

Deze rubriek is een samenwerking tussen de Alkmaarsche Courant en het Regionaal Archief. In 'Ik was erbij' zal steeds een foto uit de collecties van het archief te zien zijn van een opmerkelijke gebeurtenis uit het verleden. Het verhaal bij de foto wordt geschreven door medewerkers van het Regionaal Archief. U wordt gevraagd om uw herinneringen aan die gebeurtenis naar ons toe te sturen: r.schmitz@hdcmmedia.nl of Vooradam 1, 181 MA Alkmaar. Reacties zullen in de rubriek 'De plek' of elders op deze pagina worden afgedrukt. Zo komt er met uw medewerking een reconstructie van de gebeurtenis tot stand.

Ik was erbij

Opmerkelijke regionale verhalen uit de vorige eeuw

1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000



10-6-2012

Per tram naar Duin en Bosch

DOOR HET REGIONAAL ARCHIEF

Elk weekend zijn ze te zien. Tientallen treinreizigers met wandelschoenen en afritsbroeken die op station Castricum uitstappen om te beginnen aan een 'duinwandeling'. De spoorbaan Amsterdam – Alkmaar schampt hier aan de duinenrij en je stapt dus praktisch uit in het schitterende duingebied.

Wanneer de wandeling evenwijdig aan de spoorbaan wordt gestart, over de Duinenboschweg richting het Provinciaal Ziekenhuis 'Duin en Bosch', dan wordt gelopen over een wandelpad dat uiteindelijk eindigt midden op het terrein van Duin en Bosch. Weinigen van de wandelaars zullen zich realiseren dat er dan wordt gelopen over een voormalige trambaan.

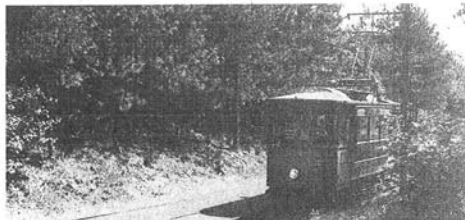
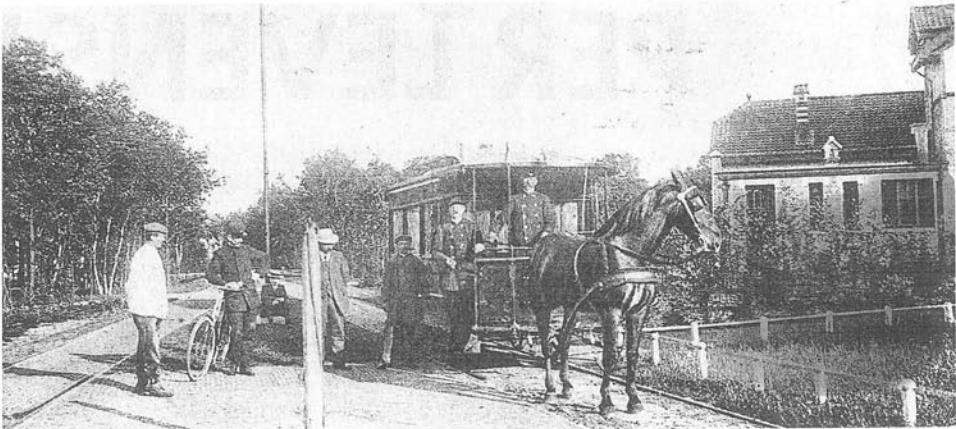
Toen in 1902 werd begonnen met de bouw van het Tweede Provinciaal Krankzinnigengesticht in het duingebied ten noordwesten van Castricum, werd direct een spoorbaan aangelegd voor de aanvoer van bouwmaterialen. Nadat in 1909 de bouw van de instelling was afgerond, werd besloten het werkspoor niet af te breken zoals gebruikelijk, maar in gebruik te houden voor personenvervoer. En dit was bittere noodzaak; de afgelegen ligging van het gesticht was er de oorzaak van dat er bijzonder moeilijk voldoende medisch en huishoudelijk personeel te vinden was.

Gekozen werd voor een paardentram en op 30 januari 1914 was het zover: de eerste rit. Feestelijk in gebruik genomen door een toneelgezelschap. Er waren voor de tramdienst twee tramrijtuigen als occasion gekocht van de Gemeente Tram Amsterdam, en het pad tussen de sporen was bestraat voor de paardenvoeten. En zo kon het dus gebeuren dat een nietsvermoedende natuurgenieter, en passant werd opgeschrikt door een typische Amsterdamske stadstram midden in het duingebied!

De rit over bijna 2 kilometer duurde 8 minuten, werd 13 maal per dag afgeleid, en sloot keurig aan op de dienstregeling van de treinen in Castricum. Personeel, hun gezin, alsmede patiënten, betaalden 3 cent per rit, bezoekers 5 cent. Vooral tijdens de weekenden was het een drukte van belang. Vaak moesten dan beide tramwagens gekoppeld worden om alle

Aankomst van de paardentram bij Duin en Bosch, rond 1915. De gebouwen rechts zijn van het administratiegebouw. Net zichtbaar is de bestrating tussen de rails ten behoeve van de paardenvoeten.

FOTO'S REGIONAAL ARCHIEF



Boven: de tram na elektrificatie in volle glorie door de natuur. Het blijft een Amsterdams rijtuig en dat werkt vervoerend voor de specialist. Rechts: waar ooit de tram reed, loopt nu een wandelpad door het bos. Niets hermt meer aan de spoorbaan, hooguit de flauwe bochten in het parcours. In het verschieft het gebouw van de bouwkundige werkplaats van de Inrichting.

bezoekers, vooral Amsterdammers, te vervoeren.

Als gevolg van de Eerste Wereldoorlog stegen de prijzen van paardenvoer enorm en daardoor moesten talloze paardentrambedrijven in Nederland hun diensten stopzetten of hun materieel anders gaan aandrijven. Zo ook bij de tram van Duin en Bosch. Gelukkig was hoofdmachinerij van het ziekenhuis, dhr. Maartense, een slimme vent die wel van een uitdaging

hield. Hij verklaarde de leiding van het ziekenhuis dat hij de tram elektrisch kon maken en rendabel. En zo werd, met een flinke dosis inventiviteit, een paardentram omgebouwd tot een elektrisch rijtuig met een voormalige elektrische waterpomp als aandrijfmotor. Langs de spoorbaan werden houten palen geplaatst voor de bovenleiding. Deze bovenleiding werd gevoed met 220 Volt gelijkstroom afkomstig uit het ziekenhuis. Alle



aanpassingen werden hierbij uitgevoerd door het eigen ziekenhuispersoneel. En vanaf eind 1920 werd gereden met de elektrische tram! Heel voorspoedig zelfs. De eerste jaren met af en toe wat storingen, maar zeer betrouwbaar en geregeld. Toch nam vanaf ongeveer 1930 het aantal reizigers telkens af. In 1935 werd daarom besloten om alleen nog maar in het weekeinde te reizen, en toen in 1938 de elektrische motor defect raakte was het

feitelijk afgelopen. Het apparaat werd nog wel gerepareerd, maar de busdienst die was ingesteld tijdens deze reparatie beviel zo goed, dat werd besloten niet meer terug te keren naar de tramdienst. De autobus had gewonnen van de tram; eveneens een nationaal verschijnsel binnen het trambedrijf in deze jaren.

Het elektrische rijtuig en de bovenleiding werden gesloopt, maar het tweede rijtuig, dat nooit was omgebouwd, bleef op het ziekenhuisterrein nog jaren staan als vrolijk bloemenhuisje. De spoorbaan bleef nog tot in de jaren zestig dienst doen als goederenspoor. Het eindigde op deze wijze zoals het was begonnen. Vooral kolen voor de verwarming en de wasserij werden via het spoor aangevoerd, maar ook closetpapier en zout. Tijdens deze ritten gebeurde het geregeld dat ziekenhuisbewoners op de hun zo kenmerkende manier hielpen bij het transport; zeer enthousiast aanwijzingen gevend aan het personeel en passanten waarschuwend voor het gevaar van het oversteken van de spoorbaan. Toestanden voorgoed verdwenen uit het Castricumse beeld.

JESSE VAN DIJL