

De Gooische Stoomtram (moordenaar)

- J. Kruizinga -

uit: VVOF Mededelingenblad december 1980, p. 10-15.

Toen in 1879 de eerste stoomtram ging rijden van Den Haag naar Scheveningen, op een lijn aangelegd door de Nederlandsche Rijnspoor Mij., werkte dit voorbeeld zo aanstekelijk, dat al spoedig in andere plaatsen ook plannen werden gemaakt tot het aanleggen van stoomtramlijnen.

Ir. C. Bok, die in Den Haag woonde, had ruimschoots gelegenheid het nieuwe medium van vervoer te bestuderen en legde zijn plannen voor aan een consortium van financiers uit Amsterdam en omstreken om een stoomtramweg aan te leggen van Amsterdam naar het Gooi. Door invoering van de wet op dienst en gebruik van locaalspoorwegen uit 1878 werd exploitatie voor tramwegen mogelijk gemaakt, daar de nieuwe wet alleen van toepassing was op spoorwegen met geen grotere snelheid dan 15 km per uur.

Inmiddels had Ir. C. Bok als concessionair van de Stoomtramway van de diverse gemeentebesturen concessies verkregen voor de tijd van 50 jaren. Het benodigde kapitaal van f 50.000,—, verdeeld in aandelen van f 1.000,—, werd bijeengebracht door de ondernemende directeur van de Amsterdamsche Hypotheekbank, de heer J. H. van der Meulen. Op 17 december 1880 werd de acte van oprichting gepasseerd voor notaris H.C. BOELHOUWER te Watergraafsmeer. Naam der maatschappij: N.V. GOOISCHE STOOMTRAM, gevestigd te Watergraafsmeer. Het bestuur bestond uit 4 commissarissen en een directeur. Tot commissarissen werden benoemd de volgende initiatiefnemers: A. BRUINHIER, cargadoor en reder met 52 aandelen; J.H. v. d. MEULEN, koopman, met 38 aandelen; A.L. v. TIENEN, burgemeester van Watergraafsmeer, met 26 aandelen; J.P. ROELOFSZ, commissionair in effecten, met 42 aandelen. Ais directeur werd aangesteld CORNELIS BOK, civiel-ingenieur, wonende te 's-Gravenhage, die 40 aandelen voor zijn rekening nam.



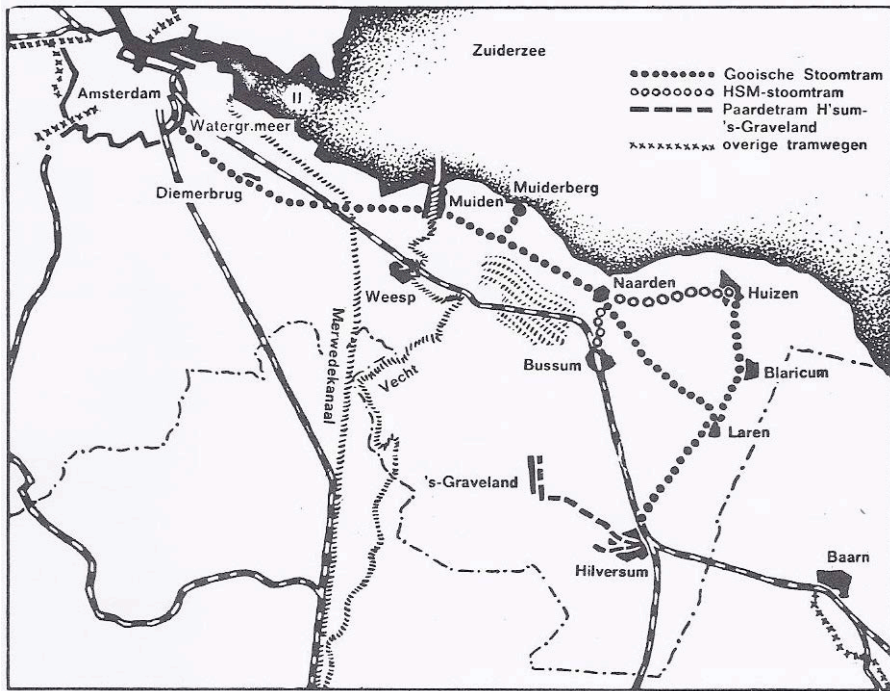
De feestelijke opening van het eerste baanvak, Amsterdam - Diemerbrug, een afstand van 4,7 km, vond op 17 mei 1881 plaats. De genodigden werden door twee versierde tramtreinen, ieder van twee rijtuigen, naar Diemerbrug en terug gereden. Op het stationsplein voor het Weesperpoortstation lag het beginpunt van de route, die voerde langs de spoorbaan tot de Oetewalerweg (Linnaeusstraat) en daarna over de Middenweg en de Hartsvelderbrug naar het eindpunt: Diemerbrug.

Toen het publiek zich op 18 mei van deze lijn kon bedienen, vermeldde de dienstregeling een halfuurdienst van zeven uur 's morgens tot tien uur 's avonds. De lijn bereikte op 2 juli 1881 Muiderberg en op 20 augustus arriveerde zij in Naarden, een plaats op 21 km van het Weesperpoortstation. De Gooische Stoomtram beschikte op 31 december 1882 over 16 locomotieven, 41 personenrijtuigen en 17 gesloten en open goederenwagens. Met de opening van de lijn Naarden - Laren via Craailoo, met aansluiting op de lijn Hilversum - Laren - Blaricum - Huizen op 15 april 1882 was de tramweg met een totaal van 37,5 km voltooid.

De exploitatierekening van de Gooische Stoomtram liet in het begin niets te wensen over. Het schitterende financiële succes der Maatschappij blijkt uit het eerste jaarverslag (1881). Tengevolge van de uitgifte van 200 aandelen tegen een koers van 150 kreeg de Maatschappij een voordeeltje van f 100.000,— en de ontvangsten, vooral door het drukke tramvervoer op zon- en feestdagen, dekten alle kosten. Na aftrek van de oprichtingskosten bleef nog f 18.000,— winst over. Er kon zodoende over 1881 12½ % dividend worden uitgekeerd. Doch weldra kwamen er moeilijkheden, ontstaan door uitgaven voor lijnuitbreiding en aanschaffing van roll end materieel.

In 1882 werd slechts ruim f 5.000,— winst gemaakt. Er kon nu slechts 1 % dividend worden uitgekeerd en dit wekte veler ontevredenheid.

Door het inleggen van volkstreinen en het uitbreiden van de dienstregeling in de zomermaanden, alsmede door het invoeren van goedkope retours en kinderkaarten, gelukte het de directie het bedrijf uit de rode cijfers te halen. Over 1884 kon zelfs een bescheiden dividend van 2,8 worden uitgekeerd. Een andere bron van inkomsten vormde het postvervoer. Driemaal per dag reed er een postwagen mee tegen een jaarlijkse vergoeding van f 1.025,—. In 1885 werd het 2-klassensysteem ingevoerd. Omdat in volgende jaren de financiële resultaten weer ongunstig werden, was tariefsverhoging onvermijdelijk. Dit behoefde geen bezwaar te zijn, omdat de GOOISCHE nog steeds voor 2,3 cent per km vervoerde, terwijl 27 andere ondernemingen reeds een km-prijs van 4 cent berekenden en 17 een prijs van 3,5 cent. Hoewel door deze tariefsverhoging de inkomsten uit het reizigersvervoer over 1886 toenamen, bleef de financiële toestand zorg baren. Uiteindelijk waren de aandeelhouders niet tevreden over de gang van zaken toen de Stoomtram Mij. hen maar een schamel dividend van 0,95 % kon uitkeren. In de annalen van de GOOISCHE staat opgetekend, hoe stormachtig het toeging, als op de vergaderingen van aandeelhouders deze van hun hart geen moordkuil maakten. Een commissie van onderzoek bracht aan het licht, dat er teveel materieel was aangeschaft, voor de 2-uur dienst naar het Gooi had men nu eenmaal niet zo'n enorm rijtuigpark nodig. De commissie adviseerde zelfs de lijn Hilversum - Laren - Huizen wegens gering vervoer maar op te doeken en een deel van het rollend materieel buiten dienst te stellen. Directiewisseling was in 1888 niet meer te vermijden. Jhr., VAN REIGERSBERG VERSLUIJS ging eervol heen, terwijl in zijn plaats werd benoemd de heer J. BAKKER, chef bij de Atjeh-spoorwegen en werktuigkundige. Het mocht deze directeur gelukken het bedrijf wederom uit de rode cijfers te halen, zodat zelfs enige jaren een dividend van 2,9 % kon worden uitgekeerd. Echter in 1895 keerde de heer BAKKER weer naar Ned. Oost Indië terug. In zijn plaats werd aangesteld de technische administrateur der OOSTER STOOMTRAM, de heer P. J. van VOORST VADER, die een jaar later weer werd opgevolgd door de heer J. RITSEMA, directeur van de STOOMTRAM OLDAMBT - PEKELA. Het zat de directieuren van de GOOISCHE STOOMTRAM echter niet mee, want in juli 1898 overleed de heer J. RITSEMA. Per 1 september 1898 werd de directiezetel weer ingenomen door de jonge, maar energieke heer F.M. AUGUSTIJN. Deze uiterst kundige directeur mocht het gelukken om gedurende een directoraat van 40 jaar, ondanks veel ups en downs, de GOOISCHE STOOMTRAM te doen evolueren tot een modern en goed geleid trambedrijf. Bij hem stond voorop: verbetering van weg en werken en van rollend materieel. Het Merwedekanaal kwam in 1890 gereed en de brug, die tevens voor het treinverkeer diende, kreeg automatische seintoestellen. De GOOISCHE STOOMTRAM verleende in dat jaar aan de gemeente Nieuwer-Amstel voor de tijd van zestien jaar vergunning telefoondraden aan haar palen op te hangen. Aangezien de ene dienst de andere waard was, verstrekke de Nieuwer-Amstelsche Bronwaterleiding jaarlijks aan de stations Muiden en Laren 4500 m³ water gratis, om de locomotiefketels te voeden. Voor groter verbruik zou slechts 0,05 cent per m³ in rekening gebracht worden.



De houten locomotiefremise en werkplaatsen te Watergraafsmeer werden in 1901 vervangen door stenen gebouwen met ijzeren overkapping. Die werkplaatsen bestonden uit smederij, bankwerkerij, rijtuig- en schilderwerkplaats. In de loop der jaren werd verouderd trammaterieel verkocht en door nieuw vervangen. Zo werden in 1903 drie postbagagewagens aangeschaft, waarvoor het rijk jaarlijks een bepaald bedrag vergoedde. Omstreeks 1900 begon het Gooi zich steeds meer als forensenwoonoord te ontwikkelen en hierdoor nam het reizigersvervoer aanmerkelijk toe. Ten behoeve van de bewoners van het Linnaeuspark werd met financiële steun van de Bouwmaatschappij LINNAEUSPARK (Opger. 7-11-1899) op 1-3-1901 een lokaaldienst geopend tussen de Hogeweg en de Weesper Poort.

Hoewel de My. in deze jaren voor steeds hogere uitgaven kwam te staan, viel het voordeel van het opheffen van 3 rijkstollen en de tol bij Naarden niet te versmaden. Dit was een buitenkansje van f 3.000,— per jaar. Deze tolgelden vormden in 1898 nog een loodzware last op de exploitatie van ca. 10 % per jaar. In april 1906 werd het kapitaal gereduceerd tot f 250.000,— en vervolgens weer teruggebracht via een emissie op f 500.000,—, verdeeld in 10 series (A-J). In 1906 werd f 100.000,— geplaatst en in 1908 nog eens f 150.000,—. Bij de eerste 3 series (A-C) werden destijds OPRICHTERS-aandelen uitgegeven (300 stuks).

De GOOISCHE STOOMTRAM voerde in 1908 als noviteit een stoommotorrijtuig in. Dit werd uitsluitend gebezigd op trajecten met een regelmatig druk vervoer. Het rijtuig bevatte toen twee afdelingen, eerste en tweede klasse, met resp. twaalf en twintig zitplaatsen, benevens acht staanplaatsen op ieder balkon.

1-1-1917 treedt de maatschappij op als exploitante van de tramlijn Bussum - Huizen, welke lijn tot die datum door de H.I.J.S.M. werd geëxploiteerd.

Weg, werken en werkmaterieel van de lijn Bussum - Huizen zijn tegen kostprijs overgenomen. Aan de alleenheerschappij der stoomtractie kwam in 1924 een einde, toen men besloot het sedert 1908 in dienst zijnde stoommotorrijtuig een gedaanteverwisseling te doen ondergaan. In eigen werkplaats werd het stoommotorrijtuig voorzien van een 75 pk benzinemotor. Dit rijtuig maakte op 7 oktober 1924 met genodigden een proefrit van Amsterdam via Muiderberg en Laren naar Hilversum. In november 1925 reden twee versierde rijtuigen met genodigden door het winterse Gooilandschap naar Hilversum. Het gezelschap werd door B. en W. in Naarden officieel in de oude raadzaal ontvangen.

In hotel Hamdorff te Laren werd een lunch aangeboden.

Omstreeks 1925 kwam er een gevaarlijke concurrent van de Gooische opdagen: de autobus. Het publiek gaf daaraan langzaam maar zeker de voorkeur boven de stoomtram. De motortractie werd op 16 januari 1930 op de hoofdlijn Amsterdam - Laren ingevoerd. Met de invoering van de motortractie werd ook de naam gewijzigd.

Op 29-9-1930 werd de N.V. GOOISCHE STOOMTRAM veranderd in NV GOOISCHE TRAMWEG MIJ. De hofstede „Landzigt”, eertijds Ceulen geheten, bevond zich op de plaats van de vroegere brandweerkazerne, eens remise vande GOOISCHE STOOMTRAM, later kantoor van de Sparcentrale.

Het motorbedrijf handhaafde zich uitstekend, waardoor het personenvervoer groeide, ondanks de op 15-9-1930 nog merkbare invloed vande concurrerende autobusdienst Amsterdam - Hilversum. Op 18-5-1931 was de GOOISCHE TRAMWEG MIJ. een halve eeuw oud en zij had op dat tijdstip haar hoogtepunt bereikt. Het gezamenlijke personeel uitte zijn dankbaarheid door de aanbidding

van een lichtzuil op het emplacement in Laren aan de directie. Op 19-9-1931 verviel een belangrijk verkeersobstakel: de spoorwegkruising in de Rijksstraatweg naar Muiden werd door een viaduct vervangen. Op 25-9-1933 kwam voor de oude brug over het Merwedekanaal een nieuwe in de plaats. Na 1931 kwamen ongunstige jaren voor de GOOISCHE, ten gevolge van de economische inzinking en de concurrentie van de z.g. wilde autobusdiensten. De zware benzinebelasting was ook debet aan de achteruitgang. Om deze klip te omzeilen werd in 1933 besloten de benzinemotoren door dieselmotoren te vervangen.

Openden zich in 1937 met de aanleg van de spoorwegwerken rond Amsterdam wijde perspectieven voor de GOOISCHE TRAM, deze werden in 1938 tenietgedaan door de wens van de toenmalige Minister van Waterstaat om het railbedrijf om te zetten in een autobusdienst, per 1-1-1944 overgenomen door de N.B.M. (Ned. Buurtvervoer My.). Deze wens en de vervulling daarvan betekenden de ondergang van de TRAMWEG en het leek wel, of de directeur van de GOOISCHE, de heer AUGUSTIJN, deze slag niet te boven kon komen: hij vroeg in datzelfde jaar zijn ontslag. Dit verzoek werd per 1-1-1939 met leedwezen ingewilligd. De heer G. VAN MEURS, hoofdinspecteur van de Nederlandsche Spoorwegen, nam zijn plaats tot 4-9-1939 in.

Toen werd de bedrijfsleider der Maatschappij, de heer J.W. HUPKES, tot directeur benoemd. De tramdienst Amsterdam - Laren - Hilversum werd met ingang van 15-10-1939 opgeheven en vervangen door twee autobusdiensten, Tussen Huizen en Bussum en tussen Hakkelaarsbrug en Muiderberg werd de tramdienst voorlopig nog gehandhaafd; het hoofdkantoor verhuisde van Amsterdam naar Hilversum, waar het tramstation als zodanig werd ingericht.

Teen maakte LOUIS RAEMAEKERS een spotprent: „Vrolijke begrafenis van het Gooische Trammetje”.

Dat de „Gooische Moordenaar” nogal eens over de tong ging, blijkt uit enkele gedichten, die Clinge Doorenbos aan hem wijdde. Vooral de automobilisten was de Gooische een doorn in het oog. Dit blijkt vooral uit het gedicht „Gooische Stoomtram”, dat begint met:

„Excellentie! (of wien 't aangaat)
Op den weg van stad naar Gooi
Loert nog steeds op slinksche wijze
Hein de Dooie Dood op prooi
Onze veel besproken stoomtram
Onze Gooische Prullman-trein,
Werkt nog steeds in hooge mate
Met zijn stikstoomrookgordijn.”

September 1944 werden vanwege de spoorwegstaking de tramdiensten gestaakt tot op 15-8-1945 de feestelijk versierde stoomtrams weer gingen rijden. De vreugde zou echter van korte duur zijn, want de N.B.M. ging alle tramlijnen verbussen. De laatste personentram reed op 4-10-1947 door het Gooi.

Zo nu en dan hoort men nog wel eens iets van de „GOOISCHE MOORDENAAR”. De Tramwegstichting in Hoorn bezit een locomotief van de Gooische Stoomtram, die bij bijzondere gelegenheden nog wordt gebruikt.

DIVIDEND-UITKERINGEN VAN 1881 – 1935

1881	12,5	%	1895	1,—	%	1909	3,—	%	1923	—	%
1882	1,—	%	1896	0,95	%	1910	3,—	%	1924	4,5	%
1883	—	%	1897	1,4	%	1911	3,5	%	1925	4,5	%
1884	2,8	%	1898	1,75	%	1912	3,5	%	1926	—	%
1885	—	%	1899	2,25	%	1913	3,5	%	1927	—	%
1886	—	%	1900	—	%	1914	3,5	%	1928	—	%
1887	0,95	%	1901	1,9	%	1915	4,—	%	1929	—	%
1888	1,875	%	1902	—	%	1916	4,5	%	1930	—	%
1889	2,25	%	1903	1,9	%	1917	4,5	%	1931	—	%
1890	2,375	%	1904	1,9	%	1918	4,5	%	1932	—	%
1891	0,7	%	1905	—	%	1919	4,5	%	1933	—	%
1892	2,9	%	1906	6,2	%	1920	4,5	%	1934	—	%
1893	2,9	%	1907	6,2	%	1921	4,5	%	1935	—	%
1894	2,9	%	1908	2,9	%	1922	4,5	%			