

De

De spoorlijn Amsterdam – Zutphen
met zijtak Hilversum – Utrecht

Oosterspoorweg

J.M. ten Broek en V.M. Lansink



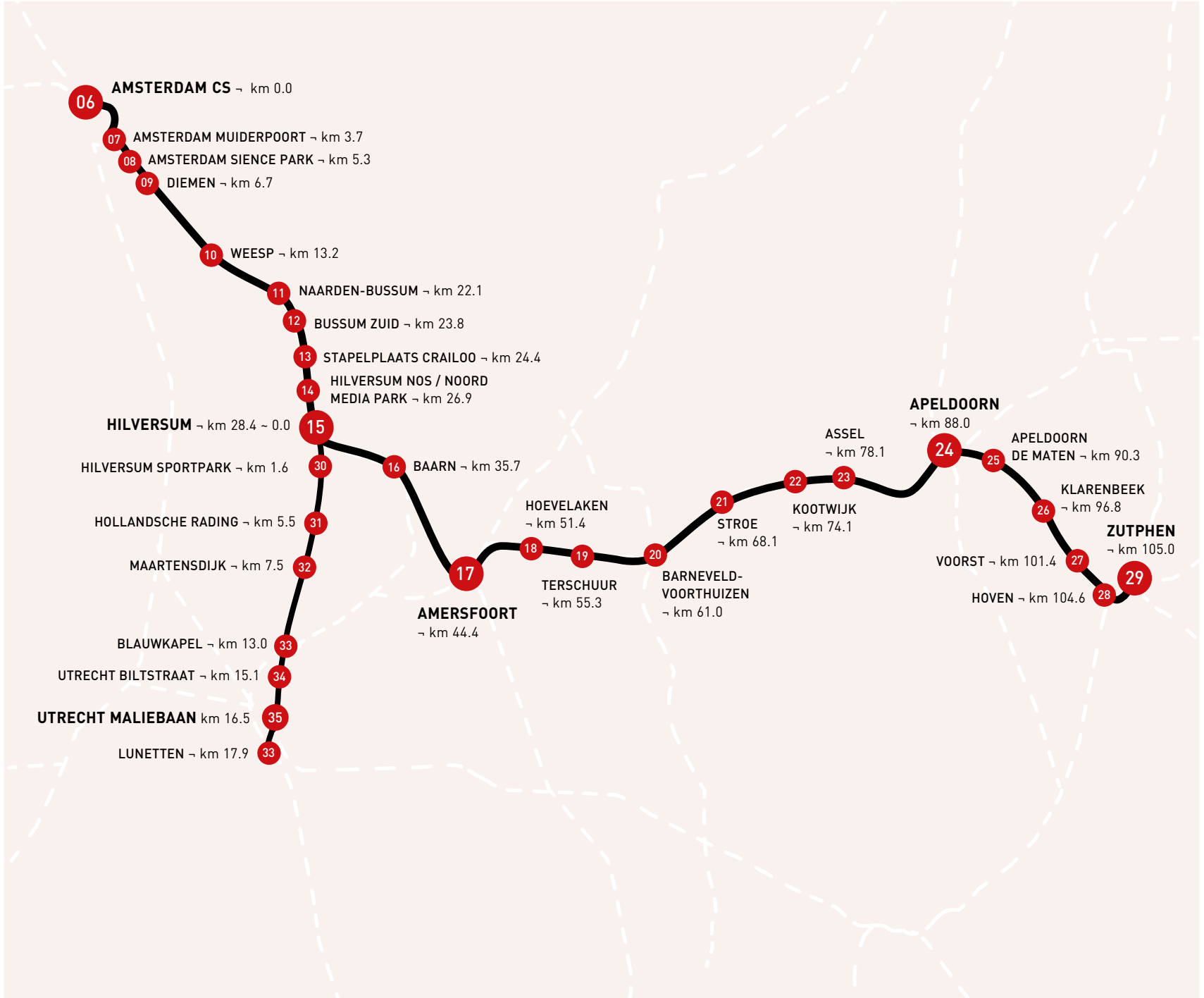


De

De spoorlijn Amsterdam – Zutphen
met zijtak Hilversum – Utrecht

Oosterspoorweg

J.M. ten Broek en V.M. Lansink



Inhoudsopgave

INLEIDING	09
01 PLANNEN EN CONCESSIONS	10
02 VERBOUWINGEN EN VERLEGGINGEN	22
03 ELEKTRIFICATIE	32
04 HET TREINVERKEER	36
05 DIENSTWONINGEN	46
06 AMSTERDAM CS	56
07 AMSTERDAM MUIDERPOORT	64
08 AMSTERDAM SCIENCE PARK	68
09 DIEMEN	70
10 WEESP	74
11 NAARDEN-BUSSUM	80
12 BUSSUM ZUID	90
13 STAPELPLAATS CRAILLOO	94
14 HILVERSUM NOS	98
HILVERSUM NOORD	98
HILVERSUM MEDIA PARK	98

15	HILVERSUM	100	30	AMERSFOORTSCHE STRAATWEG	164
16	BAARN	108		SOESTDIJKER STRAATWEG	164
17	AMERSFOORT	116		HILVERSUM SPORTPARK	164
18	HOEVELAKEN	124	31	HOLLANDSCHE RADING	166
19	TERSCHUUR	125	32	MAARTENSDIJK	168
20	BARNEVELD-VOORTHUIZEN	126	33	BLAUWKAPEL	170
21	STROE	130		LUNETTEN	170
22	KOOTWIJK	134	34	UTRECHT BILTSTRAAT	176
23	ASSEL	138	35	UTRECHT MALIEBAAN	178
24	APELDOORN	142			
25	APELDOORN DE MATEN	149		Bijlage 1	
26	KLARENBEEK	150		Lijst van stations, haltes en stopplaatsen	184
27	VOORST	154			
28	HOVEN	156		Bijlage 2	
29	ZUTPHEN	158		Aantallen (vertrekkende) reizigers	
				op de stations van de Oosterspoorweg	186
				Bijlage 3	
				Beknopte baanvakoverzichten	187
				Illustratieverantwoording	190
				Geraadpleegde literatuur en bronnen	191
				Colofon	192



01 Plannen, concessies en aanleg

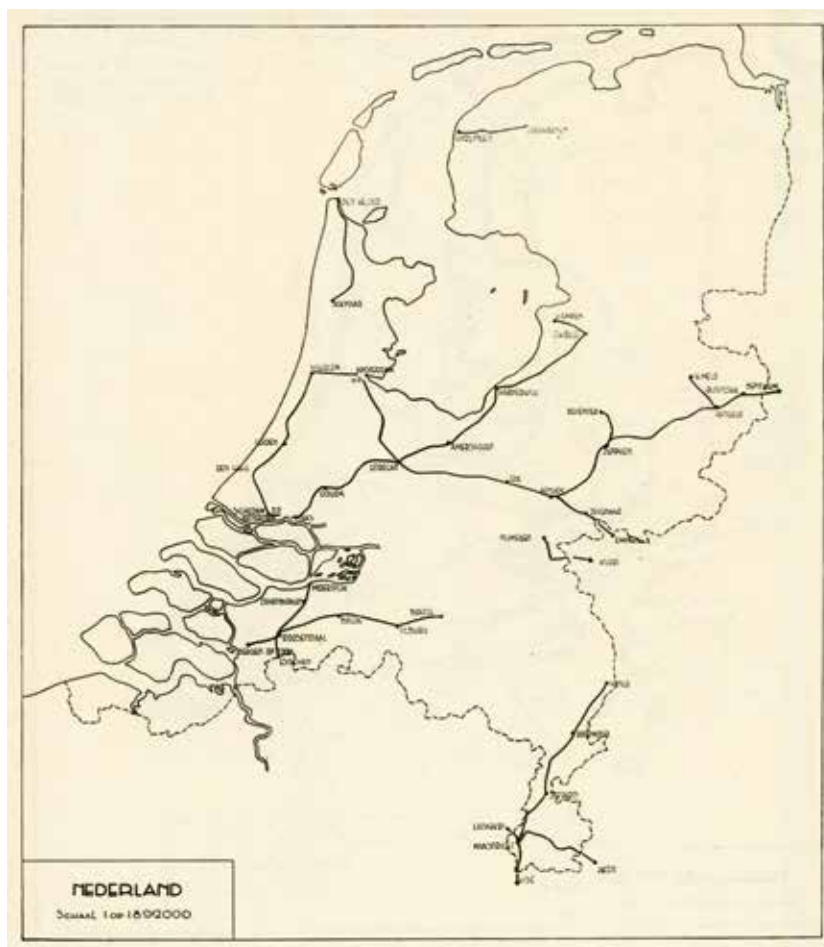
HET MOEIZAME BEGIN

Rond 1860 lag het Nederlandse spoorweglandschap er maar stilletjes bij. Er waren weliswaar sinds 1839 enkele lijnen in exploitatie, maar een blik op de spoorkaart leert dat deze lijnen zonder samenhang verspreid over het land lagen. In totaal lag er zo'n 330 km spoor, maar de lijnen waren onderling niet verbonden. Ter vergelijking: in België lag in 1860 al ruim 1800 km aan spoorlijnen. De Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM) exploiteerde de succesvolle lijn Amsterdam – Rotterdam (de "Oude Lijn") en verbond zo enkele belangrijke steden in West-Nederland met elkaar. De Nederlandsche Rijnspoorweg (NRS) verbond Amsterdam via Utrecht en Arnhem met het Duitse achterland, had een zijtak van Utrecht naar Rotterdam en bezat daarmee economisch een zeer strategische verbinding, maar had geen connectie met de stations van de HIJSM in Amsterdam en Rotterdam. Verder waren er enkele buitenlandse spoorwegmaatschappijen met lijnen in Zuid-Nederland, te weten een lijn vanuit Antwerpen via Roosendaal naar de Moerdijk, met een zijtak naar Breda, en een lijn tussen Aachen en Hasselt via Maastricht door Zuid-Limburg. Plannen voor nieuwe spoorwegen waren er genoeg, maar weerstand ertegen ook. Men vond dat Nederland rijk bedeed was met rivieren en andere waterwegen en dat de

aloude scheepvaart over de grote rivieren te prefereren viel boven het nieuwerwetse spoor. Diezelfde rivieren waren meteen ook een hindernis voor de bouw van spoorlijnen, want het maken van een spoorbrug was een uiterst kostbare aangelegenheid, zo het op dat moment al technisch mogelijk was. Het particuliere initiatief tot het aanleggen van spoorwegen stagneerde dus. In 1860 neemt dan de Nederlandse regering het heft in handen en besluit door het aannemen van een speciale wet tot het aanleggen van een stelsel van "Staatspoorwegen" om een landelijk dekkend spoorwegnetwerk te creëren. De volgende lijnen worden aangelegd:

Staatslijn A: Arnhem – Leeuwarden	166 km
Staatslijn B: Harlingen – Nieuwschans (– Pruisische grens)	127 km
Staatslijn C: Meppel – Groningen	77 km
Staatslijn D: Zutphen – Enschede (– Pruisische grens)	60 km
Staatslijn E: Breda – Maastricht	180 km
Staatslijn F: Roosendaal – Vlissingen	74 km
Staatslijn G: Venlo – Pruisische grens	3 km
Staatslijn H: Utrecht – Boxtel	60 km
Staatslijn I: Breda – Rotterdam	49 km
Staatslijn K: Den Helder – Amsterdam	81 km
Totaal:	877 km

01-01



01-01
Kaartje van het Nederlandse spoorwegnet in 1865, met het begin van de aanleg van de Staatspoorwegen naast de al eerder aangelegde particuliere lijnen.

De letter J is overgeslagen. Met dit plan wordt het Nederlandse spoorwegnetwerk bijna verviervoudigd en breidt het zich uit naar alle hoeken van het land. Wat opvalt is dat er veel havenplaatsen worden bereikt: Harlingen, Vlissingen, Den Helder. De lijnen B, D en G zoeken duidelijk verbinding met het Duitse achterland, terwijl lijn I de connectie met België maakt. Hieruit blijkt ook wel dat de spoorlijnen vooral voor de internationale handel en het goederenvervoer worden aangelegd. Reizigersvervoer komt op de tweede plaats. Staatslijn A sluit aan op de Rijnspoorweg en de lijnen I en K op de Oude Lijn (Amsterdam – Rotterdam) van de HIJSM. Bij Zutphen, Culemborg, Zaltbommel en Moerdijk worden bruggen over de grote rivieren gebouwd op kosten van de staat.

In 1861 wordt met de daadwerkelijke uitvoering van het plan begonnen. Het eerste bouwproject is de spoorbrug over de IJssel bij Zutphen, waarvoor Zijne Majesteit Koning Willem III op 23 oktober van dat jaar de eerste steen legt. Vrijwel tegelijkertijd wordt op vele andere plaatsen in het land met de aanleg begonnen. Miljoenen kubieke meters zand worden door polderwerkers verplaatst voor het opwerpen van spoordijken. In 1878 wordt het project voltooid met het laatste stukje tussen Amsterdam Willemspoort en Amsterdam Oosterdok: de verbinding tussen de Oude Lijn van de HIJSM en de Rijnspoorweg van de NRS. Alle staats-spoorwegen komen in exploitatie bij de speciaal daarvoor opgerichte Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS), behalve Lijn K (Den Helder – Amsterdam): deze wordt aan de HIJSM toegewezen.

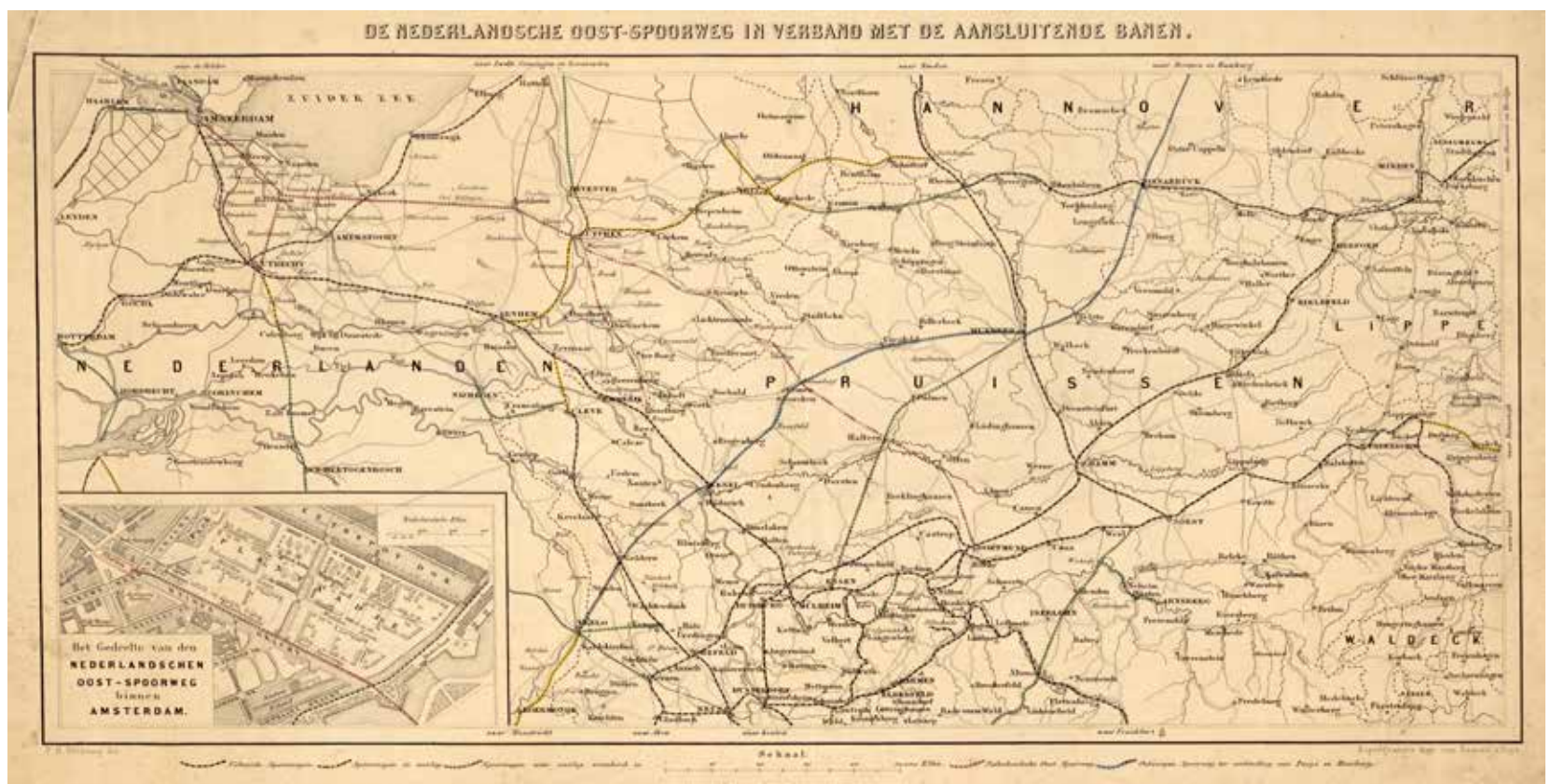
Een belangrijk effect van het bouwen van al deze lijnen was dat ook particulieren over de streep werden getrokken om hun plannen te concretiseren. De Nederlandsche Centraal Spoorweg (NCS) ging voortvarend aan de slag met een lijn van Utrecht via Amersfoort en Zwolle naar Kampen en kon het eerste deel tot Hattem al in 1863 openen. Verder werden in de jaren '60 vooral lijnen vanuit het buitenland gelegd, zoals van Luik naar Maastricht (1861), van Kleve naar Nijmegen (1865), van Salzbergen via Oldenzaal en Hengelo naar Almelo (1865) en van Hasselt naar Eindhoven (1866).

De gedachte achter het aanleggen van de staatslijnen was niet om concurrerende spoorverbindingen aan te leggen, maar om een landelijk dekkend spoorwegnet te creëren. De hausse aan nieuwe spoorlijnen bracht sommigen wel op het idee om te gaan zinnen op een tweede, lucratieve verbinding tussen Amsterdam en Midden-Duitsland, een soort tweede Rijnspoorweg, of vanuit Amsterdam geredeneerd: een spoorweg in oostelijke richting, een Oosterspoorweg.

OOSTERSPOORWEGEN

In 1862 was er voor het eerst sprake van een Oosterspoorweg, of in dit geval de "Oost-Spoorweg" van Amsterdam via Nijkerk richting Apeldoorn. Het plan hiervoor werd ingediend bij het ministerie voor Binnenlandse Zaken door Cornelis Outshoorn (1810-1875). Hij was in de jaren dertig en veertig als bouwkundige betrokken bij de aanleg van de spoorlijn Amsterdam – Rotterdam van de HIJSM en werd later onder meer bekend als de architect van het Paleis van Volksvlucht in Amsterdam (1864). De door hem ontworpen Oost-Spoorweg vormde in feite een een-tweetje met de Centraal Spoorweg (Utrecht – Zwolle), die op dat moment in aanleg was. De ontworpen lijn liep vanuit Amsterdam via Weesp en Muiden door het Gooi en het Eemdal naar Nijkerk, waar deze zou aansluiten op de Centraal Spoorweg, zodat beide lijnen van elkaar konden profiteren en Amsterdam een directe verbinding zou krijgen met Noord-Nederland. Vanuit Nijkerk zou de Oost-Spoorweg verder voeren over het militaire Kamp van Milligen naar Apeldoorn en via Voorst naar Zutphen. Vandaar zou hij dan verder gaan via Doetinchem naar de ijzergieterijen aan de Oude IJssel, bij Ulft de grens met Duitsland passeren en daar bij Empel aansluiten op de spoorlijn richting Oberhausen. Ook zou er een zijtak moeten komen vanaf Hilversum naar Utrecht. De opmetingen voor de precieze richting van de lijn waren in 1862 al begonnen, maar de financiering van de lijn bleef moeilijk. Outshoorn verkocht de concessie door aan de Parijse onderneming Vitali-Picard, Parent, Schaken & Co., met de bedoeling dat deze de concessie uiteindelijk aan de NCS zou overdragen. Blijkbaar voelde men de noodzaak om

01-02
Kaart van de Nederlandsche Oost-Spoorweg volgens de concessie van Outshoorn uit 1863, met vanaf Zutphen zowel over Doetinchem als over Winterswijk een tak naar Duitsland.



Bureau Oosterspoorweg

Voor de aanleg van de Oosterspoorweg werd door de HIJSM in 1871 een speciaal bureau opgericht, dat strategisch gevestigd werd te Hilversum. Aanvankelijk in een "bekrompen gebouwtje", maar vanaf mei 1871 in een "ruim en uitnemend voor het doel geschikt huis in de Langestraat" (Apeldoornsche Courant, 13 mei 1871). Op het bureau werkte een keur aan tekenaars, ingenieurs en opzichters aan de grondverwerving, het maken van ontwerpen en talloze tekeningen, het schrijven van bestekken en het voeren van de correspondentie met tal van overheden, aannemers, toeleveranciers en particulieren. Hoeveel personen en welke functionarissen precies allemaal op het bureau gewerkt hebben, staat niet vast. Onduidelijk is ook of de architectonische vormgeving van de gebouwen geheel in de handen lag van de medewerkers van het bureau, of dat er ook externe architecten werden ingeschakeld. De namen A.L. van Gendt en N.J. Kamperdijk worden in dit verband wel genoemd, maar zekerheid hierover is er niet. Binnen het bureau zelf was Laurens M. Moolenaar een ambitieuze tekenaar/architect, later gemeentearchitect van Groningen, maar het blijft onduidelijk wie wat ontworpen heeft. Het was ook een komen en gaan van medewerkers, al naar gelang de verschillende deelprojecten vorderden en meer of minder mankracht vereisten. Zeker is wel dat het bureau in de eerste jaren onder leiding stond van Jan Kalff. Hij werd geboren in 1831 in Den Haag en volgde een opleiding aan de Koninklijke Militaire Academie. Hij maakte aanvankelijk een militaire carrière

en werd bevorderd tot 1e luitenant. In die hoedanigheid gaf hij vanaf 1861 leiding aan de bouw van de spoorbrug over de IJssel te Zutphen. Voor de aanleg van de Staatsspoorwegen werd veel gebruik gemaakt van militaire ingenieurs. In 1865 werd hij benoemd tot eerstaanwezende ingenieur bij de aanleg van de spoorlijn van Zwolle tot Leeuwarden. Inmiddels bevorderd tot kapitein der genie keerde Kalff in 1870 terug in het leger, maar daar kon hij zijn draai niet vinden. Hij wilde terug naar de spoorwegbouw en toen hij de kans kreeg in 1871 om de eerstaanwezende ingenieur bij de aanleg van de Oosterspoorweg te worden, greep hij die met beide handen aan. Desondanks verliet Kalff het spoor weer in 1873, toen hij gemeentearchitect van Amsterdam kon worden. In 1882 keerde hij toch weer terug bij het spoor en werd hoofdingenieur van Weg en Werken bij de MESS, wat hij tot zijn pensionering in 1897 bleef. Kalff overleed in 1913 te Oosterbeek.

Toen Kalff in 1873 de Oosterspoorweg verliet, werd zijn functie overgenomen door zijn zwager, A.K.P.F.R. ("Robbert") van Hasselt. Van Hasselt werd geboren in 1839 op het landgoed Empe bij Voorst en stamde uit een vooraanstaand patriciërsgezin. Anders dan Kalff had Van Hasselt geen militaire opleiding en achtergrond, maar volgde een opleiding tot civiel ingenieur te Delft. In 1861 ging Van Hasselt onder Kalff werken als adjunct-ingenieur bij de aanleg van Staatsslijn A (Arnhem-Leeuwarden), in het bijzonder ook aan de brug over de



IJssel te Zutphen. In 1870 werd Van Hasselt aangesteld als sectie-ingenieur bij de aanleg van de staatslijn Rotterdam – Dordrecht, waar hij zijn inmiddels opgedane kennis van brugconstructies goed kon inzetten. Vanaf 14 juli 1873 gaf Van Hasselt als eerstaanwezende ingenieur leiding aan het Bureau Oosterspoorweg. Vanaf 1 januari 1878 was Van Hasselt ingenieur van de weg bij de HIJSM te Amsterdam en vanaf 1 jun 1883 Administrateur van de HIJSM, praktisch gezien de hoogste functie binnen de spoorwegmaatschappij. Robbert van Hasselt overleed op 10 oktober 1908 op zijn landgoed in Empe.

Na de oplevering van de Oosterspoorweg in 1876 werd het Bureau in Hilversum opgeheven. Aanpassingen en bouwwerkzaamheden aan de lijn werden voortaan uitgevoerd onder de leiding van de dienst van Weg en Werken van de HIJSM vanuit het hoofdkantoor te Amsterdam.

01-08



01-08
De medewerkers van het Bureau Oosterspoorweg te Hilversum, met zittend in het midden ir. J. Kalff, ca. 1873.

grondwerk voor het baanvak tussen de St. Anthoniedijk te Amsterdam (tegenwoordig de Zeeburgerdijk) en het Fort Uitermeer voorbij Weesp. Deze klus werd geklaard door aannemer J. de Klerk uit Werkendam. In de daarop volgende zomer nam hij ook de aanleg van het gedeelte van Fort Uitermeer tot Hilversum voor zijn rekening, inclusief de bouw van alle kunstwerken in beide trajectdelen, zoals de bruggen over de Ringvaart van de Watergraafsmeer en over De Diemen. De Klerk was gespecialiseerd in het aanleggen van dammen, dijken en havens en het maken van een 2,5 kilometer lange spoordijk dwars door het Naardermeer was voor hem dan ook geen onbekend karwei. In het najaar van 1872 werd een hulpspoor naar het meer gelegd vanaf Crailoo (ten zuiden van Bussum), waar voor de spoorlijn een ingraving door een hoge zandwal gemaakt moest worden en zich al een zanderij bevond. Het ministerie van Oorlog verlangde dat de spoorbaan bij Naarden en Fort Uitermeer zo laag mogelijk gehouden werd om het schootsveld zo min mogelijk te hinderen. Ook het grondwerk tussen Hilversum en Utrecht en tussen Hilversum en Amersfoort begon in het najaar van 1872. Het werd verricht door aannemersbedrijf Schaafsma uit Harlingen. Bij deze werken waren blijkbaar problemen, want er moest een tweede aannemer (Wiegerink uit Groenlo) aan te pas komen om ze te voltooien. Zand dat vrij kwam bij het afgraven van de 'berg' bij Hilversum werd naar Utrecht vervoerd. In 1872 en 1873 werd de aanbesteding van de bouw van de stationsgebouwen met alle bijgebouwen te Weesp, Naarden-Bussum en Hilversum gewonnen door aannemer Jac. van der Kamp uit Leiden. Eind 1873 was het grondwerk voor de lijnen tot Utrecht en Amersfoort zo goed als gereed en kon het spoor gelegd worden. Aanvankelijk werd er alleen enkelspoor gelegd, met de

**HOLLANDSCHE
IJZEREN SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ.
OOSTERSPOORWEG.
AANBESTEDING.**

Op Maandag den 23^{sten} October 1871, des namiddags te half twee ure, zal in het Stationsgebouw buiten de Willemspoort te Amsterdam worden aanbesteed:

Het maken der brug over de rivier de Vecht te Weesp, in twee perceelen en in massa.

RAMING.

1^{ste} perceel: Onderbouw f 54,600.
2^{de} perceel: Bovenbouw „ 41,000.
 Massa „ 95,600.

Bestekken met teekeningen zijn van den 9^{den} October 1871, tegen betaling van f 3, te verkrijgen op het Hoofd-Bureau der Maatschappij te Amsterdam.

Inlichtingen zijn te bekomen bij den eerstaanwezenden Ingenieur van den Oosterspoorweg te Hilversum. Aanwijzing op het terrein geschiedt op Maandag den 16^{den} October 1871, des voormiddags te elf ure.

01-09

01-09

Advertentie voor de aanbesteding van de brug over de Vecht bij Weesp uit de Oprechte Haarlemsche Courant van 27 september 1871.

bedoeling om direct na de opening van de lijnen in juni 1874 te beginnen met het leggen van het tweede spoor. In 1873 werden ook nog eens 56 stenen en houten (brug-)wachterswoningen en de dienstwoningen in Hilversum gebouwd en werd een begin gemaakt met de bouw van de stations en alle bijgebouwen in Utrecht en Baarn, alsmede een locomotievenloods in Amersfoort. In Amsterdam werd tussen het Oosterdok en de St. Anthoniedijk een tijdelijk spoor gelegd en werd een houten hulpstation aan het

PIETER OOSTERHUIS 01-10



01-10

Hulpspoor met tijdelijke brug over het Oosterdok naar het oostelijke stationseiland van Amsterdam CS in aanleg. Rechts rijdt een locomotief over het definitieve spoor met daarin de draaibrug over de Oosterdoksdoorgang; 1874.

04 Het treinverkeer

→

04-01

Advertentie van 6 juni 1878 met de eerste dienstregeling op de Oosterspoorweg. Op dat moment was de opening op 10 juni blijkbaar nog niet helemaal zeker.

→

04-02

De eerste dienstregeling op de gehele Oosterspoorweg in de zomer van 1876, nadat Amersfoort – Zutphen in dienst was gesteld.

HET BEGIN VAN HET PERSONENVERVOER

Het streven was om de Oosterspoorweg op 1 juni 1874 in gebruik te stellen, maar door enkele verzakkingen werd dit niet gehaald. Op 31 mei reisde een aantal gelukkigen gratis mee met een trein van Amsterdam naar Amersfoort en terug en in de week erna werd dagelijks een proefbedrijf uitgevoerd met lege treinen om het personeel te oefenen. Op 6 juni maakte de HIJSM bekend dat de dienst op 10 juni 1874 zou aanvangen. De dienstregeling bestond uit negen treinen van Amsterdam Oosterdok naar Utrecht Maliebaan, waarvan er vijf doorreden naar Lunetten om aansluiting te geven op treinen van de MESS naar 's-Hertogenbosch. In Hilversum gaven zes van de negen treinen aansluiting op treinen naar Baarn en Amersfoort. Bij de opening van het tweede deel van de Oosterspoorweg op 15 mei 1876 reden er vier treinen Amsterdam – Zutphen en vier Amsterdam – Amersfoort. Van deze acht vervoerden er zes een treindeel naar Utrecht Maliebaan, waarbij in Hilversum bliksemsnel (in drie minuten tijd) gesplitst werd. Verder reden er nog drie aparte treinen Amsterdam – Utrecht Maliebaan. In omgekeerde richting werden zeven treinen uit Utrecht in Hilversum in korte tijd gecombineerd met treinen uit Zutphen of Amersfoort naar Amsterdam. Er stopten in Weesp en Naarden-Bussum zes treinen in oostelijke en vijf in westelijke richting en in Maartensdijk vier treinen in beide richtingen, terwijl in Assel op verzoek door twee treinen per richting gehalteerd werd. Dit patroon bleef gehandhaafd toen in 1878 het aansluitende baanvak Zutphen – Winterswijk in bedrijf kwam. Uit Amsterdam vertrokken toen drie treinen per dag naar Winterswijk, twee naar Zutphen, drie naar Amersfoort en vier naar Utrecht, waarbij van zes van deze treinen in Hilversum een deel voor Utrecht afgekop-

peld werd. De rijtijden verschilden nogal: zo deed de ochtendtrein naar Winterswijk er 3.34 u over, de middagtrein 5.11 u (maar die stond dan ook 1.43 u stil in Zutphen) en de avondtrein 4.04 u.

In de jaren na 1878 veranderde er in dit patroon en de aantallen treinen maar weinig. In het spoorboekje verschenen achtereenvolgens de haltes Stroe (1881) en Klarenbeek (1882), waar drie treinen per richting per dag op verzoek stopten. In 1888 volgde Terschuur en in 1902 Kootwijk, die het beide met twee treinen moesten doen.

TRAMTREINEN, LOKAALTREINEN EN STOPPLAATSEN

Op 17 mei 1882 stelde de HIJSM een stoomtramdienst in tussen Amsterdam en Hilversum. De *tramtreinen* bestonden uit rijtuigen 2e en 3e klasse met locomotieven die bestemd waren voor lokaal-spoorlijnen. Zij reden maximaal 25 km/h, maar kenden dezelfde tarieven als de gewone treinen. De benaming "tram" leek vooral bedoeld om deze dienst zoveel mogelijk te kunnen uitvoeren buiten de bemoeienis van het strenge Staatstoezicht om. Mogelijk speelde ook een rol dat op 15 april de tramlijnen van de Gooische Stoomtram van Amsterdam via Diemen naar Hilversum in gebruik waren genomen. De tramtreinen werden alleen buiten het spoorboekje op strooi- en aanplakbiljetten gepubliceerd. Op 15 juli van hetzelfde jaar werden zes stopplaatsen in dienst gesteld, waar alleen deze tramtreinen stopten: St. Anthoniedijk, Kerklaan (Diemerbrug), Overweg langs de Diemen, Keverdijkschen weg, Grintweg Bussum-Hilversum en Kraailooschen weg. Er werden drie retourritten (slagen) per dag gereden met lokaalspoorlocomotieven en -rijtuigen. Een jaar later waren de benaming tramtreinen en de aparte aankondiging al verleden tijd, stonden de treinen in de

36

04-03

Hollandsche IJzeren
SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ.
STOOMTRAMDIENT
tusschen Amsterdam en Hilversum.

Te beginnen op **15 Juli 1882**, zullen de TRAMTREINEN tot opnemen en uitlaten van Reizigers aan de volgende overwegen stoppen:

Overweg St. Anthoniedijk bij Amsterd.	Tusschen
„ Kerklaan.	Amsterdam
„ langs de Diemen	en Weesp.
Keverdijksche weg.	Tusschen
	Weesp en
	Bussum.
Grintweg Bussum—Hilversum.	Tusschen
Kraailoosche weg.	Bussum en
	Hilversum.

Kaartjes **2e en 3e klasse** enkele reis aan de Stations Amsterdam, Weesp, Bussum en Hilversum naar deze overwegen zijn aan de genoemde Stations, en van de overwegen naar deze Stations, bij de Overwegwachters verkrijgbaar.

Voor het tarief en de van 15 Juli afgewijzigde dienstregeling der Tramtreinen wordt verwezen naar de **aanplakbiljetten.**

(4791) DE ADMINISTRATEUR.

04-03

Aankondiging van de opening van zes stopplaatsen tussen Amsterdam en Hilversum, te bedienen door wat de HIJSM dat jaar "tramtreinen" noemde. Advertentie in Het Vaderland van 11 juli 1882.

Sliprijtuigen Naarden-Bussum

Om trein 234 van Amsterdam naar Amersfoort te kunnen versnellen, wilde de HIJSM de trein vanaf de winterdienst 1888 niet meer laten stoppen in Weesp en Naarden-Bussum. Om de grote groep Bussumse forensen in deze avondspitstrein te gerieven, werd voortaan een groep van twee sliprijtuigen achteraan deze trein gehangen. Een functionaris koppelde dit deel onder het rijden af en bracht het met de handrem langs het perron tot stilstand, waarna het met een locomotief werd afgerangeerd of, in latere dienstregelingen, als stoptrein naar Utrecht reed. In de winterdienst 1903 werd het sliprijtuig afgeschafte en stopte de hele trein weer in Naarden-Bussum.

DE GOOI- EN EEMLANDER.

NIEUWS- EN ADVERTENTIEBLAD.

ABONNEMENTSPRIJS PER DRIE MAANDEN:
Voor Hilversum 40 Cts., voor andere plaatsen 50 Cts.
Alzonderlijke nummers 5 Cts.
PRIJS DER ADVERTENTIE:
Van 1—6 regels 50 Cts., elke regel meer 7½ Ct.; groote letters naar plaatsruimte. Uiterlijk Vrijdag-avond in te zenden.

Dit blad wordt des Zaterdag's namiddags uitgegeven bij
JOH. GERADTS & COMP., te HILVERSUM.

ZATERDAG 6 JUNI.

Voor Baarn, Blaricum, Bussum, Eemnes, Eemnes-buiten, Huizen, Muiden, Muidenberg, Naarden, Soest en Soestdijk is Agent het postkantoor te Naarden; overigens kunnen alle boekhandelaars en postdirecteuren bestellingen aannemen.
Ingezonden stukken, advertentiën en brieven franko in te zenden.

O O S T E R S P O O R W E G. (Datum van opening nader aan te kondigen.)

Van AMSTERDAM naar UTRECHT.

Treinnommer.	48	50	54	58	62	64	66	70	74
Amsterdam (Oosterd.) V	6,55	8,15	9,55	11,45	3,10	3,55	5, 3	7, 5	9,50
Weesp door	7,17	8,49	10,17	12, 7	door	4,17	door	7,27	door
Naarden-Bussum.	7,31	door	10,31	12,22	door	4,31	door	7,40	door
Hilversum	7,49	8,47	10,40	12,32	3,42	4,40	5,37	7,49	10,22
Utrecht (Maliëbaan).	8, 8	9, 8	11, —	1, 8	4, 4	5, 3	6, —	8,15	10,45
Aansluiting Staatssp.	8,15	9,13	1,40	4,10				8,21	

De treinen 48, 58 en 70 stoppen ook te Maartensdijk.

Van HILVERSUM naar AMERSFOORT.

Treinnommer.	52	56	60	68	72	76
Hilversum. V	8,32	10,44	12,48	5,42	7,56	10,29
Baarn. A	9, 4	10,55	1, —	5,53	8, 7	10,41
Amersfoort. A	9,18	11, 7	1,14	6, 6	8,20	10,35

Van AMERSFOORT naar HILVERSUM.

Treinnommer.	49	53	57	63	69	73
Amersfoort. V	8,10	9,22	11,12	3,18	8,20	9,50
Baarn. A	8,26	9,35	11,26	3,31	8,35	10, 4
Hilversum. A	8,36	9,45	11,36	3,41	8,45	10,14

Van UTRECHT naar AMSTERDAM.

Treinnommer.	47	51	55	59	61	65	67	71	75
Aansluiting Staatssp. V			8,50		12,22	3, 5	7,20		9,50
Utrecht (Maliëbaan). A			8,54		12,25	3, 9	7,23		9,54
Hilversum. V	6,55	8,25	9,25	11,15	12,27	3,23	7,27	8,23	10, —
Naarden-Bussum. A	7,18	8,44	9,47	11,38	12,45	3,45	7,46	8,46	10,19
Weesp door	7,32	8,47	9,51	11,42	12,47	3,49	7,49	8,50	10,22
Amsterdam (Oosterd.) A	8, 7	9,20	10,35	12,25	1,20	4,35	8,22	9,35	10,55

De treinen 47, 59 en 71 stoppen ook te Maartensdijk.

Alle treinen 1, 2 en 3 klasse
RETOURBILJETTEN, geldig voor toeristen op den dag der afreis en den daarop volgenden dag door deelsidelen personen.

Van AMSTERDAM naar UTRECHT en ZUTPHEN (via HILVERSUM).

Kil.	Personentar.	STATIONS.	64	42	66	44	46	48	50	52	54	56	58	60	62
1 kl.	2 kl.	3 kl.													
g. c.	g. c.	g. c.													
14	0.70	0.55	0.35												
23	1.15	0.90	0.60												
29	1.45	1.15	0.75												
45	1.80	1.40	0.90												
36	1.80	1.45	0.90												
46	2.30	1.85	1.15												
62	3.10	2.50	1.55												
89	4.45	3.55	2.25												
102	5.10	4.10	2.55												
106	5.30	4.25	2.65												

Van ZUTPHEN en UTRECHT naar AMSTERDAM (via HILVERSUM).

Kil.	Personentar.	STATIONS.	67	45	69	47	49	51	53	55	57	59	61	63	65
5	0.25	0.20	0.15												
18	0.90	0.70	0.45												
45	2.25	1.80	1.15												
61	3.05	2.45	1.55												
70	3.50	2.80	1.75												
78	3.90	3.10	1.95												
94	4.40	3.60	2.25												
84	4.90	3.35	2.10												
93	4.65	3.70	2.35												
106	5.30	4.25	2.65												

De treinen 59 en 63 naar Zutphen en 55 en 65 van Zutphen, zullen te Assel stoppen wanneer door de reizigers tijdig het verzoek is gedaan.
De treinen 42, 48, 54 en 62 naar Utrecht en 45, 49, 57 en 65 van Utrecht, zullen te Maartensdijk stoppen.
Voor verdere bepalingen zie bladzijden 14 en 15.

15 Mei 1876.
Hollandische IJzeren Spoorweg (Oosterspoorweg).
17

05 Dienstwoningen

→
05-01
Overwegwachteressen op de lijn Apeldoorn – Amersfoort bij wachterswoning 67 te Stroe, vóór 1920. V.l.n.r.: onbekend, mevrouw v.d. Wal en mevrouw Dusschooten. Als de wachter niet op zijn post was, kon zijn taak worden overgenomen door zijn echtgenote. Lange tijd waren overwegwachteressen de enige vrouwen die werkzaam waren binnen het spoorbedrijf.

→
05-02
Stenen woning nr. 26 aan de Brinklaan te Bussum. Op de achtergrond het in 1928 gebouwde viaduct in de Bussumergrintweg. In 1966 is hier de halte Bussum Zuid geopend. De woning heeft nog lang deels op het perron van de halte gestaan, maar is nu verdwenen.

Zoals gebruikelijk bij spoorwegen in de 19e eeuw kende de Oosterspoorweg een groot aantal dienstwoningen, meestal in de vorm van wachterswoningen die bewoond werden door een spoorwegwachter met zijn familie. Er waren ook andersoortige dienstwoningen, zoals woningen voor een brugwachter, de stationschef (als deze niet in het station woonde), de werkmeester (de baas van het locdepot) of voor een stationsassistent. Het is ondoenlijk om alle dienstwoningen op een rij te zetten die langs de Oosterspoorweg hebben gestaan, want het zijn er heel veel geweest. Als ze allemaal in 1874-1876 waren gebouwd, had dat misschien nog gekund, maar in de loop der jaren zijn er erg veel wijzigingen geweest. Woningen werden afgebroken, vernieuwd, veranderd of verplaatst en nieuwe woningen werden her en der naar behoefte langs de lijn gebouwd. De woningen waren genummerd van 1 tot en met 104 (Amsterdam – Zutphen) en 33A tot en met 52A (Hilversum – Lunetten), maar niet alle woningen deden mee in de nummering. Daarnaast werden er nummers overgeslagen of woningen tussengevoegd die dan nummers met een toegevoegde A of B kregen. Niettemin zullen we toch een poging doen om een korte beschrijving en een globaal overzicht te geven van dienstwoningen langs de Oosterspoorweg.

Veruit de meeste dienstwoningen betroffen wachterswoningen. Deze waren alle voorzien van een nummer en stonden globaal op 1 tot 2 kilometer onderlinge afstand en meestal bij een spoorweg-overgang, want een van de belangrijkste taken van de wachter was het bewaken van de overweg en het bedienen van de overwegbomen. Daarnaast hoorde het schouwen van de baan tot zijn taak en het doorseinen van passerende treinen naar de volgende wachter en eventueel het bedienen van een sein (blokwachter). Ook kon de wachter het bedienen van een beweegbare brug tot zijn taak hebben; dan was hij natuurlijk brugwachter. Tijdens de bouw

van de Oosterspoorweg in de jaren 1871-1876 werden in totaal meer dan 80 wachterswoningen gebouwd langs ruim 120 kilometer spoorweg. Er werd onderscheid gemaakt in woningen op “vaste bodem”, woningen op “slappe bodem” (veengrond) en woningen binnen verboden kringen, dus binnen het schootsveld van de diverse fortificaties die de Oosterspoorweg op verschillende punten doorkruiste. De woningen buiten de verboden kringen en op vaste bodem waren het beste af: deze hadden stenen spouwmuren en stenen binnenmuren. Woningen op slappe bodem werden halfsteens gebouwd, zodat zij minder zwaar waren en daardoor minder snel verzakten. Dat gold ook voor de woningen binnen de verboden kringen: deze moesten snel afgebroken kunnen worden in tijden van oorlog om niet in het schootsveld van de forten te staan. De wachterswoningen waren niet bepaald ruim bemeten. Ze hadden een plattegrond van ruim 9 bij 5,5 meter. Er was een halletje met een privaat (een toilet mag je het niet noemen; er was wel een “poepdoos”). Vanuit de hal kon je naar de berging en naar de woonkamer die tevens dienst deed als slaapvertrek met bedstede en keuken. Vanuit de woonkamer was nog een tweede slaapvertrek met bedsteden bereikbaar. Hieronder bevond zich ook de kelder. Er was een vliering, maar dat was in principe geen bewoonbaar deel van het huis. Men hanteerde een standaardontwerp van in principe identieke woningen, maar een uitzondering werd gemaakt voor wachterswoning 30 aan de Laarderweg in Hilversum. Deze stond dicht bij het station en kreeg een andere opzet. De plattegrond was kruisvormig en wat vooral ook opviel, waren de in sierlijk houtsnijwerk uitgevoerde dakranden en de fraai gedecoreerde omlijstingen van de vensters: een soort mini-villa die misschien niet mocht detoneren bij huizen in de omgeving, maar verder qua inhoud niet heel veel groter was dan de overige wachterswoningen. Dezelfde kruisvormige plattegrond zien we ook bij de brugwachterswoning aan de Muidertrekvaart

NS 05-03



05-03
Houten woning nr. 4 op “slappe bodem” aan de Ringvaart in de polder Watergraafsmeer bij Amsterdam (km. 6.165), 1934.



17 Amersfoort → km 44.4

→
17-01
Staatsieportret van het NCS-station Amersfoort na uitbreiding van het gebouw door verlenging van de zijvleugels, ca. 1880.

→
17-02
Het voorgebouw van het nieuwe station Amersfoort, gebouwd ter vervanging van het NCS-station, Amersfoort Staat en de Halte Aansluiting, kort na de voltooiing in 1901.

17-03
De sporenlayout van het NCS-station Amersfoort was in 1874 al uitgebreid voor medegebruik door de HIJSM. Vanwege de doortrek van de Oosterspoorweg naar Zutphen in 1876 werd nog een aantal aanpassingen gedaan (aangegeven in rood).

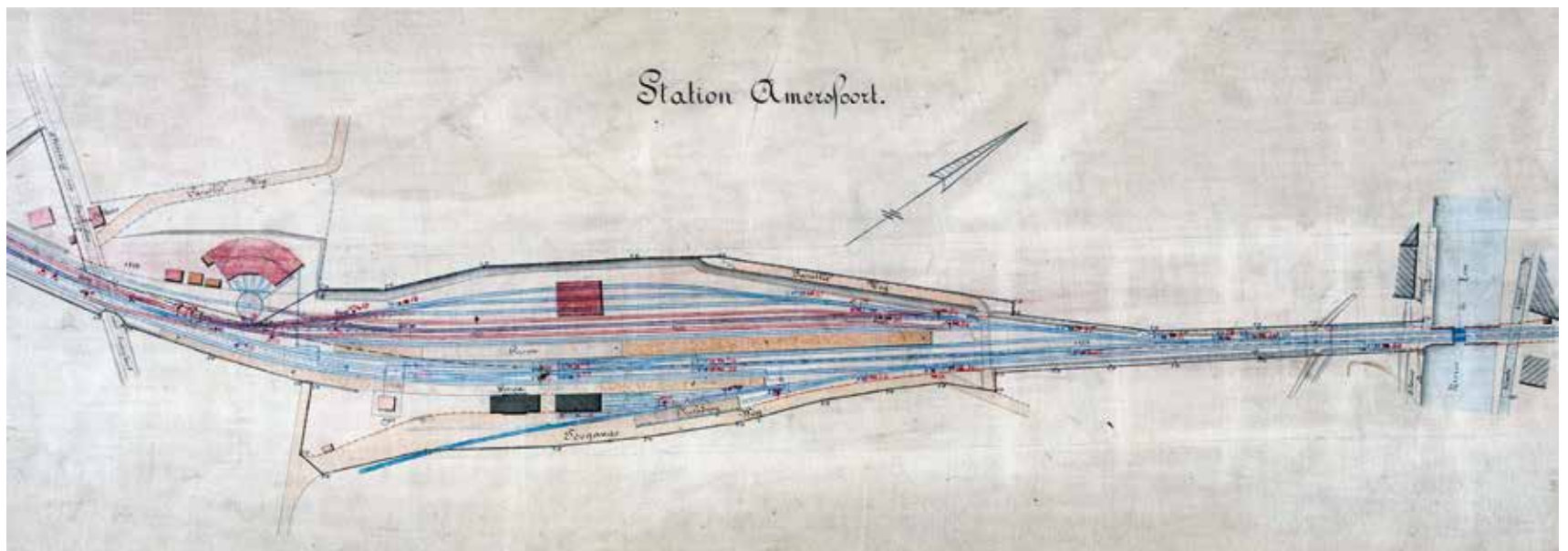
In de aanlegperiode van de spoorwegen kende Amersfoort een turbulente tijd. Rond de wisseling van de 19e naar de 20e eeuw waren er dicht bij elkaar drie stations in gebruik en er was een forse ingreep nodig om daar één station van te maken.

Opmerkelijk is dat het eerste stationsgebouw nog steeds bestaat, al doet het sinds 1901 niet meer als stationsgebouw dienst. Het gebouw is van oorsprong van het standaardtype 1e klasse van de Nederlandsche Centraal-Spoorwegmaatschappij (NCS), geopend in 1863 aan de Centraalspoorweg Utrecht – Zwolle. De Oosterspoorweg moest in Amersfoort de Centraalspoorweg kruisen en deed dat met medegebruik van het NCS-station, dat een stukje ten westen buiten de vestingwerken van Amersfoort stond. Toen het eerste deel van de Oosterspoorweg in 1874 geopend werd, keerden de treinen van de HIJSM uit Amsterdam op dit station en toen twee jaar later het tweede deel naar Zutphen in bedrijf kwam, boden de treinen van NCS en HIJSM hier aansluiting op elkaar. Al in 1875 werd het stationsgebouw vanwege het inwonen van de HIJSM vergoet door verlenging van de lage zijvleugels.

Tot het samengebruik van het NCS-station hoorde ook de toestemming die de NCS aan de HIJSM gaf om aan de oostzijde van haar goederenemplacement een locomotievenloods te bouwen. (De NCS had zelf geen locomotievenloods in Amersfoort.) Net als in Hilversum werd dat een polygonale loods met vijf sporen en een draaischijf. Bij het station verschenen meer sporen, met onder andere een rijtuigloods, een grotere goederenloods en een laad- en losplaats. Het NCS-emplacment telde oorspronkelijk 9 wissels en na de aanpassingen voor de HIJSM maar liefst 32 stuks.

De aanleg van staatswege van de nieuwe hoofdspoorlijn Amersfoort – Kesteren veranderde de situatie in Amersfoort drastisch. Zowel de HIJSM als de MESS aasden op de exploitatie,

omdat de lijn en de voorzetting ervan, over de Betuwelijn naar Nijmegen, een rechtstreekse verbinding met Duitsland via Nijmegen – Kleve kon betekenen. De lijn kwam in 1884 gereed, maar de discussies tussen de regering, de beide Kamers en de spoorwegmaatschappijen over de exploitatie duurden maar voort, tot deze in januari 1886 bij koninklijk besluit aan de HIJSM werd gegund. Die wilde de nieuwe lijn aansluiten op de Oosterspoorweg om rechtstreeks Amsterdam – Nijmegen te kunnen rijden, maar de lijn uit Kesteren, die westelijk van de stad was aangelegd, lag teveel naar het westen om dat via het NCS-station te kunnen doen. De lijn uit Kesteren eindigde daarom bij een tijdelijk houten station dat (ironisch genoeg) Amersfoort Staat heette. Voorbij dit station lagen nog een tractieterrein en een lang uithaalspoor dat afboog in westelijke richting. In arren moede legde de HIJSM een verbinding aan tussen dit uithaalspoor en het NCS-station, waarmee de lijn in ieder geval aangesloten was, maar alleen met heen en weer rangeren kon worden bereikt. Aanvankelijk was dat niet zo'n groot probleem, omdat aan de andere kant van de lijn in Kesteren de MESS aan de HIJSM domweg de toegang tot de Betuwelijn ontzegde. De HIJSM kon dus geen doorgaande treinen naar Nijmegen en Duitsland rijden. Na ingrijpen van regeringswege kon de HIJSM vanaf 1889 dat wel en dat jaar legde zij een verbinding aan tussen de Oosterspoorweg en Amersfoort Staat via een kruising met de Centraalspoorweg westelijk van het NCS-station. Bij de aansluitwissels op de Oosterspoorweg werd de halte Amersfoort Aansluiting Staat gemaakt, voornamelijk bestaande uit een perron. Het was een pure overstaphalte zonder in- en uitgangen, waar de HIJSM treindelen naar en van Zutphen en Nijmegen splitste en koppelde. Voor het overstappen reed ook een gratis omnibusdienst tussen Amersfoort NCS en Amersfoort Staat. De situatie met drie stations in elkaars nabijheid was natuurlijk niet handig en de staat besloot dat op te lossen door een vierde





20 Barneveld-Voorthuizen – km 61.0

→

20-01

Locomotief 3913 met trein D 171 van Amsterdam en Hoek van Holland naar Hannover met koersrijtuigen naar Leipzig, Berlijn en Wernigerode, passeert station Barneveld-Voorthuizen. Achteraan loopt een rijtuig van Den Haag SS naar Münster. Links woning 60 en rechts op de achtergrond een reservoorgebouw, 24 augustus 1934.

→

20-02

Emplacement van Barneveld-Voorthuizen, gezien vanuit het oosten. Op het viaduct van de lijn Ede – Nijkerk is een trein met locomotief 7005 net vertrokken van de halte Barneveld Kruispunt; 24 augustus 1934.

Zoals veel hoofdspoorlijnen in het begin van de spoorwegaanleg is de Oosterspoorweg primair ontworpen voor het vervoer van goederen en voor het snel vervoeren van reizigers over grotere afstanden. Deze spoorlijnen waren niet bedoeld om allerlei dorpen te ontsluiten; daarvoor werden in een later stadium lokaalspoorlijnen en tramlijnen aangelegd. Om plaatsen waarlangs een hoofdspoorlijn op enige afstand passeerde, toch enigszins te laten profiteren, werd wel een halte aangelegd op de kruising van de kortste weg naar zo'n naburige plaats met het spoor. Als resultaat daarvan werden niet zelden stations gesticht met de naam van twee plaatsen waar de spoorweg min of meer tussendoor liep. Het station zelf lag dan meestal in een geheel onbebouwde omgeving. Zo ook het station Barneveld-Voorthuizen aan de Oosterspoorweg, dat diende om de twee dorpen in de naam een treinverbinding te geven, waarbij Barneveld zo'n drie kilometer en Voorthuizen vier kilometer van het station verwijderd lag. Voorthuizen lag zelfs zo ver weg dat het station aanvankelijk alleen Barneveld heette; op 1 november 1883 werd het Barneveld-Voorthuizen. Pal naast de overweg in de weg tussen deze twee plaatsen verrees een stationsgebouw in de rechthoekige stijl die we van de meeste stations aan de Oosterspoorweg kennen. Natuurlijk kwamen er een laad- en losweg en een veelading voor het (lokale) goederenvervoer, maar grote drukte heeft er nooit geheerst.

Een kwart eeuw na de opening in 1876 werd Barneveld-Voorthuizen min of meer een kruisingsstation. Haaks op de in oost-westelijke richting gelegen Oosterspoorweg werd in 1903 een noord-zuid lopende lokaalspoorlijn van Nijkerk over Voorthuizen en Barneveld naar Ede in gebruik genomen, die een stuk beter de dorpen bediende waaraan Barneveld-Voorthuizen haar naam dankt. Voor deze door de Spoorweg-Maatschappij "De Veluwe" aangelegde en door de NCS geëxploiteerde lokaalspoorweg werd

een brug over de Oosterspoorweg gebouwd op korte afstand van het station, aan de oostkant van de overweg. Op de hoge spoordijk ten zuiden van die brug lag de stopplaats Barneveld (HSM). Deze ietwat misleidende naam werd in 1916 gewijzigd in Barneveld Kruispunt. De reizigers konden hier overstappen van en naar het honderd meter verderop gelegen HIJSM-station. Dat overstappen leverde echter niet veel op, zeker niet in de richting Amersfoort, omdat de NCS er wel voor zorgde dat de treinen hier niet goed op elkaar aansloten. Zij had liever dat de reizigers van en naar Amersfoort via Nijkerk (aan de Centraalspoorweg Utrecht – Zwolle) over de NCS-lijnen reisden dan met de HIJSM. In het bestek van de aanleg van Nijkerk – Ede was rekening gehouden met een krappe verbingsboog tussen de *Kippenlijn* richting Barneveld en de Oosterspoorweg richting Amersfoort, maar deze was om dezelfde reden door de NCS tegengehouden.

In de slechte aansluitingen veranderde niet veel aan toen de exploitatie van Nijkerk – Ede in 1919 overging naar de MESS, die net zo goed een concurrent van de HIJSM was. Ondanks de pogingen de bezetting van de treinen op te voeren, deed deze lijn het vooral op het noordelijke deel commercieel gezien erg slecht. Zoals zo vaak in de jaren dertig sloeg na de fusie van HIJSM en MESS tot NS de rationalisatie snel toe. Het noordelijke deel van de lijn werd gesloten en het zuidelijke deel alsnog met een scherpe boog aangesloten op de Oosterspoorweg in de richting Amersfoort, zij het dat de boog wat minder scherp was dan die uit het plan van 1903. Op 8 augustus 1937 werd Barneveld Dorp – Nijkerk gesloten en al op 3 oktober kwam Barneveld Dorp – Barneveld-Voorthuizen over de nieuwe boog in dienst. De lijn naar Nijkerk, inclusief de brug over de Oosterspoorweg werd al snel opgebroken. Het aansluitwiel van de nieuwe boog op de Oosterspoorweg lag enkele honderden meters ten westen van het station Barneveld-Voorthuizen, maar in de boog was een perron gemaakt dat bij

126

20-03



20-03

Station Barneveld-Voorthuizen op een ingekleurde prentbriefkaart. Links op de achtergrond het viaduct van de lijn Nijkerk – Ede en wachterswoning 60, ca. 1920.



30 Amersfoortsche straatweg Soestdijker straatweg Hilversum Sportpark – km 1.2

←
30-00
Emplacement Utrecht
Maliebaan, met de
loopbrug tussen de 1e
Korte Baanstraat en
Bolstraat, ca. 1935
(zie p.180).

Het moet wel toeval zijn dat de plaats Hilversum twee haltes heeft die aan hun derde naam toe zijn. Hilversum Mediapark is daarvan de jongste voorstadhalte, Hilversum Sportpark verreweg de oudste. De HIJSM voerde in 1885 een aantal 'lokaalspoortreinen' in tussen Hilversum en Utrecht Maliebaan, in navolging van een dienst met dergelijke langzame treinen tussen Amsterdam en Hilversum in 1882. Ook op Hilversum – Utrecht werd daarbij een handvol stopplaatsen bij overwegen geopend. Per 1 juni 1886 ging de stopplaats Amersfoortsche straatweg in bedrijf, niet ver van het hoofdstation van Hilversum, bij wachterswoning 33A. De naam van de stopplaats was merkwaardig, omdat de overweg eigenlijk in de Soestdijkerstraatweg lag. Wellicht kwam dat omdat de weg op de tekeningen van de HIJSM stond aangegeven als Straatweg van Hilversum naar Amersfoort. Op 1 februari 1919 werd de naam alsnog officieel gewijzigd in Soestdijker straatweg, hoewel de naam al in het spoorboekje van december 1918 gebruikt werd. Door de groei van Hilversum met villawijken in zuidelijke richting gedijde deze stopplaats veel beter dan andere. Ten tijde van de naamswijziging stopten hier inmiddels zelfs alle treinen. Aan het gebruik van de in 1938 officieel tot halte gepromoveerde stopplaats droeg ook de opening bij van een groot sportpark, voorzien van een voetbalveld, een atletiekbaan en een paardenrenbaan, destijds een grote publiekstrekker zoals we ook in Bussum hebben gezien. Er was daardoor zeer regelmatig evenementenvervoer naar de

Soestdijker straatweg. De perrons, die in bajonetligging om de Soestdijkerstraatweg heen liggen, werden verlengd voor het behandelen van lange treinen. In 1960 werd het sportpark verrijkt met een grote glazen hal voor binnensporten en andere evenementen, die op de Wereldtentoonstelling in 1958 in Brussel de Engelse expositiehal was geweest en daarom de naam Expohal kreeg. Vooral evenementen en tentoonstellingen in de Expohal zorgden regelmatig voor bulkvervoer en extra treinen.

Kaartverkoop en bediening van de overweg waren sinds 1885 ondergebracht in een wachthuisje bij woning 33A aan de opgang naar het perron in de richting Hilversum. In 1952 verrees aan de opgang naar het andere perron een klein gebouwtje waarheen de bediening van de overweg en het loket waren ondergebracht. Het was ontworpen door ir. Koen van der Gaast, die vrijwel tegelijkertijd het oostelijke ontvangstgebouw van station Hilversum ontwierp. Tien jaar later, in mei 1962, werd de houten rijwielstalling aan de overkant van de Soestdijkerstraatweg vervangen door een veel groter, langgerekt stenen gebouw met een lectuur- en een bloemenkiosk. Tevens werden de antieke houtenabri's op de perrons vervangen door stenen exemplaren in een eigentijdse vormgeving, alles ontworpen door W.J. Drees, een naaste medewerker van Van der Gaast.

164

JACQ STEVENS 30-01



30-01
Woning 33a en plaatskaarten-
kantoortje stonden op het
perron in de richting
Hilversum van de stopplaats
Soestdijkerstraatweg, 1941.

De naam Soestdijker straatweg (zonder Hilversum ervoor) was nogal nietszeggend voor wie naar een groot sportpark in Hilversum zocht en bovendien bleek dat er bij het reizend publiek verwarring optrad met de halte Soestdijk aan de lijn Den Dolder – Baarn, waardoor men met name in Utrecht in de verkeerde trein stapte. Toch duurde het nog tot 30 mei 1965 voordat de naam van de halte werd gewijzigd in Hilversum Sportpark.

De overweg werd in december 1961 beveiligd met een AHOB, geplaatst toen het blokstelsel van Hilversum – Blauwkapel werd vervangen door automatisch blokstelsel. Het gebouwtje op het eerste perron, waar sindsdien alleen nog kaartverkoop plaatsvond, had het voor een evenementenhalte grote nadeel dat het de doorgang naar het perron sterk versmalde. Dat leidde ertoe dat het in 1981 onder de slopershamer viel. Voor plaatsbewijzen moest men voortaan bij het kantoortje van de beheerder van de rijwielstalling zijn, dat tot plaatskaartenkantoor was verbouwd. De oude wachterswoning 33A, die naast het tweede perron stond, was in de jaren zeventig al afgebroken. In 2003 ging de kaartverkoop over naar automaten. In plaats van lectuur, bloemen en plaatskaarten zijn in het voorgebouw van de fietsenstalling sindsdien snacks verkrijgbaar.

Inmiddels doet de halte de naam Sportpark nog weinig eer aan: de paardenrenbaan is in 1989 gesloten en de Expohal in 1996 afgebroken. In plaats ervan zijn hier kantoren en een groot



30-02
Station Hilversum Sportpark met links de fietsenstalling met snackbar, 4 maart 2024.

30-03
De gloednieuwe accommodatie van de halte Soestdijkerstraatweg op het perron richting Utrecht, 28 oktober 1952. De uitbreiding van de overweg met een voetpad is nog niet gereed.

MBO-college verzezen en inmiddels is een groot plan opgesteld voor de ontwikkeling van het gebied tot het *Arenapark* aan weerszijden van de spoorlijn met talrijke verschillende functies. Bij het plan hoort een grote onderdoorgang onder het spoor enkele honderden meters ten noorden van de halte en hierheen zou Hilversum Sportpark dan verplaatst moeten worden. Op alle tekeningen van Arenapark zijn de gotische bogen van de bovenleidingportalen gehandhaafd. Of het plan zal worden uitgevoerd en zo ja, op welke termijn, zal voorlopig afgewacht moeten worden.



Colofon

UITGAVE

WBOOKS, Zwolle
info@wbooks.com
www.wbooks.com

Dit boek verschijnt ter gelegenheid van de tentoonstelling *Maliebaanstation 150 jaar*, te zien t/m 1 november 2024 in Het Spoorwegmuseum te Utrecht.



TEKST

J.M. ten Broek
V.M. Lansink

VORMGEVING

DeLeeuwOntwerper(s), 's-Gravenhage

© 2024

WBOOKS Zwolle / de auteurs

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeleelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Pictoright te Amsterdam. © c/o Pictoright Amsterdam 2024.

ISBN 978 94 625 8635 2
NUR 680, 693

OVER DE AUTEURS

De ongebreidelde belangstelling van de auteurs voor de restanten en de historie van verdwenen spoorlijnen, die in 2016 leidde tot de *Atlas van de verdwenen spoorlijnen in Nederland*, bracht hen ook op het spoor van nog volop in gebruik zijnde railverbindingen. De rijke historie van de 150-jarige Oosterspoorweg is door hen uitgebreid onderzocht en gedocumenteerd.

V.M. (Victor) Lansink (Doetinchem, 1970) studeerde aan de Academie voor Beeldende Kunsten in Arnhem en Kunstgeschiedenis aan de Universiteit van Utrecht. Sinds 2001 is hij werkzaam als beheerder van de collectie historisch beeldmateriaal van Het Utrechts Archief in Utrecht. Sinds 2004 onderhoudt Victor de website www.railtrash.net, met daarop inmiddels meer dan 200 reportages van systematische verkenningen van gesloten of verdwenen spoorlijnen in binnen- en buitenland.

J.M. (Michiel) ten Broek (Vlaardingen, 1953) trad in 1971 in dienst bij de NS in Amsterdam, waar hij in 37 jaar diverse functies bekleedde, veelal op het raakvlak van de planning en uitvoering van de treindienst en de bouw van nieuwe en de verbouwing van bestaande infrastructuur. Sinds 2009 werkt hij als Specialist Railverkeerstechniek bij ingenieursbureau Arcadis. Michiel schrijft al sinds 1979 artikelen in diverse tijdschriften, met name in het maandblad *Op de Rails* over dienstregelingen en materieelinzet bij de NS.

192



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

De NVBS is in 1931 opgericht, heeft circa 4100 leden en heeft onder meer als doel het bevorderen van publicaties over de spoor- en tramgeschiedenis. Wilt u meer weten over de NVBS of over haar maandblad 'Op de Rails' dan kunt u op het volgende adres terecht: NVBS, Stationsplein 47, 3818 LE Amersfoort, tevens bereikbaar via het emailadres: info@nvbs.com; informatie van en over de NVBS is te vinden op de website www.nvbs.com.

**DE OOSTERSPOORWEG
DE SPOORLIJN AMSTERDAM – ZUTPHEN
MET ZIJTAK HILVERSUM – UTRECHT**

De Oosterspoorweg van de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij kwam in 1874 en 1876 in gebruik. De spoorverbinding Amsterdam – Amersfoort – Apeldoorn – Zutphen maakte deel uit van een succesrijke verbinding met Duitsland voor het internationale goederenvervoer. Het was de eerste spoorlijn die openlijk de concurrentie aanging met een andere spoorlijn, namelijk de Rijnspoorweg tussen Amsterdam en Arnhem. Met de opening van de Oosterspoorweg nam het tijdperk van elkaar dwarszittende en moeizaam samenwerkende spoorwegmaatschappijen een aanvang. Daarnaast bracht de spoorverbinding met Amsterdam enkele dorpen in het Gooi tot grote groei en maakte een zeer omvangrijk forensenverkeer mogelijk. De zijtak Hilversum – Utrecht Maliebaan komt eveneens uit concurrentie met de Rijnspoorweg voort. Na een halve eeuw werden de spoorwegmaatschappijen door financiële nood in elkaars armen gedreven en fuseerden tot de Nederlandse Spoorwegen. De Oosterspoorweg was nu een deel van het integrale spoorwegnet en veranderde mee. Tussen Apeldoorn en Zutphen rijden al lang geen internationale kolentreinen meer, het Utrechtse Maliebaanstation werd gesloten en getransformeerd tot Spoorwegmuseum.

De ontwikkeling in anderhalve eeuw van 123 kilometer aan spoorlijn wordt uitgebreid beschreven in dit rijk geïllustreerde boek, waarbij de auteurs vele interessante en vaak onbekende details aan het licht weten te brengen.



9 789462 586352

WWW.WBOOKS.COM

