resultaat bleef echter uit en Diemen bleef verstoken van het moderne vervoer per rail.

Concurrentie

Wie weet was de tram naar 't Gooi er nooit gekomen als de *HIJSM* vrijgeviger was geweest met haar haltes, maar zoals de zaken er in 1880 voorstonden, kwam de concessie-aanvraag voor een tramweg van Amsterdam over Diemen naar 't Gooi als geroepen en al in mei 1881 reed de eerste stoomtram van Amsterdam naar Diemerbrug. Blijkbaar maakte angst voor deze concurrent de *HIJSM* wat toeschietelijker, want in juli 1882 ontving Diemen een gewijzigde dienstregeling van de stoomtreinen tussen Amsterdam en Hilversum. In het begeleidend schrijven valt te lezen dat de treinen *(...) vanaf 15 juli a.s. aan verschillende overwegen tusschen de stations zullen stoppen. Indien dit laatste tot eenig resultaat zal leiden dient er in de eerste plaats een algemeene bekendheid aan de bewoners der omstreken van die overwegen gegeven te worden, waarom ik U beleefd verzoek bijgaande affiches zoowel in het belang Uwer gemeente als in dat van mijne Maatschappij op in het oog vallende plaatsen in die gemeente te doen aanplakken en – indien U dit nuttig voorkomt – mij eenige adressen van koffiehuizen of andere openbare plaatsen op te geven, waaraan nog biljetten ter aanplakking of strooibiljetten ter verspreiding kunnen worden toegezonden.* Onder het genoemde "resultaat" werd natuurlijk geldelijk gewin voor "mijne Maatschappij" verstaan en uit de bewoordingen van de brief valt misschien al enige twijfel daaromtrent te bespeuren.

Overdiemerweg

De treinen stopten zowel bij de Ouddiemerlaan als bij de Overdiemerweg. Diemen kon tevreden zijn, maar dat betekende niet dat de relatie met de *HIJSM* vanaf 1882 zonder problemen verliep. Al in december van hetzelfde jaar ontstond een conflict, toen de seinwachter bij de overgang Overdiemerweg opdracht had gekregen de spoorbomen 's avonds na het passeren van de laatste trein uit Hilversum (23.30 u) neer te laten en met een ketting en slot af te sluiten en ze pas de volgende ochtend bij het naderen van de eerste trein uit Amsterdam (6.20 u) weer te openen. Boze boeren klaagden dat ze daardoor niet op tijd met hun melk in de stad konden zijn.

Op de avond van 15 december stuurde burgemeester Van den Bosch twee veldwachters naar de plek van het misdrijf om procesverbaal op te maken en legde vervolgens de zaak voor aan justitie. De *HIJSM* wees ter verdediging op de bestaande instructie aan de seinwachter om, indien nodig, gedurende de nacht de bomen op verzoek te openen, maar liet als tegemoetkoming bij de overgang een bel plaatsen waarmee de wachter gewekt kon worden. Twee weken later vroeg een boze burgemeester om een luidere bel, daar de wachter soms wel twintig minuten op zich liet wachten.

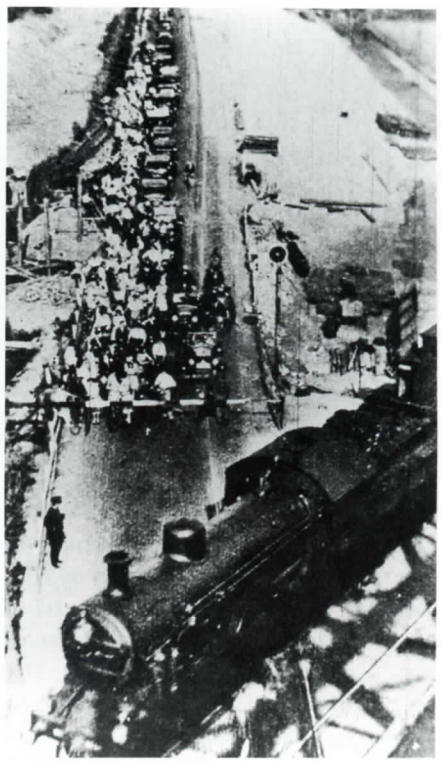
Of de bomen voortaan een uur vroeger open gingen, zoals de burgemeester ook had gevraagd, vermeldt de geschiedenis niet, maar dat ze 's nachts gesloten bleven, blijkt jaren later uit een schrijven van burgemeester De Kieviet aan de *HIJSM*, gedateerd 12 januari 1898. Hierin verzocht hij om verlichting van de bomen omdat de boeren er in het donker vaak met hun paard en wagen tegenop reden. De aanleiding voor de brief was het ongeluk op de avond van de tweede kerstdag, waarbij het zoontje van veehouder Vedder na het passeren van een trein de spoorboom had opgetild (kennelijk waren ketting en slot afgeschaft) en door een tweede trein was gegrepen. De burgemeester vroeg of er geen bomen geïnstalleerd konden worden die niet konden worden opgetild. Als antwoord werd het gewraakte kettingslot weer aangebracht. Er werd dit keer niet geprotesteerd.

Verzoekschriften

Dezelfde burgemeester had eerder, op 28 juni 1896, het verzoek aan de *HIJSM* gedaan tot plaatsing van twee abris (wachthuisjes) ter weerszijden van de spoorbaan bij de halte 'Kerklaan'. Het was immers zeer nadelig voor de gezondheid van de reizigers, vooral wanneer zij "verhit waren door de lange reis naar de halte", om onder de blote hemel op de trein te moeten wachten.

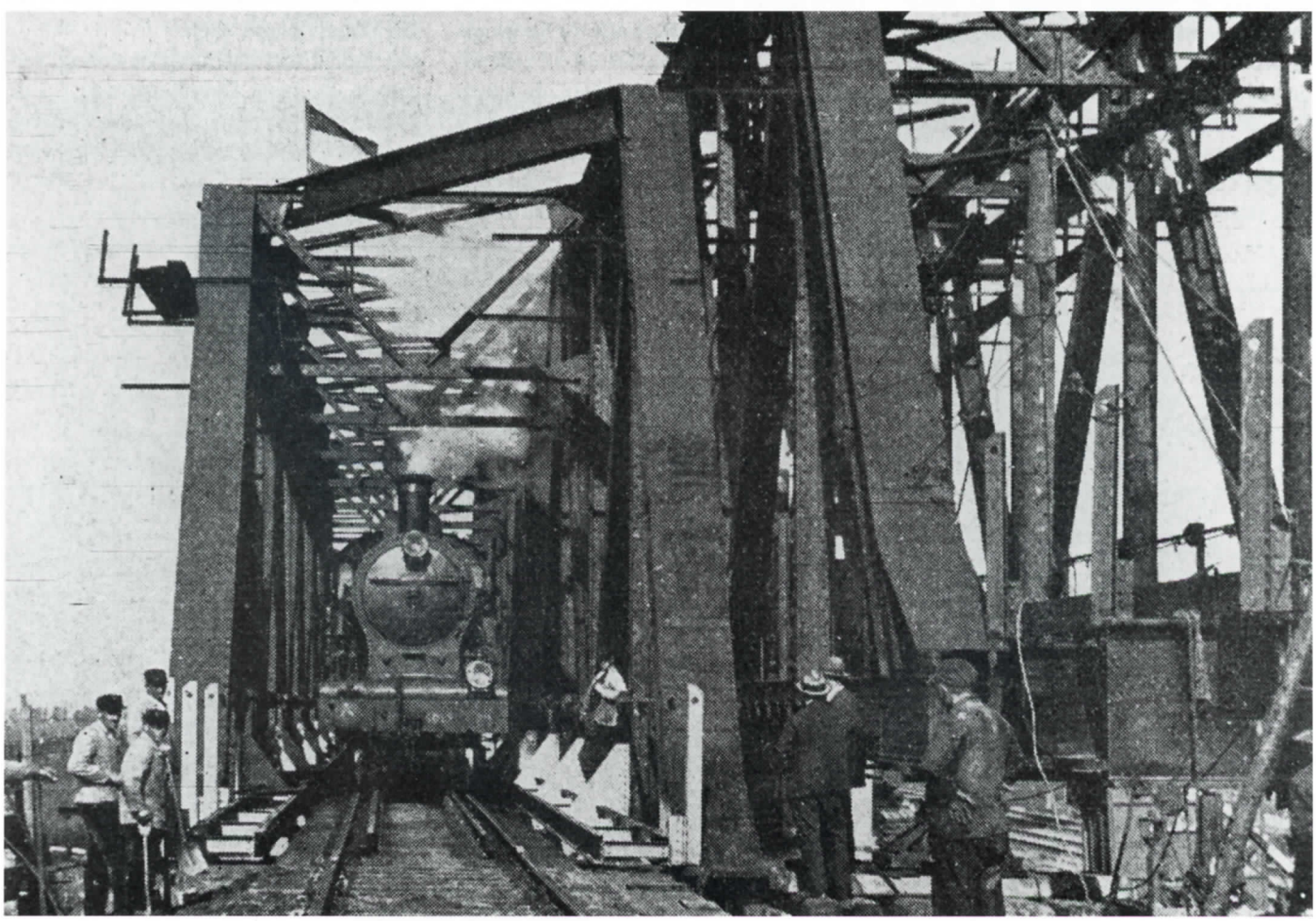
Een jaar later was beschutting voor verhitte reizigers harder nodig dan ooit, aangezien de wachttijden voor de treinen aanzienlijk waren toegenomen. De *HIJSM* had, ondanks protesten van Diemen en buurgemeente Weesperkarspel, het aantal treinen dat in Diemen stopte drastisch verminderd.

De gemeente heeft nog lange tijd, en met gebruik van velerlei argumenten, geprobeerd dat aantal weer op een door de inwoners gewenst peil te brengen. In 1913 bijvoorbeeld, bij de eerste poging van de *HIJSM* de verliesgevende haltes in Diemen helemaal op te heffen, werd aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland uiteengezet hoe 'ongeriefelijk' de dienstregeling op dat moment al was. Ouders moesten hun kinderen naar de HBS in



De stoomtrein op weg naar Weesp kruist hier de Muiderstraatweg. De foto is genomen vanaf de spoorbrug in aanbouw (uit: De Stad, 3 juli 1931).

Op 19 september 1931 werd, bij het passeren van de eerste trein over de nieuwe vaste ijzeren spoorbrug over de Muiderstraatweg, de vlag op het werk gehesen (foto Polygoon).



Tijdens de bouw van de spoorbrug over de Muiderstraatweg moesten de passagiers van de Gooise tram hier tijdelijk overstappen en per voet de spoorbaan oversteken (foto beschikbaar gesteld door benzinestation "De Blokhut").

Zaandam sturen omdat er *(...) geene treinen naar Hilversum of Bussum in Diemen stoppen en de Amsterdamsche scholen te duur zijn wegens het forensentarief. Wanneer de halten vervallen, zijn wij geheel overgeleverd aan de Gooische Stoomtram Maatschappij.*

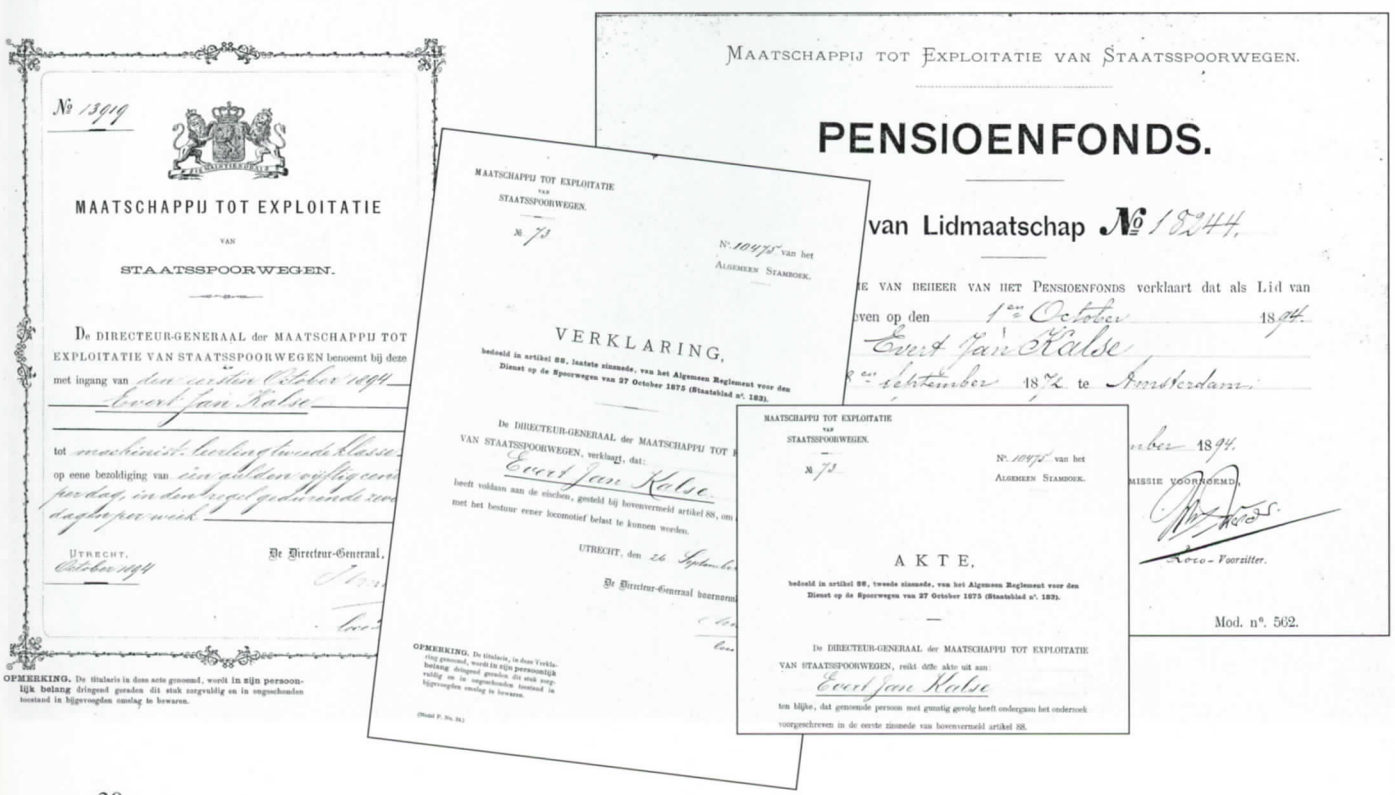
In een brief aan de minister van Waterstaat, gedateerd 27 september 1913, werd nog eens apart op het belang van de "sedert de oprichting van de spoorweg bestaan hebbende" halte Overdiemerweg voor de veehouders gewezen en wel speciaal op de vroegste treinen uit beide richtingen, die hen in staat stelden op tijd te zijn voor de veemarkten in Amsterdam, Purmerend, Hilversum en Utrecht. De eerste stoomtram kwam daarvoor veel te laat.

In een schrijven aan de *HIJSM* d.d. 20 mei 1920 is sprake van de bezoekers van de Israëlitische begraafplaats, die zeer geholpen zouden zijn met een stop van de trein uit Hilversum, desnoods alleen op verzoek. Uit het briefhoofd van het afwijzende antwoord blijkt dat de *HIJSM* inmiddels was gefuseerd met de *N.V. Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen in Nederland* (SS).

Geen haltes meer

In 1924 besloot de *Nederlandsche Spoorwegen* (NS), zoals *HIJSM* en *SS* zich inmiddels gezamenlijk noemden, de bewaking met bomen en seinwachter van de spoorwegovergang Overdiemerweg af te schaffen. De omwonenden protesteerden fel bij de minister van Waterstaat, onder andere op grond van het feit dat 24 schoolkinderen tussen 5 en 13 jaar elke dag die overgang twee maal moesten passeren. Met de meest verschuldigde eerbied gaven zij te kennen *(...) dat ouders van arbeiderskinderen en veehouders zich niet de luxe kunnen veroorloven hunne kinderen onder voldoende toezicht naar school te laten begeleiden, zoals dat met kinderen uit den stand van Uwe Excellentie plaats heeft.*

Het mocht niet baten, de bewaking verdween. De halte Overdiemerweg (in de laatste fase mogelijk alleen een halte op verzoek) was al enige jaren daarvoor opgeheven.



Tot 1927 was er nog wel een beperkte dienstregeling van kracht voor de halte Ouddiemerlaan. In een handgeschreven briefje van de *NS* d.d. 11 september 1925 over een ongeluk waarbij W. van der Roest met paard en wagen door de trein werd aangereden (man en paard raakten gewond), is nog sprake van de "stopplaats Kerklaan". Overigens verklaart de schrijver onbekommerd dat volgens de hoofdconducteur de spoorbomen niet gesloten waren, iets waar men als aansprakelijke partij in deze tijd wat terughoudender mee zou zijn!
Een in 1916 geboren Diemenaar, Han Poster, weet nog te vertellen dat volgens zijn moeder de trein stopte op dagen dat er veemarkt was in Amsterdam. In 1927 was ook dat afgelopen, zoals blijkt uit het voor het eerst ontbreken van "het Hollandsch Spoor" bij de *Middelen van Vervoer te Lande* in het jaarlijkse gemeenteverslag. Het zou tot 1973 duren voor er weer treinen in Diemen halt hielden.

Geen spoorwegovergangen meer?

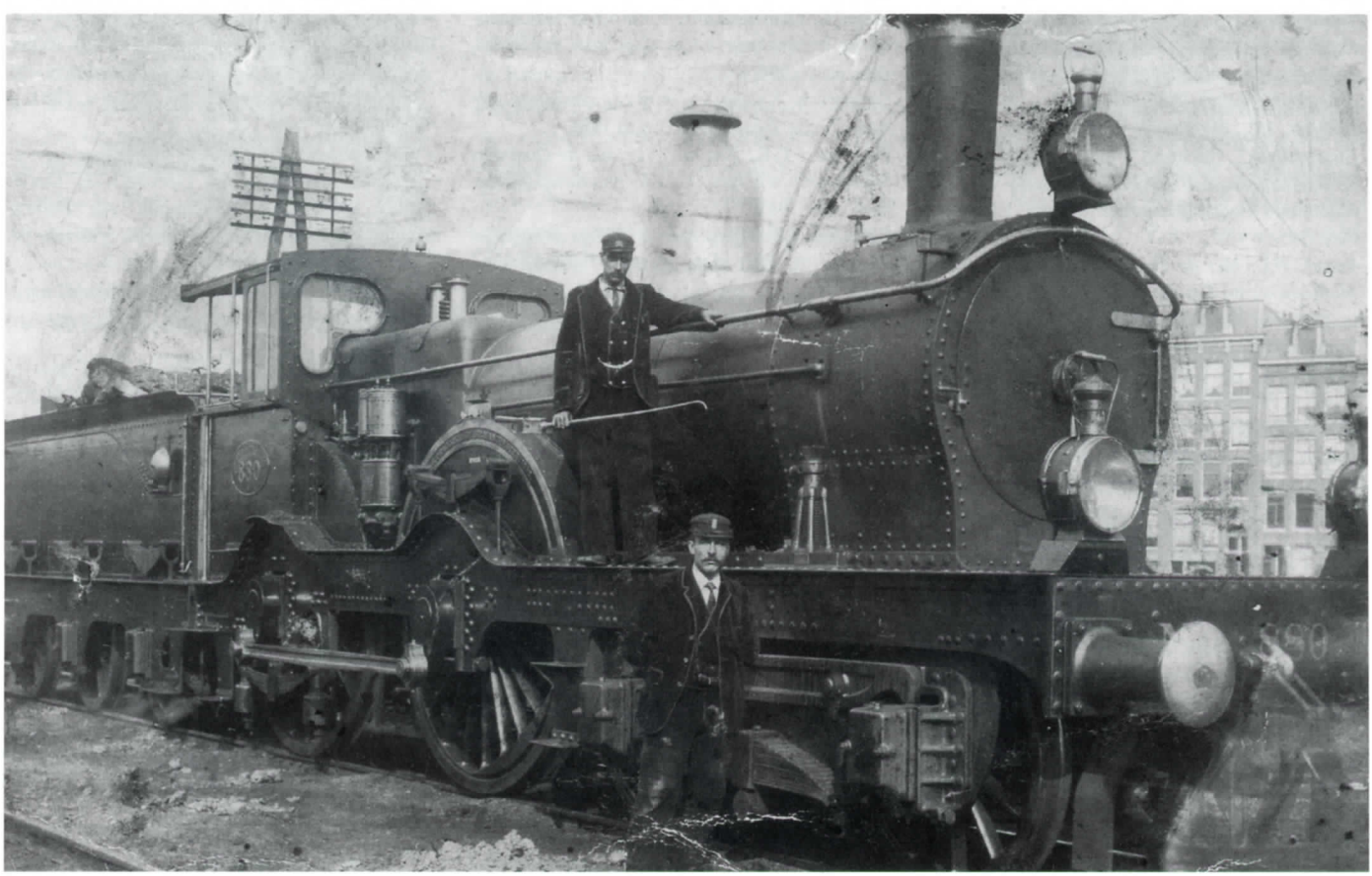
De bewaakte spoorwegovergang Muiderstraatweg heeft tot 1931 bestaan. Door de toename van de verkeersdrukte op de rijksweg naar 't Gooi, ontstonden er aan het eind van de jaren twintig steeds vaker opstoppingen voor de gesloten spoorbomen, soms nog verergerd door de Gooise tram, die daar het traject van de trein kruiste. In 1931 kwam aan deze onhoudbare situatie een eind door de bouw van de spoorbrug over de Muiderstraatweg. Het seinwachtershuis werd verkocht en door de nieuwe eigenaar verplaatst naar de Stammerdijk, waar het nog steeds staat.[2]
Zoals elke Diemenaar regelmatig kan ondervinden, is de spoorwegovergang Ouddiemerlaan altijd bewaakt gebleven. Zolang de spoorbomen met de hand bediend werden, woonde er een seinwachter met vrouw en kinderen in de houten seinwachterswoning aan de noordkant van de spoorbaan. Omstreeks 1939 werd de bediening gemoderniseerd en verrees er een nieuwe hoge seinpost aan de zuidkant van de rails.
Het wachtershuis bleef nog jaren in gebruik bij de *NS* als woning voor het gezin van A. Bredewold, die als ploegbaas verantwoordelijk was voor het onderhoud van het baanvak tussen de Rietlanden en de Diem. Zijn schoondochter, mevrouw A. Bredewold-Willekes, herinnert zich hoe hij er in ijskoude nachten op uit moest om wissels te ontdooien. Omstreeks 1960 is het huis gesloopt.
Aan het bestaan van de onbewaakte overgang over de Overdiemerweg kwam een eind na de aanleg van de nieuwe aansluiting van rijksweg nr. 1 op de rondweg om Amsterdam. Sinds de bouw van een fietstunnel in 1990 duikt de Overdiemerweg onder de spoorbaan door. Zal dat in de toekomst ook van de Ouddiemerlaan gezegd kunnen worden? Eén ding is zeker: als de plannen met de spoorwegovergang Ouddiemerlaan doorgaan, zullen de wegen van de trein en van de gemeente Diemen voor het eerst sinds 1874 gescheiden zijn.

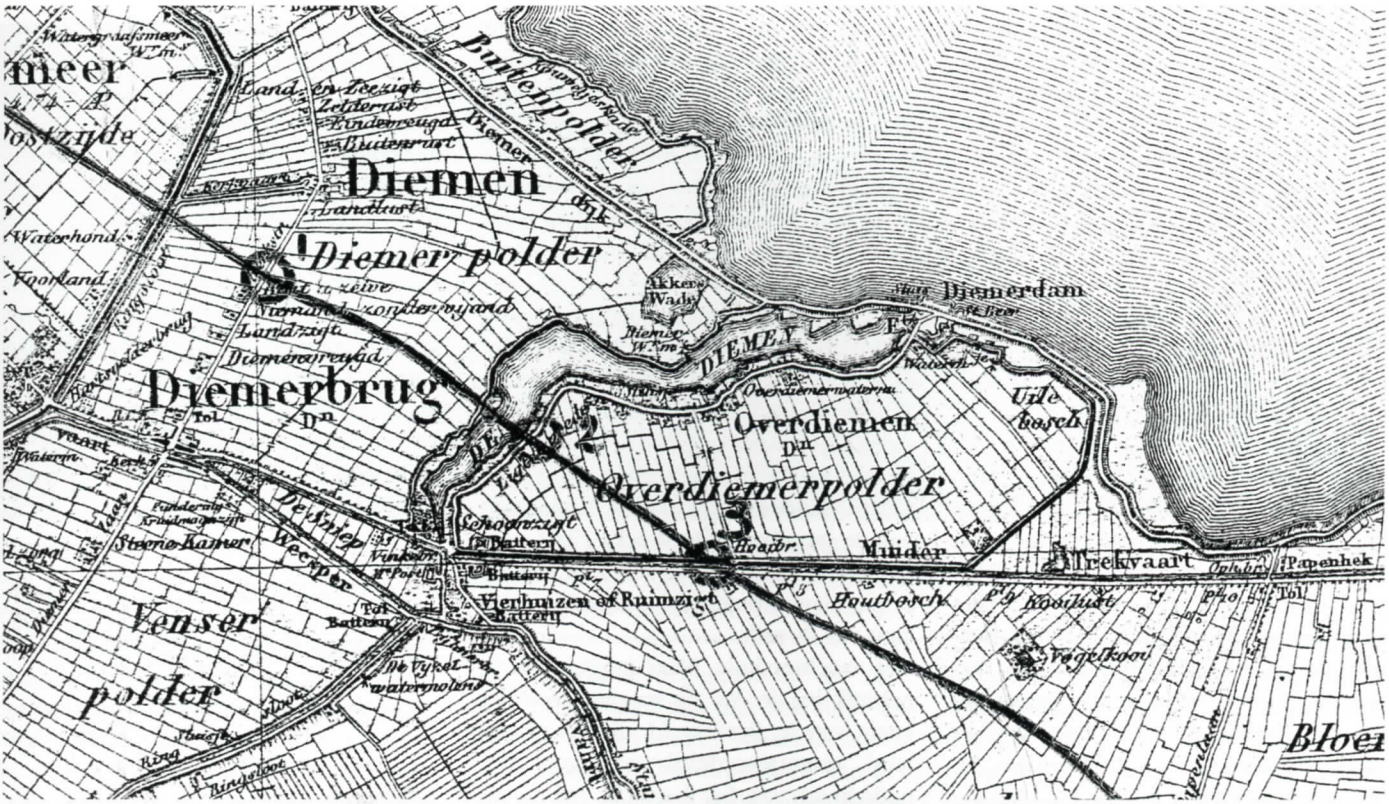
Noten

1. GAD: Notulen Gemeenteraad: 16 juni 1871; 21 juli 1871; 23 februari 1872; 14 juni 1872; 25 oktober 1872; 31 oktober 1873; 26 juni 1874; 14 augustus 1874; 25 februari 1876; 19 juni 1876; 23 juni 1876; 20 oktober 1876; 16 februari 1877; 31 maart 1877; 11 april 1877 en 18 augustus 1878.
2. Zie verder: Reurekas 1993, nr. 32.

Met dank aan het Gemeente Archief Diemen voor het beschikbaar stellen van historische gegevens.

Machinist De Nijs, oom van Anton Kalse, staat trots naast zijn stoomlocomotief op het Weesperpoortstation (foto ca 1900 collectie A. Kalse).





Het tracé van de in 1874 geopende Oosterspoorweg aangegeven op de topografische kaart van het Ministerie van Oorlog uit 1850. Het Merwedekanaal (later het Amsterdam-Rijnkanaal genoemd) was in deze tijd nog niet gegraven.

1. spoorwegovergang Kerklaan (Ouddiemerlaan)

2. spoorwegovergang Overdiemerweg

3. spoorwegovergang Muiderstraatweg (even ten westen van de Hooibrug aan het eind van de Hooi- of Notweg).

Literatuurlijst

- **Beek**, P.J. ter: *Historie van Diemen*, Amsterdam 1957.
- **Braambeek**, H.J.: *Van Lichten en Schiften; gedenkboek t.g.v. de herdenking van het 50-jarig bestaan van de Ned. Ver. van Spoor- en Tramwegpersoneel, 1886-1936*, 1936.
- **Deelder**, J.C.: *Werkgroep Geldermalsen*, in: **De Stoomtram**, Stichting tot Behoud van Stoomtrammaterieel/Suportersorganisatie van de Stoomtram Hoorn-Medemblik, nr. 12, 1982, p. 398-399.
- **Engel**, W.I.: *Met de Gooische Stoomtram naar Muiderberg*, in: **Op de Rails**, Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen, aug. 1968.
- **Engel**, W.I.: *De Gooische stoomtram en andere lijnen in het Gooi*, Trams en Tramlijnen dl. 11, Rotterdam 1972.
- **Engel**, W.I.: *De geschiedenis van de "Gooische Tram"; trams en tramlijnen*, in: **Diemer Courant**, 29 juni 1972.
- **Engel**, W.I.: *De Gooische Moordenaar, tramgeschiedenis 1880-1958*, Schoorl 1981.
- **Engel**, W.I.: *Rumoer om de Muidertol*, in: **Tussen Vecht & Eem**, Vereniging Vrienden van het Gooi, jrg. 5, nr. 4, 1987, p. 195-210.
- **Gragt**, F. van der: *Stoomtram Hoorn-Medemblik, gids en rollend materieel*, Stichting tot Behoud van Stoomtrammaterieel, Hoorn 1979.
- **Harmsen**, Gen & Floor van **Gelder**: *Onderweg; een eeuw vervoersbonden*, Baarn 1986.
- **Kruizinga**, J.H.: *350 jaar Watergraafsmeer*, Amsterdam/Alphen a.d Rijn, 1979.
- **Meiners**, J.L.J.: *Railverkeer naar Amstelveen en Diemen: Langs groene weiden en door tuinsteden*, in: **Ons Amsterdam**, jrg. 42, nr. 11, 1990, p. 304-307.
- **Meyn**, R: *Daar reed toen de Gooische; een historische tramrit van Amsterdam naar het Gooi*, Hilversum 1996.
- **Overbosch**, S.: *De Stoomtramlocomotieven der Nederlandse Tramwegen*, Dieren 1985.
- **Petersen**, J.G.E.: *Een dagje uit met de Gooische Stoomtram; een reis in oude prentbriefkaarten*, Hilversum 1988.
- **Reurekas**, J.F.: *Vijftig Jaar Vrijwillige Brandweer Diemen 'In Aller Belang' 1928-1978*, Diemen 1978.
- **Reurekas**, J.F.: *Kent u ze nog... de Diemenaren*, Zaltbommel 1981.
- **Reurekas**, J.F.: *Diemen in Oude Ansichten*, dl. 4, Zaltbommel 1983.
- **Reurekas**, J.F.: *Diemen in Grootmoeders Tijd*, Zaltbommel 1993.
- **Roos**, Frank: *Op het spoor van de Gooise Moordenaar: Gooise stoomtram is dertig jaar historie*, in: **Diemer Courant**, 12 januari 1978.
- **Roos**, Frank: *Goed boek tramgekken*, in: **Diemer Courant**, 3 december 1981.
- **Rüter**, A.J.C.: *De Spoorwegstakingen van 1903*, Leiden 1935.
- **Scholten**, P.J.: *Nogmaals de GS 22*, in: **De Stoomtram**, Stichting tot Behoud van Stoomtram materieel/Suportersorganisatie van de Stoomtram Hoorn-Medemblik, nr. 12, 1982, p. 399.
- **Silfhout**, M. van: *Diemen in oude ansichten*, Zaltbommel 1972.
- **Sluiter**, J.W.: *Beknopt overzicht van de Nederlandse spoor- en tramwegbedrijven*, Leiden 1961.
- **Statius Muller**, Remmo: *Trams en treinen in de jaren '30 tot '50 uit het archief van M. van Notten*, Rijswijk 1987.
- **Verboon**, Kees: *De Gooische Stoomtram in en na de Tweede Wereldoorlog*, in: **Op de Rails**, Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen, jrg. 65, nr. 9, 1997, p. 322-329.
- **Verboon**, Kees: *De Gooische Stoomtram in en na de Tweede Wereldoorlog* (vervolg), in: **Op de Rails**, Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen, jrg. 65, nr. 10, 1997, p. 359-365.
- **Voerman**, J.: *De nadagen van Neerlands Stoom- en Motortrams van Bello tot 'Bello'*, Rijswijk 1989.
- **Weber**, E.: *17 mei 1881 startte de gooise tram*, in: **Ons Amsterdam**, jrg. 33, nr. 4, 1981, p. 111-117
- **Wijck Juriaanse**, N.J. van: *De Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij t/m 1890 (1)*, Serie Spoorwegen in Nederland, dl. 4, Rotterdam 1975.
- **Wijck Juriaanse**, N.J. van: *De Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij 1890-1920 (2)*, Serie Spoorwegen in Nederland, dl. 5, Rotterdam 1977.
- **Z.a.**: *Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij 1839-1889*, Stoomdrukkerij Ellerman, Harms & Co., Amsterdam z.j.
- **Z.a.**: *De Geschiedenis van de "Gooische Tram"*, in: **Diemer Courant** 29 juni 1972.
- **Z.a.**: *Oude Gooische Tram leeft voort in de herinnering: Comité Oud-Muiderberg organiseert belangrijke tentoonstelling*, in: De Echo, 17 juni 1981.
- **Z.a.**: *Eerherstel voor Moordenaar*, in: **Diemer Courant**, 3 december 1981.

PRIKBORD

Proost & Brandt
Van de firma *Proost en Brandt NV* heeft de *HKD* niet alleen een financiële bijdrage, maar ook een prachtig boek over de geschiedenis van dit bedrijf mogen ontvangen.

Schenkingen
De *Historische Kring Diemen* heeft de afgelopen tijd weer een aantal schenkingen ontvangen, die haar collecties gestaag doet groeien. Zo schonk mevrouw Oostenrijk twee oude foto's en een aantal oude exemplaren van de *Diemer Courant*; mevrouw Bakker (Huizen) originele foto's van Fort Diemerdam; de heer Rozenman oude prentbriefkaarten van Diemen; de heer Saan een luchtfoto van Diemen rond 1960; de familie Helmer documentatiemateriaal en een foto uit 1978 van de vroegere liften- en machinefabriek "Diemen" aan de Ouderkerkerlaan; mevrouw Westerbeek een foto van een familiefeest in *De Hoop* in de jaren '20; mevrouw Bredschneijder documentatiemateriaal over de *Oranjevereniging Diemen* en documenten uit de Tweede Wereldoorlog; de heer Willemse diverse oude familiefoto's; de heer Vervetjes (Graauw) documentatiemateriaal en foto's van de Gooise (museum) tram; de heer Karnekamp een projector, archiefmateriaal en diverse bodemvondsten. Tenslotte werd door de heer Poster drie, door hem zelf gemaakte maquettes geschonken. Het zijn werkelijk schitterende miniaturen van bekende Diemense bouwwerken: de Hervormde kerk aan de Ouderkerkerlaan, de bakkerij van de familie Hormeijer aan de Prins Hendrikkade en de muziektent aan de Prins Berhardlaan. Bovendien stelde de heer Poster twee andere maquettes aan de *HKD* ter beschikking om te fotograferen (zie elders in dit blad). Het betreft een natuurgetrouw schaalmodel van het voormalige hoofdkantoor van de *N.V. Gooische Stoomtram* aan de Amsterdamse Middenweg en het originele houten plaatskaartenbureautje van de *GS*, dat van 1881 tot 1909 bij het vroegere Weesperpoortstation stond.

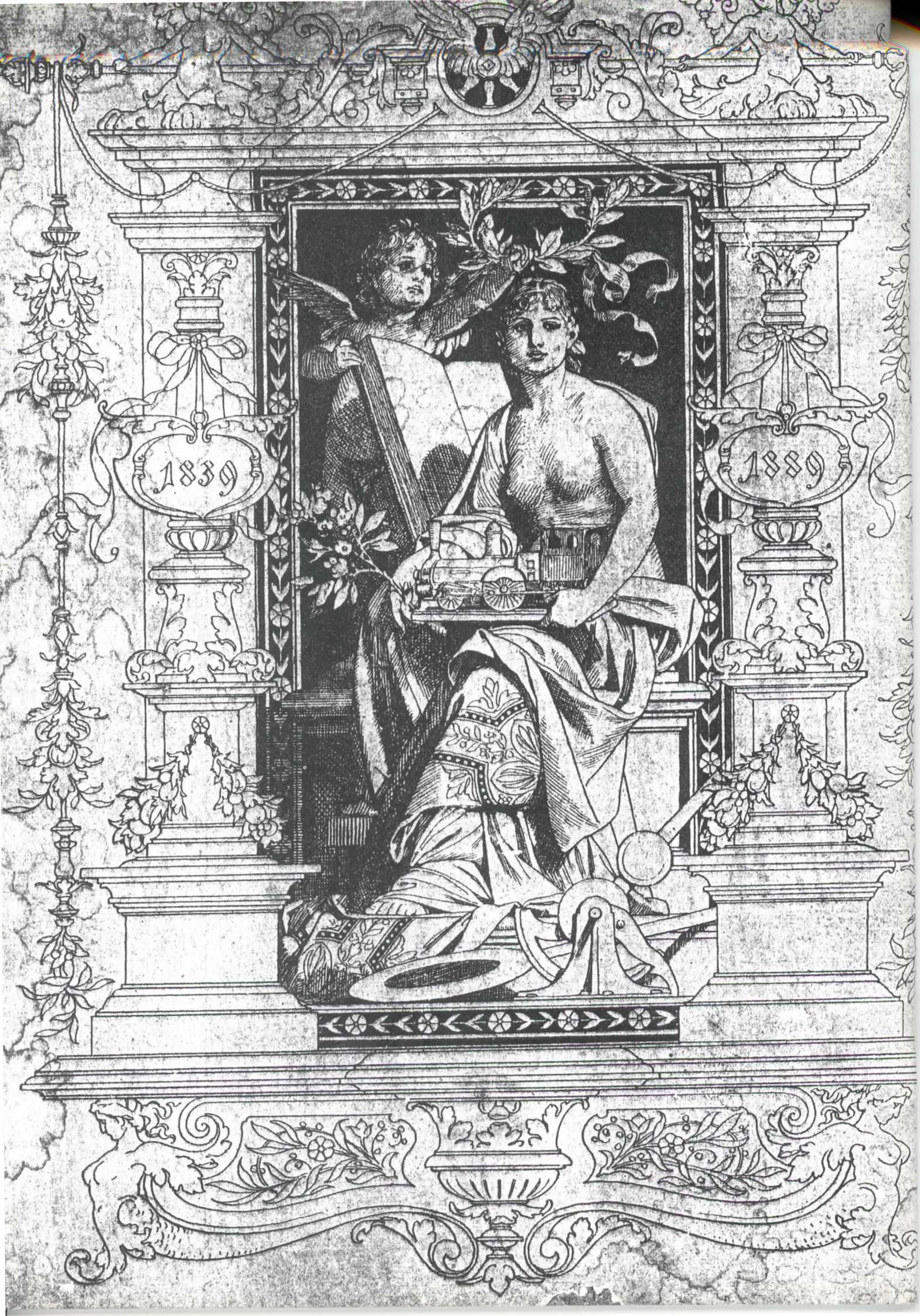
Reprodukties
Van mevrouw Beikes mochten we een interesant artikel uit 1949 kopieëren, dat handelt over tweelingen die aan het Der Kinderenplein woonden. Verder kon de *HKD* haar fotocollectie aanzienlijk uitbreiden, doordat een aantal Diemenaren oude foto's ter reproduktie aanboden. In het bijzonder zijn hier te noemen de heer Kalse, met oude foto's uit zijn familiealbum, waarop onder andere zijn vader in dienst bij de Gooise tram. De bijdragen van heer Saan betreffen ondermeer foto's van de 'slangenbrug' van de brandweer en zeldzame foto's van de botsing die zijn vader had met een bedrijfswagen met de Gooise tram. De redactie heeft met dank een selectie van de hierboven genoemde historische foto's in dit themanummer gepubliceerd.

Expositieruimte
Nu de bibliotheek en de verdere collecties van de *HKD* aanzienlijk groeien wordt het ruimtegebrek steeds nijpender. Ook ontbreekt ons een goede expositieruimte. Ook de toenemende activiteiten, zoals de paleografie cursussen en de bijeenkomsten van de verschillende werkgroepen (Overdiemen en fotodocumentatie) moeten in dit kader genoemd worden. Wellicht dat een beter gebruik van de huidige lokatie in een aantal lokalen van de voormalige Prinses Marijkeschool nog enige tijd soelaas kan bieden, maar op langere termijn vormt deze, met de *Archeologische Werkgemeenschap voor Nederland* (AWN) gedeelde ruimte voor de *HKD* toch een te krappe behuizing. Bovendien lijkt dit onderkomen voor zowel de *AWN* als de *HKD* zijn langste tijd gehad te hebben. De gemeente Diemen zoekt namelijk naar geschikte lokaties voor de zogenoemde na-schoolse opvang. De afgelopen maanden zag het er zelfs naar uit dat de *AWN* en de *HKD* de door de gemeente Diemen ter beschikking gestelde ruimten op zeer korte termijn zouden moeten verlaten. Deze dreiging is gelukkig voorlopig van de baan. Dat er echter op termijn een betere oplossing gevonden moet worden, niet alleen voor de na-schoolse opvang, maar ook voor het huisvesten van de cultuurhistorische verzamelingen, mag duidelijk zijn. De *HKD* is dan ook voornemens zich in die zin tot het Diemense gemeentebestuur te wenden.

De Hoop
Nu de voormalige schuilkerk *De Hoop* fraai gerestaureerd is zal de *Stichting Monument Schuilkerk 'De Hoop'* binnenkort van naam en doelstelling veranderen. Als *Stichting Vrienden van De 'Hoop'* wil zij vooral het culturele gebruik van *De Hoop* gaan bevorderen. Het secretariaat blijft gevestigd bij de *VSB Bank* aan het Wilhelminaplantsoen. Wie deze sfeervolle lokatie eens voor een bijzondere gelegenheid huren wil, wende zich tot de *Amsterdamse Maatschappij tot Stadsherstel*, telefoon 020-622.07.74.

IVN
Het *Instituut voor Natuur- en Milieueducatie* (IVN) heeft nu ook een groep actieve leden in Diemen. Tot en met september verzorgt het *IVN* iedere eerste zondag van de maand een interessante excursie in het Diemerbos. De excursies beginnen om 12 uur bij de hoofdingang van het bos (aan het eind van de Muiderstraatweg). Neem voor deelname even contact op met Carrie Pot, telefoon 020-690.22.83.

Boerderijen Duivendrecht
Het bestuur van de *HKD* heeft zich tot het gemeentebestuur en de gemeenteraad van de gemeente Ouder-Amstel gewend met het verzoek af te zien van de voorgenomen sloop van twee oude boerderijen in Duivendrecht. Deze nabij de katholieke kerk in Duivendrecht gelegen boerderijen zijn qua type karakteristiek voor Amstelland en hebben dan ook een duidelijke verwantschap met de Diemense boerderijen.
Tevens heeft de *HKD* de provincie Noord-Holland over deze kwestie aangeschreven. De interventie van de *HKD* is door vele inwoners van Ouder-Amstel, die het lot van deze boerderijen ter harte gaat, als een hart onder de riem toegejuicht.


1839
1889