

## De tram in Utrecht rond 1910

In het Maandblad van november 1970 wijdde ik een bespreking aan het in de zomer van dat jaar verschenen boekje van onze oud-minister van Buitenlandse Zaken mr. J. W. Beyen, getiteld „De zin van het nutteloze”, met als ondertitel „Rarekiek van de 19e-eeuwse jaren der 20e eeuw”.

Ik ben toen zo vrij geweest enige kleine aanvullingen en verbeteringen te geven op wat de thans, als ik mij niet vergis, 76 jaar oude schrijver hierin over Utrecht in de eerste twee decaden der 20e eeuw vertelt.

Ook ik ken deze periode of tenminste een groot deel daarvan vrij goed, want al ben ik iets jonger, of liever iets minder oud dan mr. Beyen, toch kan ik mij tal van toestanden en gebeurtenissen in en om Utrecht uit de jaren 1908 tot 1919 nog goed herinneren.

Evenals dat met mijn vader in 1875 het geval was geweest, ben ik met mijn ouders - of liever zijn mijn ouders met mij en mijn vier jaar oudere zuster, min of meer toevallig in Utrecht komen wonen en wel kort na mijn zevende verjaardag, die ik nog in mijn geboorteplaats, Den Helder, had gevierd. In de zomer toch van 1908 was mijn vader, die als eerste-luitenant der artillerie van 1896 tot 1908 in Den Helder in garnizoen had gelegen, tot kapitein bij het „zwarte wapen” bevorderd en overgeplaatst naar Utrecht, waar hij belast werd met het commando over de zevende compagnie van het voor een deel in die stad in garnizoen liggende Eerste Regiment Vestingartillerie (1 R. Vg. A.). Bij ditzelfde regiment was hij te Utrecht in 1890, na van 1886 tot 1890 de K(oninklijke) M(ilitaire) A(cademie) te Breda bezocht te hebben, tot tweede-luitenant der artillerie benoemd en bedigd. Op het Utrechtse garnizoen van vóór de

Eerste Wereldoorlog kom ik, naar ik hoop, later nog terug.

Ik ben in 1908, ook weer zoals met mijn vader in 1875 het geval was geweest leerling geworden van de „Openbare school voor Lager Onderwijs voor jongens der vijfde klasse” aan het Schoolplein. Dit was een der beide opleidingsscholen voor gymnasium en H.B.S. voor jongens.

Daar ik mijn eerste lagere schooljaar in Den Helder had doorgebracht, werd ik leerling der tweede klasse.

### Laméris

Weinig heeft mijn vader, toen hij in 1881 de school aan het Schoolplein verliet, kunnen voorzien, dat hij 27 jaar later zijn zoon als leerling dierzelfde school zou laten inschrijven en nog minder, dat hij bij die gelegenheid begroet zou worden door de heer D. Laméris, die in 1875 tot hoofd van die toen gloednieuwe school was benoemd en dat na 1908 nog zes jaar lang zou blijven. Over deze destijds in Utrecht bekende figuur, vader van de beroemde hoogleraar in de chirurgie prof. dr. H. L. Laméris<sup>1)</sup>, vertel ik later nog iets meer.

In 1913 heb ik de school aan het Schoolplein verlaten, maar ben toen niet zoals mijn vader naar de Rijks Hogere Burgerschool aan de Kruisstraat gegaan en evenmin naar een der andere toen in Utrecht bestaande Hogere Burgerscholen, maar naar het Stedelijk Gymnasium, dat dit jaar zijn vijfhonderdjarig bestaan gaat vieren. Deze school was toen nog gevestigd in het bekende gebouw aan het Janskerkhof, naast de „Statenkamer”, maar had ook een gevel met ingang aan de Minrebroedersstraat. Rector dezer „instelling van Voorbereidend Hoger Onderwijs”, zoals zij tot de in-

MAANDBLAD

# oud-utrecht

47e jaargang - nummer 5 - mei 1974

Vereniging tot beoefening en tot verspreiding van de kennis der geschiedenis van de stad en de provincie Utrecht

**Voorzitter:**

A. H. R. Hoogezand, Zandpad 87, Breukelen, tel. (03462) 23 62.

**Secretaris:**

drs. H. L. Ph. Leeuwenberg, p/a Rijksarchief, Alexander Numankade 201, Utrecht, tel. (030) 71 00 44.

**Penningmeester:**

D. A. Belderbos, Kromme Nieuwegracht 19, Utrecht, tel. (030) 31 23 18.

**Administratie:**

**Contributie:** Minimum: f 25,—, gironr. 575520.

**Redactielid:**

mevr. M. Uittenbogaard-van Terwisga, Titus Brandsmalaan 17, Vleuten, tel. (03407) 19 86.

**Eindredactie:**

H. Sneljder, Oasedreef 2, Utrecht, tel. (030) 61 60 91 (tevens redactie-adres).

voering van de Mammoetwet in 1968 zou blijven heten, was dr. N. J. Singels, die in een villa aan het Wilhelminapark woonde bij de Burgemeester Reigerstraat. Ook op deze school kom ik waarschijnlijk later nog uitvoeriger terug.

Aan dit gymnasium heb ik in 1919 het eindexamen alpha behaald. Onder de rijksgecommitteerden die toen nog drie in getal waren was de Utrechtse hoogleraar prof. dr. G. W. Kernkamp, bij wie ik later nog college zou gaan lopen en examens en tentamens afleggen. Ik ben n.l. na mijn eindexamen aan de Utrechtse Rijksuniversiteit eerst rechten en vervolgens geschiedenis gaan studeren, maar die periode valt buiten mijn jeugdhervindingen.

### Paardetram

Na deze inleiding, die wat langer is uitgevallen dan in mijn bedoeling lag, kom ik tot het eigenlijke onderwerp van deze eerste aflevering jeugdhervindingen, die ik van tijd tot tijd in dit blad hoop te kunnen publiceren. Dit onderwerp, waarover ook mijn tweede bijdrage nog zal handelen is: Trams en tramwegen in en bij Utrecht omstreeks 1910. De U(trechtse) T(ramweg) M(aatschappij) had op 14 september 1906 de dienst op haar verschillende paardetramlijnen in de stad gestaakt. Sindsdien was de paardetram vrijwel uit het Utrechtse straatbeeld verdwenen waarin zij gedurende bijna dertig jaren een belangrijke plaats had ingenomen. Haar plaats werd overgenomen door de elektrische trams van de Gemeente T(ram) U(trecht), waarvan de eerste op 20 juni 1906, de laatste op 15 januari 1913 door de straten van de hoofdstad van het Sticht zou rijden.<sup>2)</sup>

Toch liepen er in de zomer van 1908 nog paardetrans door enkele straten van de oude Bisschopstad, echter niet op stadslijnen, maar op interlokale of intercommunale tramlijnen, n.l. over Jutphaas naar Vreeswijk en via De Bilt naar Zeist.

De eerstgenoemde tramlijn dateerde uit 1883 en had haar beginpunt tot 1906 gehad op het Stationsplein, doch in de eerste helft van dat jaar was het in verband met de aanleg van de „Ringlijn” der G.T.U. verplaatst naar de Westerkade bij de Vaartse Rijnbrug.

Van deze gelegenheid maak ik meteen gebruik - al ga ik daarmee andermaal het kader mijner jeugdhervindingen te buiten - om te vertellen, dat de tramlijn Utrecht-Vreeswijk gedurende de eerste tien jaren van haar bestaan met stoomtractie is geëxploiteerd. De trams op deze lijn zijn de eerste en tevens de laatste stoomtrams geweest, die ooit door de straten van Utrecht hebben gereden. Jammer genoeg is er geen enkele afbeelding van bekend; mocht een lezer er soms een hebben of weten, waar er zich een bevindt, dan houd ik mij uiteraard voor een seintje dienaangaande aanbevolen. Er zullen overigens, dunkt mij,

niet veel bewoners van Utrecht zijn, die ooit van het bestaan van deze stoomtram hebben gehoord, terwijl er natuurlijk onder hen nauwelijks meer iemand zal zijn, die hem nog zelf heeft zien rijden: zo iemand zou op zijn minst 85 jaar oud moeten zijn. Nu ik toch eenmaal buiten mijn boekje ben gegaan, kan ik meteen ook nog wel vertellen, dat deze stoomtramlijn een der weinige tot uitvoering gekomen tramlijnen is geweest, waarmee haar eerste exploitante, de IJsselstoomtramwegmaatschappij, in het laatste kwart der vorige eeuw het vasteland van Zuid-Holland en het zuidwestelijk deel van Utrecht had willen overdekken. Een der andere inderdaad aangelegde lijnen was de stoomtramlijn Gouda-Oudewater, die nog geen 25 jaar heeft bestaan, n.l. van 15 jan. 1884 tot 7 augustus 1907. Zij was trouwens slechts het westelijk deel van een tramlijn, die van Gouda over Oudewater en Montfoort naar Utrecht zou hebben moeten lopen, maar waarvan het oostelijk gedeelte in de (teken)pen is gebleven. Haar einde in 1907 was hoogstwaarschijnlijk een gevolg van het feit, dat Oudewater precies een jaar daarvoor, n.l. op 7 augustus 1906 een paardetramverbinding met het aan de spoorweg Gouda-Woerden-Utrecht van de „S.S.” gelegen stationnetje Oudewater-Papekop had gekregen. Een florissante lijn is de lijn Gouda-Oudewater ook vóór zij op 7 aug. 1907 de laatste stoom uitblies nooit geweest.

De paardetractie<sup>3)</sup> op deze lijn heeft geduurd tot enige tijd na de Eerste Wereldoorlog. Merkwaaardigerwijze deed de maatschappij, bij wie seider 1893 de exploitatie van deze lijn berustte, zich zelf min of meer concurrentie aan door het exploiteren van een dienst met stoombootjes van Utrecht over Jutphaas naar Vreeswijk en terug. De exploitante hiervan was de Tram- en Bargedienst „Vereeniging”.

### Uniek

Wij zagen reeds, dat het beginpunt van deze intercommunale tramlijn sedert 1906 gelegen was aan de Westerkade; het eindpunt te Vreeswijk lag halverwege de helling van de weg langs het Merwedekanaal naar de zuidelijke Lekdijk, bij de westelijke schutsluis van dat kanaal. Deze ligging leidde tot het bestaan van twee fenomenen, die althans voorzover mij bekend, uniek waren in Nederland.

Ten eerste moest de tram bij aankomst op het eindpunt direct op de handrem worden gezet teneinde te voorkomen dat zij, eventueel onder medesleping van het paard, weer in de richting Utrecht terug zou gaan rijden. Na deze manipulatie, die zowel door de conducteur als door de koetsier uitgevoerd kon worden (zowel op het voor- als op het achterbalkon kon de handrem worden bediend) werd het paard (ik meen, dat het er altijd of bijna altijd maar één was) onder geleide van de koetsier

naar de op enige afstand van het eindpunt, links van de weg gelegen paardestal gebracht, die deel uitmaakte van de kleine remise, waar de enkele tramwagens die op deze lijn reden, 's nachts werden „gestald”. De tramwagen bleef onder de hoede van de conducteur op het eindpunt staan tot het uur van vertrek was aangebroken. Dan had deze functionaris, die zich inmiddels op het voorbalkon had geposteerd, niets anders te doen dan de handrem los te draaien en de tramwagens sukkelde, schijnbaar uit zich zelf, de helling af om, eventueel onder gebruikmaking van de handrem, juist tot stilstand te komen op de plaats, waar de koetsier met een al dan niet „vers” paard stond te wachten. Na het paard voor de tram te hebben gespannen krom de koetsier op het voorbalkon, de conducteur verhuisde naar het achterbalkon, de rem werd zo nodig losgedraaid en de terugrit naar Jutphaas en Utrecht kon beginnen.

### Wissels

De ongeveer tien kilometer lange tramlijn telde, als mijn herinnering mij tenminste geen parten speelt, in het geheel zes wissels, twee bij het vertrekpunt op de Westerkade (ik heb ze echter bij mijn weten nimmer „actief” zien gebruiken) twee te Jutphaas, waar de trams naar en van Vreeswijk elkaar konden kruisen en twee bij de remise te Vreeswijk.

De gehele lijn had enkel spoor. Dit lag, van Vreeswijk af gerekend, langs de westelijke oever van het Merwedekanaal en de Vaartse Rijn, aan de oostzijde van de Weg U.-Vreeswijk die eigendom was van de gemeente Utrecht en ook door haar beheerd en onderhouden werd.

Slechts op één punt week het daar van af, n.l. waar het Merwedekanaal en de Vaartse Rijn samen komen. Van Jutphaas af gerekend liep het spoor bij de brug over het Merwedekanaal op dat punt schuin naar links over de weg langs de westelijke kanaaloeverboog dan met een bocht naar rechts achter de bij die brug staande brugwachterswoning om en kruiste dan de zo even genoemde weg nogmaals, maar nu met een rechte hoek, lag vervolgens in het brugdek van de brug en bereikte even later, met een bocht naar links de westelijke oever van de Vaartse Rijn om die verder tot het eindpunt te blijven volgen.

Behalve de zo juist genoemde brug lagen er in het traject Utrecht-Vreeswijk nog twee andere bruggen in de lijn, de eerste iets ten zuiden van het dorp Jutphaas over de „Doorslag”, de verbinding tussen het Merwedekanaal en de Hollandse IJssel, en even ten zuiden van de overwegen over de spoorlijnen Utrecht-'s-Hertogenbosch en Utrecht-Arnhem de Jeremiebrug over de Kruisvaart, die een verbinding vormde tussen de Vaartse Rijn en de Leidse- of Oude Rijn. Nog jaren na de Eerste Wereldoorlog heeft een klein stukje

## EXCURSIES



Ook de tweede zomerexcursie is gericht op de provincie.

**8 juni** bustocht naar Rhenen. Vertrek 9 uur precies vanaf de Kruisstraat, Utrecht, 10 uur koffie in

het veerhuis De Stichtse Oever, waarna bezichtiging van de Cunerakerk (met o.a. renaissance-oxaal) en de -toren, o.l.v. mevrouw A. v. d. Bunt, conservatrice van het streekmuseum in Rhenen, Plm. 12 uur koffietafel in De Koerheuvel. 's Middags bezichtiging van het streekmuseum en een wandeling over de resten van stadswallen. Tegen 3 uur vertrek per bus naar de Grebbeberg, van waar een uitstap naar de „Koningstafel” (bij gunstig weer). De provinciaal archeoloog W. J. van Tent zal daar een uiteenzetting geven over de historie van dit Romeinse overblijfsel.

Na een kopje thee wordt de terugreis aangevaard om te ongeveer 17 uur in Utrecht terug te zijn.

Kosten van deelname f 20,— p.p., voor hen die met eigen vervoer wensen te gaan, f 15,— p.p. Kaarten vanaf 21 mei bij De Discus, Minrebroederstraat 25, Utrecht (ook per giro: 57 55 20 t.n.v. Oud-Utrecht, met f 0,50 extra per bestelling voor toezending der kaarten). Eén introducee per lid toegestaan.

**4 juni** 8 uur 's avonds: rondleiding door dr. J. E. A. L. Struick langs de tentoonstelling gewijd aan mr. S. Muller Fz in het Gemeentelijk Archief, Alexander Numankade (de tentoonstelling vanaf 18 mei tot 20 juni).

In **september**: voor de velen die 20 april teleurgesteld moesten worden is er een **herhaling** van het bezoek aan de Jacobi- en Klaaskerk.

Voorts een bezoek aan de tentoonstelling in het Rijksarchief t.g.v. 300-jarig bestaan van de Evangelische Broedergemeente, gevolgd door een bezoek aan de gebouwen van Rijksmonumentenzorg in Zeist.

**Sept./okt.**: Bezoek aan de tentoonstelling „Belle van Zuylen” op het Slot Zuylen.

**Okt./nov.**: Kartografietentoonstelling in het Provinciehuis.

transport in een der landhoofden van de Jeremiebrug de herinnering bewaard aan de tramweg Utrecht-Vreeswijk, maar daar dit nu reeds sedert lang verdwenen is, valt in Utrecht thans geen enkele stoffelijke herinnering eraan meer te vinden. ▶

De andere paardetram, die de stad Utrecht nog bezat toen ons gezin in de zomer van 1908 daar kwam wonen, was de paardetram Utrecht-De Bilt-Zeist. Maar het was toen reeds ongeveer een half jaar een oneigenlijke paardetram, want sedert maart 1908 werden zijn rijtuigen van het Centraal Station en terug gesleept door motorwagens van de G.T.U. Eerst bij de Museumbrug begon, resp. eindigde de paardetractie. Deze werd op 19 augustus 1909, toen de tramlijn naar Zeist geëlektrificeerd werd, definitief beëindigd. De stal van de paarden stond op de zuidoostelijke hoek van de Willem Barentsstraat en de Heemskerckstraat, zodat de paarden van en naar de Museumbrug enkele honderden meters moesten afleggen onder geleide van een koetsier.

Een eind verderop stond in de zomer van 1908 aan de Willem Barentsstraat, aan de westzijde tussen de Heemskerckstraat en de Cornelis Houtmanstraat, nog de tramremise van de G.T.U.-lijn Stationsplein-Museumbrug met een paardestal. De G.T.U. had nl. naast haar smalspoortramlijnen in Utrecht van 1901 tot 1907 ook een breedspoortramlijn bezeten, die op het zojuist genoemde traject reed. Hierbij werd gebruik gemaakt van de rails van de tramlijn Utrecht-Zeist, die daar in 1901 reeds meer dan twintig jaar lagen en die een spoorwijdte van 153 mm had. De G.T.U. had dan ook voor deze lijn enkele afzonderlijke tramwagens voor breed spoor moeten aanschaffen en ook een afzonderlijke remise ervoor moeten bouwen, want zij konden natuurlijk niet „gestald” worden in de remise aan de noordzijde van het plein voor het Maliebaanstation, waar de andere tramwagens 's nachts werden opgeborgen. Dit in 1874 geopende stationsgebouw, werd in 1908 nog door vele bewoners van Utrecht aangeduid als „station van de Oosterspoorweg”. Deze spoorweg liep van Amsterdam over Hilversum, Amersfoort, Apeldoorn en Deventer naar Twente en had een zijtak Hilversum-Utrecht. In 1908 reeds was het Maliebaanstation een, althans voor passagiersvervoer weinig gebruikt station: bijna alle reizigers naar en van Hilversum maakten gebruik van de halte Biltstraat. Het voormalige station Maliebaan trekt thans als Spoorwegmuseum jaarlijks meer bezoekers dan in de laatste jaren van zijn bestaan als spoorwegstation!

Burgh-Haamstede mr. J. J. Beyerman

1) Van de vier zoons en vier dochter van de heer Laméris waren de oudste twee, van wie de latere hoogleraar weer de oudste was, nog in Zwolle geboren, waar de heer Laméris vóór zijn benoeming in Utrecht hoofd ener O.L.S. was geweest.

2) Het is wel aardig - al ga hiermede eigenlijk buiten het kader mijner jeugdherinneringen, die eerst in de zomer van 1908 beginnen - er hier even op te wijzen, dat er in Utrecht van 20 juni 1906 tot en

met 14 september 1907 zowel elektrische als paardetrans hadden gereden, de eerste van de GTU, de tweede van de STM. De routes hadden echter slechts op één punt door dezelfde straat gelopen en dat nog slechts gedurende drie maanden, n.l. van 16 juni tot en met 14 september 1907. In die periode had men aan de ene kant van het gedeelte Maliebaan tussen Nachtegaalstraat en Maliesingel elektrische en aan de andere zijde paardetrans zien rijden!

3) In het boekje van wijlen Jan Reeskamp over de elektrische trams in de stad en de provincie Utrecht, dat in 1970 is verschenen en waarvan ik een exemplaar van de in 1972 verschenen bijgewerkte druk bezit, staat dat dit het geval is geweest van maart 1908 tot en met 19 augustus 1909 (blz. 42). Deze trekdiensten zouden van maart t.e.m. 26 november 1908 zijn verricht door motorwagens van de „eerste” lijn vier en van 27 november 1908 tot en met 19 augustus 1909 door motorwagens van lijn 2. Dit klopt echter niet met wat hierover wordt medegedeeld in het - overigens niet door overzichtelijkheid uitmuntende - „Lijnenoverzicht met alle routewijzigingen der G.T.U.” op blz. 34 en 35. Volgens dit overzicht zou de dienst op de „eerste” lijn 4 gestaakt zijn op 16 oktober 1908; de volgende dag zou volgens Reeskamp lijn 4 zijn gecombineerd met lijn 2 (blz. 35). Maar volgens datzelfde overzicht (blz. 34) zou het traject C.S.-Museumbrug van lijn 2 eerst op 27 november 1908 in dienst zijn gesteld. De ene of de andere bewering moet onjuist zijn.

---

## Om „De Utrecht”

Op 21 december 1973 heeft de werkgroep Behoud „De Utrecht” een verzoekschrift aan de Kroon gericht tot vernietiging, of althans schorsing in afwachting van nader onderzoek, van het Utrechtse raadsbesluit van 31 augustus 1973 om de panden van „De Utrecht” te laten slopen. Bij dit verzoekschrift ontbrak een ondertekening namens onze vereniging, omdat binnen de beperkte tijd waarin deze zaak geregeld moest worden, geen contact gelegd kon worden met het dagelijks bestuur.

Inmiddels heeft dit uit betrouwbare bron vernomen dat een nieuwe raming de toekomstige behoefte aan kantoorruimte in Hoog Catharijne lager geschat heeft, en dat daarom al gedacht wordt aan de mogelijkheid om de omvang van het Hoog Catharijne-plan te moeten verkleinen. Het bestuur heeft dit nieuwe aspect aangegegrepen om zich op 3 april jl. alsnog bij het verzoekschrift van de werkgroep aan te sluiten. In het licht van deze informatie bezien zou de sloop van „De Utrecht”-panden immers opnieuw ter discussie gesteld moeten worden.