

# BUITEN

16<sup>E</sup> JAARGANG N<sup>O</sup>. 27.

ZATERDAG 8 JULI 1922.



HET BEDREIGDE GOOL.  
HET REIGERSEILAND IN HET BOSCH VAN BREDIUS, THANS EN NA DEN AANLEG DER  
ELECTRISCHE SPOORLIJN (GEZIEN VAN HET HOTEL AF NAAR LINKS).





Foto C. Steenbergh.

HET REIGERSEILAND (GEZIEN VAN HET HOTEL AF NAAR RECHTS), THANS.

## HET BEDREIGDE GOOI, DOOR HENRI POLAK.

**H**ET verdedigen van het behoud der schoonheid van stad en land, is heden ten dage dringender noodig dan ooit. Een monumentenwet, die deze schoonheid onschendbaar maakt, ontbreekt nog steeds. Derhalve kunnen de bezitters van oude fraaie gebouwen, dezen naar believen mishandelen of vernietigen. Roekeloze loodgieters steken van tijd tot tijd oude kerken en torens in brand. Drukkende belastingen en hooge hout- en grondprijzen brengen velen er toe bosschen en landgoederen te verkoopen, waarop deze dan in kale vlakten of nuffige villa-parken herschapen worden. Krenterige of gedachteloze polder- en dergelijke besturen verpatsen de oude boomen langs wegen en dijken — provincies, gemeenten en het Rijk zelf doen daaraan trouwens met graagte mede. Prachtige grachten worden gedempt en vervormd tot breede, leege, doode keiwoestenijen; zelfs de ongeëvenaarde schoonheid eener geheele stad (Delft) wordt niet ontzien, als een winst-begeerige tramweg-onderneming uit dat stadje eenig dividend denkt te kunnen verkrijgen. Heerlijke meren en plassen worden drooggelegd, alweer maar om wat winst er uit te halen en er zijn plannen om de levende wateren van groote uitgestrektheid (Loosdrecht) te veranderen in doode aardappelveldjes. Oude wallen en nog veel oudere terpen worden afgegraven voor werkverschaffing, om bouwterreinen of goede teelaarde te verkrijgen. Er wordt geroid en gebroken en gesloopt en afgegraven en gedempt en gebouwd en drooggelegd — tot ten slotte de natuur hier geen onderkomen, de schoonheid hier geen asyl meer zal hebben. Dan zullen de menschen, die de suffe straten der nieuwe stadswijken en de geschoffeerde der oude willen ontvluchten, weinig anders vinden dan velden met suikerbieten en villaatjes met knullige tuintjes. Heiden en bosschen, meren en plassen, duinen en ruigten, zij zullen er niet langer, of slechts zeer sporadisch zijn. Alles zal gedempt, ontgonnen, bebouwd en genormaliseerd zijn.

Misschien zullen er onder hen, die dit lezen, zijn, die het overdreven vinden en die gelooven, dat het zoo ver niet komen zal. Wie deze meening toegedaan is, hij grijpe een goed plaatwerk over Amsterdam (om deze stad tot voorbeeld te nemen) en lette eens op, hoe vele fraaie gebouwen en torens verdwenen, hoe vele fraaie stadsgèzichten voor altijd bedorven werden, hoe ellendig de nieuwe stadsgedeelten aangelegd en met welke gruwelijke bouwsels deze volgezet zijn. Hij lette er verder op, hoe alle fraaie theetuinen in en om de stad, die zulke heerlijke rustpunten hadden kunnen vormen voor de nieuwe wijken, plaats hebben moeten maken voor afgrijpselijke straten-complexen: *Het Vosje, Claudius Civilis, Tivoli, de Roomtuinen* en zoovele andere in de Diemermeer, langs den Amstel, de Wetering en den Overtoom. Hij denke verder om al de, meestal noodeloos, gedempte grachten, aan de heillooze verknoeiing van het Y en aan tal van soortgelijke vandalismen en hij zal moeten erkennen, dat hier geenszins overdreven wordt.

In andere steden en stadjes is het niet anders gegaan, evenmin als op het land. De buitenplaatsen in de onmiddellijke omgeving der hoofdstad zijn alle verdwenen, op ééne na, die dienst doet als stads-boomkweekerij. Kaal ligt nu de Amstel, behalve ter plaatse waar het gemeentebestuur hem versierd heeft met een gasfabriek, die het geheele rivier-perspectief hopeloos bederft. Zoo is er om Amsterdam aan natuurschoon bitter weinig, eigenlijk *niets* overgebleven.

De Amsterdammer, die eens reine lucht ademen, die geest en lichaam verfrisschen wil, moet dus vrij ver van huis, ten minste twintig of dertig kilometer, naar Kennemerland of naar het Gooi.

Wat vindt hij daar?

In de buurt van Haarlem weinig meer dan villaparken. Aerdenhout, Bentveld, Hartelust enz., zij staan vol groote en kleine villa's. Men kan er wandelen tusschen de hekjes





HET REIGERSEILAND, GEZIEN VAN HET HOTEL NAAR LINKS, NA DEN AANLEG.

en haagjes. Het duin? Het is nagenoeg overal afgesloten; het prikkeldraad is er de baas. Het strand? Ja, dit is het eenige, dat nog vrijheid van beweging toelaat.

Dan is er het Gooi. Het is lang niet meer hetgeen het geweest is. Het Bosch van Bredius telt als bosch nauwelijks meer mee. De fraaiste brokken zijn met villa's bebouwd en gesloten voor het publiek. De oprijlaan is met villa's omzoomd, de mooiste gedeelten van de waterpartij zijn niet langer voor het publiek toegankelijk. Er is nog maar bitter weinig over van de oude buitenplaats, waarvan tallozen zoo lange jaren genoten hebben. Craillou gaat denzelfden weg op. Het oude landgoed met zijn prachtige bosschen kwam een paar jaren geleden in handen van eene combinatie van grondspeculanten; deze liet veel van het mooiste hout rooien, lanen hakken uit het restant der bosschen en grond verkoopen aan villa-liefhebbers. Er staan reeds eenige landhuizen en ware het niet dat de hooge belasting der gemeente Huizen de menschen afschrikt, dan zou het er reeds aardig vol villa's gestaan hebben. Op den duur komen deze er toch wel, en dan zal er een einde gemaakt zijn aan het bestaan van het nu reeds zwaar gehavende bosch.

Het golvende land om Laren en Blaricum is voor het grootste gedeelte met villa's bezet geworden. De eertijds prachtige Eng tusschen Blaricum en Huizen staat vol huisjes. Het paviljoen op den heuvel tusschen de beide dorpen is afgebroken, men is bezig er den bouw van eenige honderdtallen huisjes voor te bereiden, zoodat het uitzicht van den Paviljoensheuvel, misschien het schoonste van het geheele land, voor goed verloren zal zijn. Vrije wandelingen langs den Hilversummerweg zijn er niet meer. Het allerliefste Hoefloosche boschje is onlangs bij een villa ingepalmd. De z.g.n. Mauve-bosschen, waarin men tot voor enkele jaren vrijelijk wandelen kon, zijn afgesloten; zij staan vol villa's, terwijl ook een sanatorium zich van een groot deel meester gemaakt heeft.

Hilversum heeft in enkele tientallen van jaren geweldige veranderingen ondergaan. Trompenberg, Boomburg, Schutters-

heide enz. werden volgebouwd. De Soestdijkerstraatweg is een aaneenschakeling van huisjes met miniatuur-tuintjes geworden. Het Hoogt van 't Kruis is een villapark geworden. De Zwaluwenberg is niet langer voor het publiek toegankelijk. Langs den Utrechtschen Weg staan de villa's reeds tot voorbij de Hollandsche Rading. De „Blommetjesbuurt" nadert bedenkelijk de Hoorneboeg. In het Loosdrechtsche bosch zijn de villa's reeds vrij talrijk. Groote buitenplaatsen werden verhandeld tot villaparken: het Diergaardepark, het Cannesheuvelpark, en hoe deze abominaties verder mogen heeten. De heer Blauw houdt *Gooilust*, *Trompenburg* en het Corversbosch nog vast. Doch het Spanderswoud is in handen van de gemeente Hilversum gekomen, die een zeer groot, wellicht het grootste gedeelte zal gaan versjacheren aan villa-bouwers, in plaats van het in zijn geheel voor de gemeenschap te behouden.

In Bussum is van de oude schoonheid zoo goed als niets meer over. De natuur is er nagenoeg geheel verjaagd. De villa triomfeert hier over de geheele linie. De rhododendron heeft er gezegevierd over den denneboom, de geranium over het heidekruid.

Maar in het Gooi is nog niet alles verloren gegaan. Daar zijn in de eerste plaats de uitgestrekte heidevelden; al wordt de grootste van deze ook door de H.S.M. misbruikt tot zanderij. Daar zijn verder de meenten (weiden, waarop de erfgooiers hun vee doen grazen), vooral die bij Blaricum en aan het Luie Gat. En daar zijn ook nog het Spanderswoud, Boekesteyn en Bikbergen, benevens ettelijke verspreide kleinere boschcomplexen. En daar zijn ten slotte nog het Corversbosch en eenige groote buitenplaatsen, in 's-Graveland vooral. Wat zal er met dit alles geschieden?

Met bezorgdheid stellen degenen deze vraag, die de natuur liefhebben, die het koele ruischende bosch, de wijde geurige heide, de bloeiende weide, de glinsterende plas, verkiezen boven de suffe villa met het pietluttige geranium- en begonia-tuintje, die het land zijn schoonheid willen laten behouden,





Foto C. Steenbergh.

## IN HET SPANDERSWOUD BIJ DE SLINGERLAAN, THANS.

die aan de honderdduizenden in de groote steden opeengpakten de gelegenheid willen laten hun vrije uren en dagen door te brengen in de ongerepte natuur, om er gezondheid, levenslust en geestelijke verheffing deelachtig te worden.

Op deze vraag kan geen geruststellend antwoord gegeven worden. De zoeven reeds aangegeven oorzaken brengen velen eigenaren er toe, zich van bosschen en landgoederen te ontdoen. Het hout is veel meer geld waard dan voorheen. Er is dan eens meer, dan eens minder, doch altijd doorgaande vraag naar bouwterrein, liefst mooi gelegen, bij voorkeur in een beboschte streek. Dus loopen buitenplaatsen en boomrijke oorden altijd gevaar. Wat het Gooi aangaat, komt daar nog bij de dreiging van hetgeen in 1927 met de heidevelden zal gaan gebeuren, als deze namelijk, ingevolge de bepalingen der Erfgooierswet, vervreemd zullen mogen worden. De toekomst kan dan ook slechts met groote bezorgdheid tegemoet gezien worden.

Doch ongeveer anderhalf jaar geleden is er een factor opgetreden, die de bezorgdheid heeft doen plaats maken voor de rampspoedige zekerheid van den snellen en volkomen ondergang van nagenoeg al hetgeen het Gooi nog aan natuurschoon bezit, namelijk het plan tot het aanleggen van een elektrische spoorlijn van Amsterdam, die zich nabij het Gooi splitst in twee lijnen, een naar Hilversum en een naar Laren.

Toen mij het bestaan van dit plan ter oore gekomen was, richtte ik eenige vragen dienaangaande tot Z.E. den Minister van Waterstaat. Daar het antwoord, hetwelk daarop gegeven werd, niet bevredigend was, bracht ik de zaak ter sprake bij de behandeling van de Waterstaatsbegroting-1921

(vergadering van 31 Maart 1921) en zeide toen het volgende (Handelingen Eerste Kamer, zitting 1920-21, blz. 799 e.v.):

„Thans een belangrijker punt: de aanleg van elektrische spoorwegen in het Gooi.

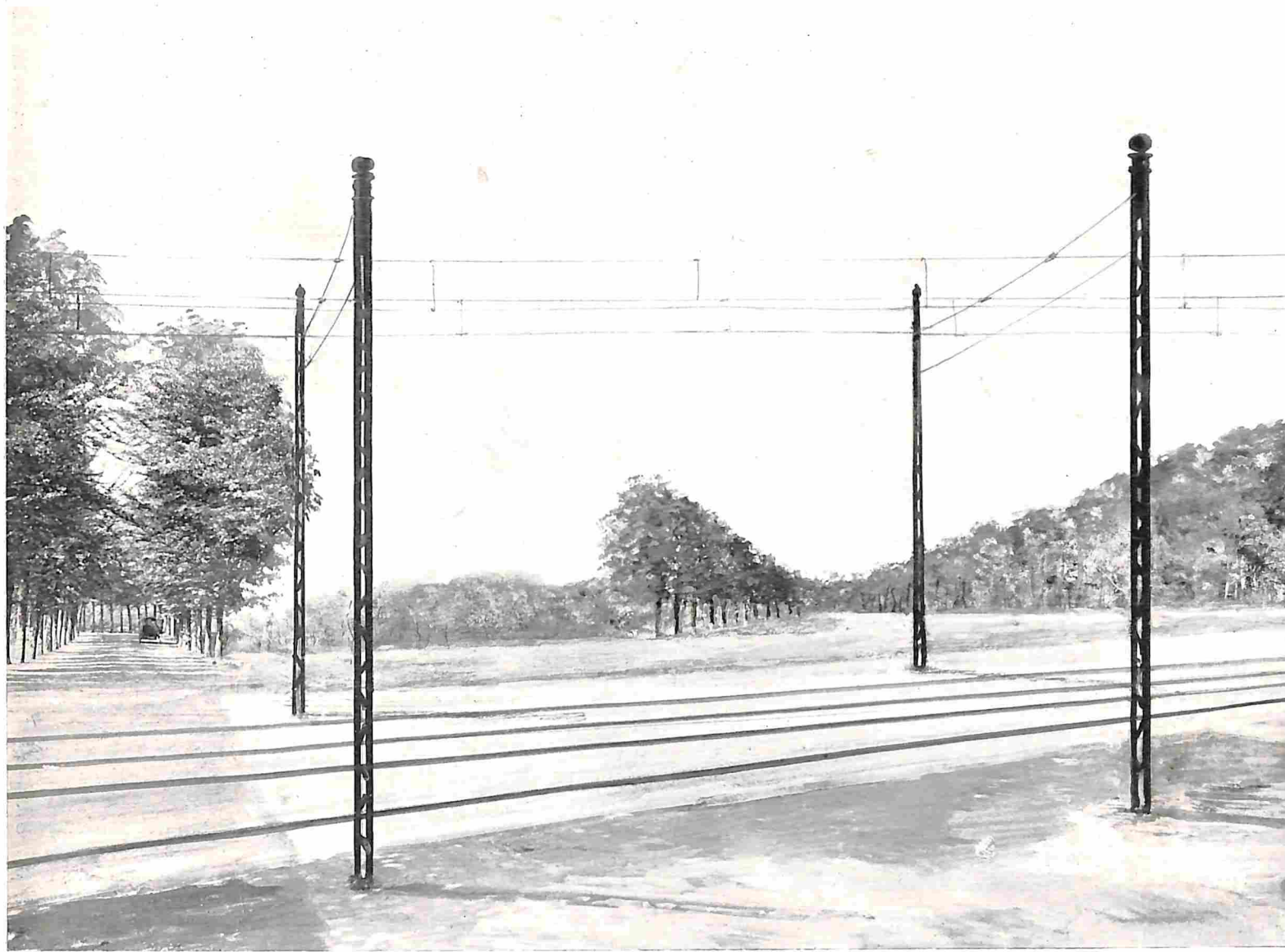
Hieraan is een groot belang verbonden. Amsterdam met zijn 700.000 inwoners, heeft, zooals bekend is, zoo goed als geen schoone omgeving. De menschen, die eens een verzetje willen hebben, van natuurschoon wenschen te genieten,



Foto C. Steenbergh.

## HET REIGERSEILAND, NOORDOOSTZIJDE, THANS.





IN HET SPANDERSWOUD BIJ DE SLINGERLAAN, NA DEN AANLEG.

moeten of wel naar de zee of naar het Gooi. Nu is het strand nog vrij, maar de duinstreek is bijna overal met prikkeldraad afgezet, zoodat men daar haast niet kan gaan wandelen. Ook in het Gooi gaan de bosschen langzamerhand geheel te loor.

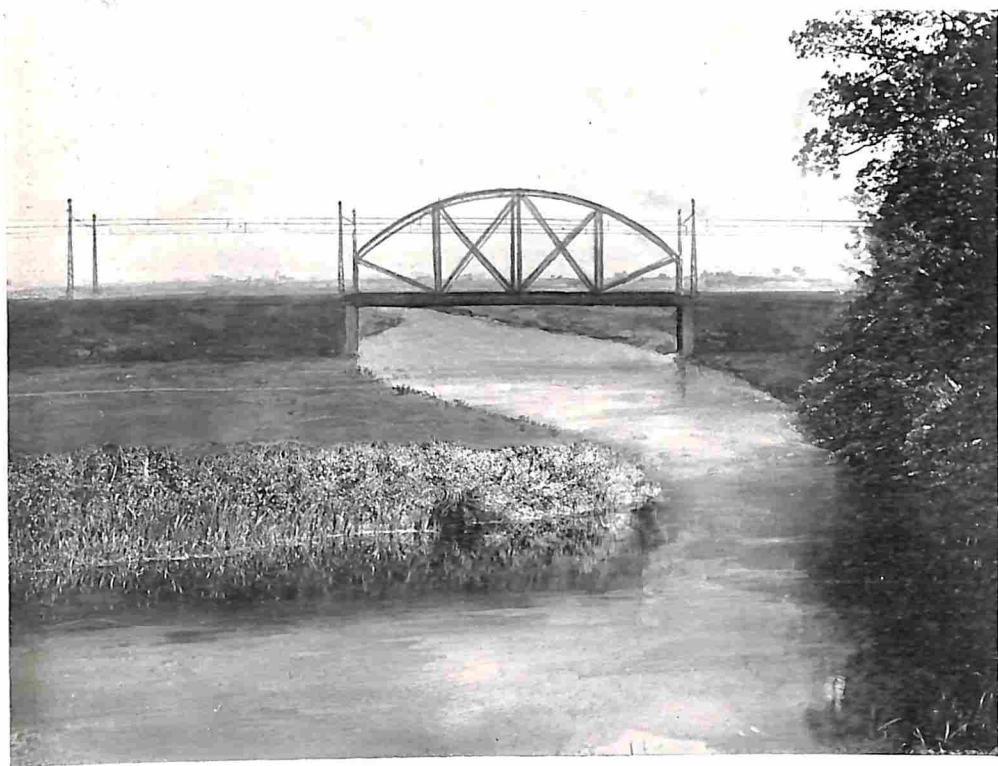
Het Bosch van Bredius (Oud-Bussem), is bezig een villapark te worden; er zijn nog slechts enkele stukken daarvan voor het publiek toegankelijk. Evenzoo is het groote bosch van Crailoo bezig in een villapark te veranderen; binnen

eenige jaren is het geheel een villapark en dan is er het mooie voor het publiek af.

In 1927 breekt aan de fatale termijn, welken de Erfgooierswet stelt. In dat jaar kan de Vereeniging Stad en Lande van Gooiland ontbonden worden en kunnen haar eigendommen, bestaande uit heiden, weiden en bosch, vervreemd worden. Het kan nu ook al wel, maar dan is de goedkeuring van Gedeputeerde Staten vereischt en die wordt niet gegeven voor groote complexen. In 1927 zal die goedkeuring niet meer noodig zijn. Wat zal er dan gebeuren met deze gronden, welke hoe langer hoe meer waarde krijgen, want de bebouwing strekt zich hoe langer hoe meer uit, de trek naar het Gooi blijft groot? De belanghebbenden zullen er zeer op gebrand zijn de opbrengst binnen de muren te slepen; menschelijkerwijs gesproken zeer begrijpelijk.

Wat zal er dan overblijven van die heidenen boschcomplexen? Moet niet zoo ernstig mogelijk gestreefd worden naar ongerept behoud van hetgeen er nog is en buiten die wet valt?

In de buurt van Hilversum liggen nog belangrijke boschcomplexen; het Corversbosch, het Spanderswoud, Boekesteijn, enz. In verreweg de meeste daarvan is vrije wandeling toegestaan. Onlangs heeft Hilversum Spanderswoud aangekocht. Ieder acht zich gelukkig, dat dit behouden is gebleven. Er bestaat ook groote kans, dat de aangrenzende complexen ongeschonden zullen blijven en dat het Gooi een goed deel van zijn natuurschoon zal behouden en dus zal kunnen blijven, zij het niet meer in dezelfde mate als vroeger, de lustplaats van de honderdduizenden Amsterdammers, die in de benauwde stads-



HET REIGERSEILAND, NOORDOOSTZIJDE, NA DEN AANLEG.



wijken opgesloten zitten en vooral in Gooiland wat versche lucht en vertier moeten zoeken.

Nu komt het plan van een elektrische verbinding van het Gooi met Amsterdam.

Ik heb mij veroorloofd eenigen tijd geleden daaromtrent vragen tot den Minister te richten. In zijn antwoord zegt de Minister, dat de noodzakelijkheid van aanleg van een net van elektrische spoor- en tramwegen naar en door het Gooi in plaats van den bestaanden stoomtramweg niet betwist kan worden.

Ik betwist dat ook niet, maar ik betwist, dat de lijn zal komen zooals hij door de ingenieurs geprojecteerd is. Alles hangt er van af, hoe de lijn zal getraceerd worden, n.l. of daardoor het restje natuurschoon in het Gooi, dat zoo bitter noodig is, voor een goed deel hopeloos zal worden bedorven.

Het begin van de lijn is geprojecteerd op een uiterst ongelukkige plaats, n.l. aan het begin van het Corversbosch, op de Schuttersheide, een van de mooiste plekken van Hilversum. Dan moet de baan kruisen den 's Gravelandschen weg op zijn fraaiste gedeelte, moet dan door het buiten „Wisseloord” gaan, door een villapark daarachter gelegen en komt dan dwars door de bosschen, die ik heb genoemd, uit in het Spiegel, de mooie villawijk van Bussum, tot even voorbij het tegenwoordig station Bussum, waar zij in verbinding komt met de uit Laren komende lijn.

Het komt mij voor, dat de ingenieur, die het plan ontworpen heeft, zich geen reukenschap heeft gegeven van hetgeen hij deed, dat hij het heele zaakje niet heeft „verkend,” maar dat hij eenvoudig een lineaal genomen en daarmee een rechte lijn op de kaart getrokken heeft, het systeem, indertijd ook door een Russischen tsaar gebezigd voor de route Moskou-Petersburg. Ik vrees, dat het daar ook zoo zal gaan, als de Minister niet ingrijpt.

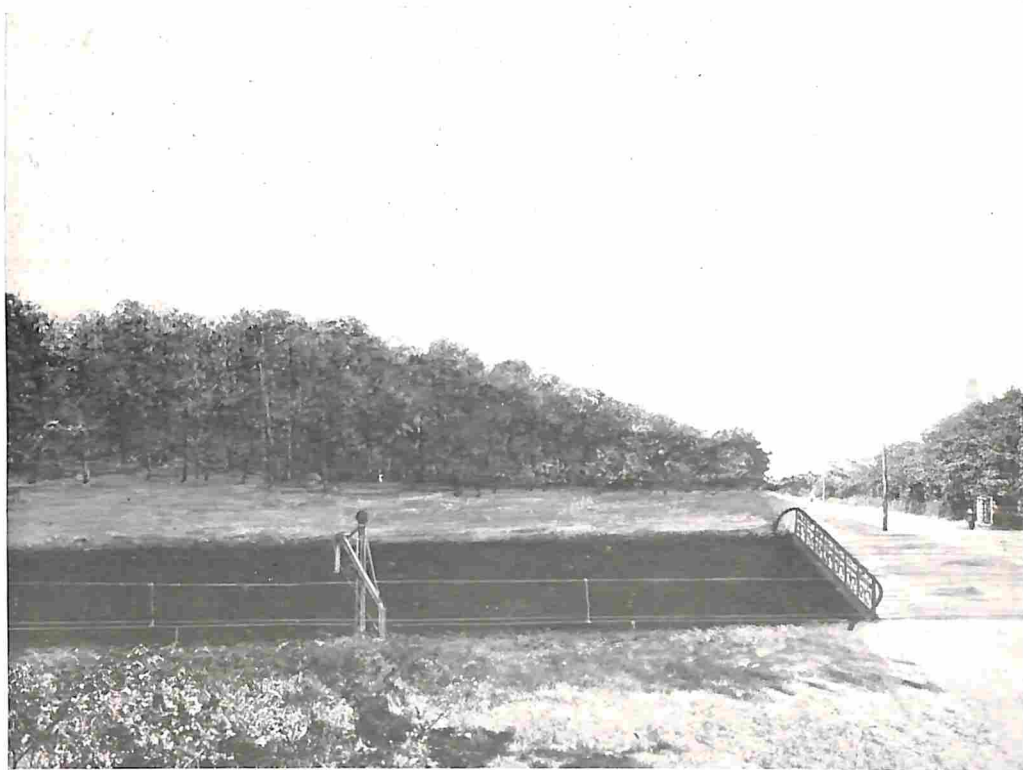
Er wordt in het antwoord van den Minister als argument aangevoerd, dat het station van dien spoorweg noodig is in het westelijke gedeelte van de gemeente, omdat de gemeente zich naar het westen uitbreidt. Dit is onjuist, de Minister houde het mij ten goede. De gemeente Hilversum breidt zich wel naar het westen uit, maar even sterk naar het oosten en naar het zuiden. De uitbreiding omvat van west tot oost over het zuiden het geheele gebied van de gemeente, volstrekt niet alleen en niet in de voornaamste plaats het westen.

Maar bovendien, men kan niet overal stations aanleggen waar een toevallige uitbreiding plaats heeft. Ik heb in de vragen, die ik gesteld heb, gezegd: laat die lijn eenvoudig beginnen aan het tegenwoordig bestaande station. De Minister antwoordt: Dat zou te veel geld kosten aan onteigening. Maar dat kan ik niet zoo voetstoots aannemen. De lijn over Bussum en Hilversum ligt voor 7/8 in een zanderij midden in het Gooi, waar niets te onteigenen valt, waar de Hollandsche Spoorwegmaatschappij de volledige beschikking over heeft, een zanderij die honderden meters breed is.

Dan komt er dit bij. Indien de lijn wordt aangelegd, zooals ik zoeven heb gewraakt, moeten er zeer kostbare werken worden gemaakt, want dan moet de elektrische lijn even buiten Bussum met een viaduct gevoerd worden over de lijn van de Hollandsche Spoor en aan het eind door een tunnel onder dezelfde lijn worden gebracht. Die kunstwerken eischen veel kosten, die misschien wel opwegen tegen de kosten van de mijns inziens niet groote onteigening.

Ik heb echter deze oplossing van de bestaande stations Hilversum en Bussum niet aangegeven als de eenig mogelijke. Er zijn andere oplossingen mogelijk, mits men ze maar zoeken wil, mits men oog hebbe voor hetgeen staat te gebeuren en mits de goede wil bestaat om kwaad te vermijden. Nu wijst de Minister er op, dat het Staatsboschbeheer met de zaak in kennis is gesteld en Gedeputeerde Staten zich er voor interesseeren. Ik geef onmiddellijk toe, dat de zaak aan goede handen is toevertrouwd, maar ik heb altijd de zeer sterke vrees, dat de ingenieurs in deze dingen steeds de baas worden en de zoogenaamde eischen van de practijk de overhand krijgen op de eischen van meer

ideeëlen aard. Daarom heb ik den Minister gevraagd een commissie te benoemen, waarin de ingenieurs van de maatschappij en andere belanghebbenden en bij de zaak betrokkenen zitting hebben, waarin ook zitting hebben inwoners van het Gooi, menschen, die den toestand kennen en wien de zaak ter harte gaat, waarin ook zitting hebben een bestuurder van den bond Heemschut, een bestuurder van den Wielrijdersbond, enz., opdat zulke personen het geval te zamen kunnen bekijken en Zijne Excellentie adviseeren. Kan het niet, dan moet men zich er bij neerleggen, maar laat de Minister al het mogelijke doen,



BOSSCHEN BIJ GROOT-CRUYSBERGEN,  
THANS EN NA DEN AANLEG.



opdat een andere oplossing aan de zaak zal worden gegeven dan die welke de ingenieur-ontwerper zich gedacht heeft."

Het antwoordt, dat de Minister hierop gaf, luidde aldus: „De heer Polak heeft nog eens gepleit voor een ander tracé voor de ontworpen elektrische tram door het Gooi. Ik heb van het gemeentebestuur van Hilversum een mededeeling ontvangen van dezen inhoud:

„Bepaaldelijk wenschen wij te releveeren, dat het natuurschoon in het Spaanderswoud door den voorgenomen spoorwegaanleg niet behoeft te worden geschaad, omdat het gedeelte van het bosch, waardoor de lijn is ontworpen, ook naar het oordeel van de commissie van advies, waarin een tuinarchitecten en landschapsschilder zitting hebben, niet zoo groote landschappelijke waarde bezit, dat niet bij eenig overleg met onze gemeente-autoriteiten betreffende den aanleg van de baan, een goede oplossing kan worden verkregen."

terwijl ook het Staatsboschbeheer mededeelt, dat het onderzoek geleid heeft tot de overtuiging, dat er geen nadeelige gevolgen voor de omgeving van het Spaanderswoud behoeven over te blijven.

Die mededeelingen zijn lijnrecht in strijd met de opvatting van den geachten afgevaardigde en ook over de schoonheidsquaestie valt moeilijk te twisten. Intuschen kan ik mij voorstellen, dat hij met eenige zorg te gemoet ziet de beschadiging, die naar zijn meening het natuurschoon zal ondervinden door het aanleggen van de tram. Ik voel er ook veel voor, te voorkomen, dat dergelijke mooie stukjes land, die helaas steeds meer verdwijnen, ontsierd worden en ik wil daarom de toezegging doen een commissie te benoemen, al is het er weer een, om te onderzoeken, of werkelijk de bezwaren van dien aard zijn, dat het noodig zal zijn het tracé van den tramweg te verleggen en of dit ook mogelijk zal zijn."

Alvorens nu verder op de zaak in te gaan, wensch ik drie opmerkingen te maken, te weten:

1. dat ik bij verdere bestudeering van het vraagstuk teruggekomen ben van de in de Kamer uitgesproken toestemming, dat de aanleg van nieuwe verbindingen van het Gooi met de hoofdstad noodig is;

2. dat de landschapsschilder, over wien in den brief van het Hilversumsche gemeentebestuur gesproken wordt, aan

dat college schriftelijk te kennen heeft gegeven op zijn advies terug te komen;

3. dat mij, na de Kamerzitting, gebleken is, dat genoemd gemeentebestuur een zeer groot deel van het Spanderswoud als villa-terrein in exploitatie brengen gaat en met het oog op deze negotie groot belang heeft bij den aanleg der lijn, die bedoelde terreinen gemakkelijk bereikbaar maakt — hetgeen bovendien aanleiding is, om terug te nemen hetgeen ik in de Kamer ten opzichte van den aankoop van het Spanderswoud door de gemeente Hilversum heb gezegd.

De Minister hield woord. Kort na het hier gereleveerde debat werd inderdaad door hem eene commissie benoemd.

Hare samenstelling voorspelde echter niet veel goeds. Zij, althans hare meerderheid, had behooren te bestaan uit personen, die door hunne positie of antecedenten geacht hadden kunnen worden, de belangen van het natuurschoon op den voorgrond te stellen. Alleen wanneer de zulken verklaard hadden, dat er geen schennis van betekenis zou plaats hebben, zou de Minister het recht gehad hebben, zich daarop te beroepen en zou iedere vriend der schoonheid van stad en land gerust gesteld zijn geweest.

Maar zóó was de commissie niet samengesteld. Zij bestond namelijk uit:

a. den heer Barnett Lyon, lid van den Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten; een voortreffelijk ingenieur en uitnemend mensch, doch van wien nooit gebleken was, dat het natuurschoon hem na aan het hart lag en wiens liefde uit den aard der zaak meer naar de Spoorwegbelangen uitging;

b. den heer Koster, destijds burgemeester van Hilversum, die zich reeds ten gunste van den aan-

leg der spoorlijnen officieel uitgelaten, en wiens gemeente bij den aanleg der lijnen financieel belang had;

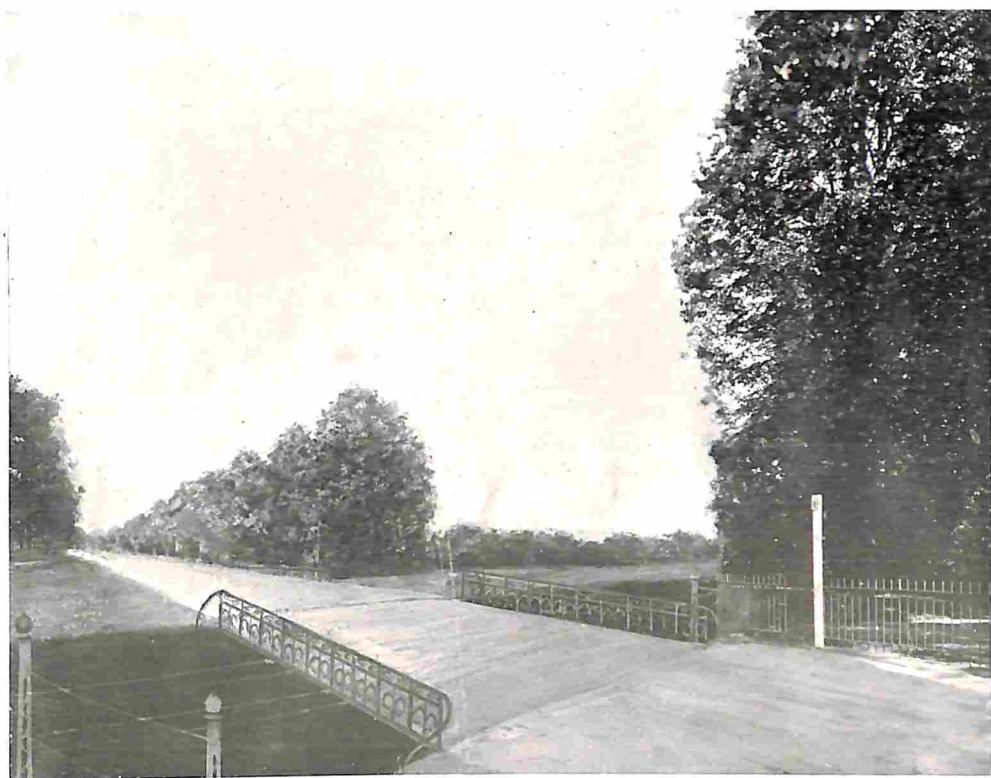
c. den heer Modderman, ingenieur bij de Nederlandsche Spoorwegen, die de lijn had helpen ontwerpen;

d. den heer Salverda, adjunct-inspecteur van het Rijksboschbeheer.

e. den heer A. W. Weisman, secretaris van *Heemschut*;

f. ondergeteekende.

Slechts van de beide laatstgenoemden kon gezegd worden, dat bij hen het behoud van het natuurschoon de eerste en voornaamste consideratie was.



DE 'S GRAVELANDSCHE WEG BIJ WISSELOORD,  
THANS EN NA DEN AANLEG.





Foto C. Steenbergh.

## DE OPRIJLAAN VAN GOOILUST, THANS.

Daar had in de Commissie zeker behooren te zitten een lid van het Bestuur der Vereeniging tot Behoud van Natuurmonumenten, de architect der Bussumsche uitbreidingsplannen (De Bazel), een lid van het Bestuur van den Wielrijdersbond, een tuin-architect van erkende bekwaamheid. Zooals de Commissie er nu uitzag, was de uitkomst van haar onderzoek van den aanvang af te voorzien. Deze was, dat de meerderheid, op enkele kleinigheden na, geen bezwaar had tegen de plannen — eene conclusie, waarmede de minderheid (de heer Weisman en ik) zich niet kon vereenigen, zoodat deze zich genoopt zag tot het indienen van een afzonderlijk rapport, dat tot een tegenovergestelde slotsom komt.

Het is zeer te betreuren, dat de Minister blijft weigeren deze rapporten openbaar te maken. Z.E. is bevreesd, dat door publicatie het beloop der lijnen algemeen bekend zal worden en daardoor speculatie zal ontstaan, waardoor de prijs der te ontegenen gronden stijgen zal. Op zichzelf een juiste redeneering, tegen welke niets in te brengen zou zijn, indien het beloop der lijnen een geheim zou wezen. Doch dat is het geenszins. Een inzender in het *Handelsblad* heeft dezer dagen medegedeeld, dat grondbezitters, makelaars, enz. er alles van weten. Zoo is het inderdaad. Iedereen in het Gooi weet het sinds lang. Het heeft herhaaldelijk in allerlei bladen gestaan. Het is een *secret de Polichinelle*, welks „onthulling” niemand vrees behoeft in te boezemen. De heer Elout heeft zelfs in het *Handelsblad* een vrij juist kaartje van de ontworpen lijnen gepubliceerd.

Maar nu de Minister weigert tot publicatie over te gaan, moet ook ik zwijgen, voor zoo ver de rapporten der Commissie, waarvan ik deel uitgemaakt heb, in het geding zijn. Doch de zaak heeft nog aspecten, waaromtrent ik wel gerechtigd ben iets te zeggen.

\* \* \*

De gemeente Hilversum heeft, men weet het, eenige jaren geleden het Spanderswoud gekocht. De natuurvrienden juichten, omdat het fraaie boschcomplex niet ten prooi zou

vallen aan grondspeculanten en stichters van villa-parken. Zij hebben te vroeg gejuicht. Want het Hilversumsche gemeentebestuur heeft volstrekt niet het voornemen het Spanderswoud in ongerepte schoonheid te behouden. Het treedt zelf op als grondspeculant en schepper van villa-parken. Het heeft een plan doen ontwerpen, waarbij een groot deel, wellicht zelfs de grootste helft der bosschen, verkaveld wordt in villa-terreinen. De borden, waarop deze te koop aangeboden worden, staan er reeds, tot ontzetting dergenen, die het Spanderswoud in handen der gemeente veilig waanden.

Maar het Spanderswoud ligt ver van de kom der gemeente, ver van het spoorwegstation. Dus zal het met het versjacheren der terreinen waarschijnlijk niet zoo vlot gaan. Daar komt de Gooische Stoomtram als reddende engel. Zij zal een spoorlijn aanleggen dwars door het Spanderswoud naar Amsterdam, hetgeen aan het zaakje der grondspeculante, die gemeente Hilversum heet, zeer ten goede zal komen.

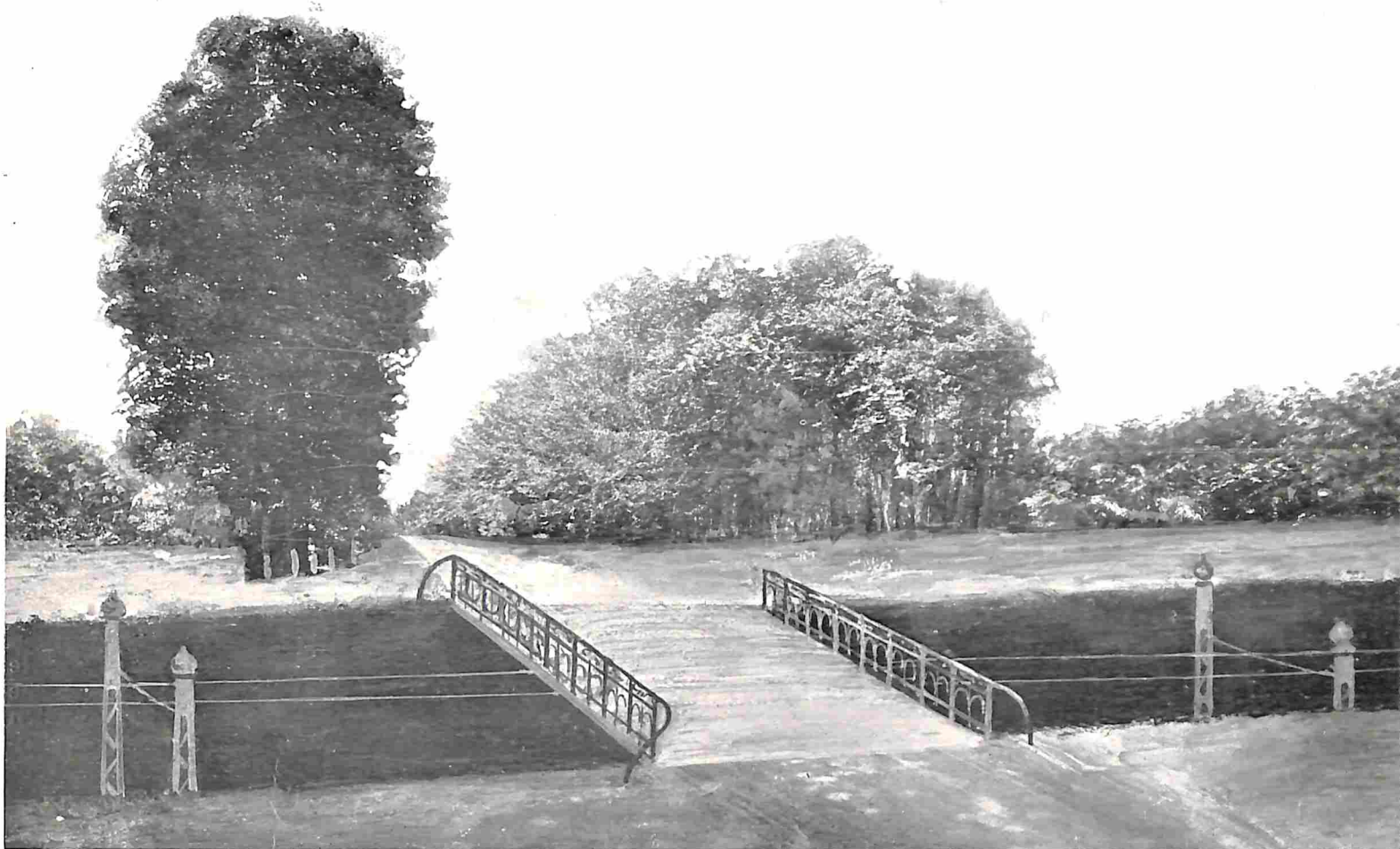
Zou ik ver van de waarheid zijn, indien ik het vermoeden opper, dat de brief van het gemeentebestuur van Hilversum, dien de Minister mij een goed jaar geleden onder den neus wreef, en waarin ten opzichte van het natuurschoon zulke geruststellende mededeelingen gedaan werden, niet buiten verband met de exploitatie der Spanderswoud-terreinen stond?

\* \* \*

De Minister heeft bij herhaling verklaard, dat verkeersbelangen den aanleg der lijnen vorderen.

Ik veroorloof mij daaromtrent ernstigen twijfel te opperen. Het Gooi is geen met verkeersmiddelen stiefmoederlijk bedeed oord, dat uit zijn isolement verlost moet worden. Het is door spoorlijnen met de hoofdstad, met Amersfoort en met Utrecht verbonden. Aan twee nieuwe lijnen naar Amsterdam bestaat volstrekt geen behoefte. Alle Gooische forensen worden 's morgens behoorlijk naar de stad, des middags even behoorlijk naar hunne woonsteden vervoerd. In de uren daartusschen zijn de treinen niet meer dan half gevuld. Het voornemen bestaat, de lijn Amsterdam-Amers-





DE OPRIJLAAN VAN GOOILUST, NA DEN AANLEG.

foort te electrificeeren. Binnen weinige jaren zal dit wel geschied zijn. De vervoerscapaciteit zal dan volgens onwraakbare deskundigen *verveelvoudigd* worden. Van overbelasting der lijn is dus geen sprake en zal in lange jaren geen sprake kunnen wezen.

Maar, zoo zou opgemerkt kunnen worden, aan deze lijn liggen slechts Bussum en Hilversum. Laren, Huizen en Blaricum zijn daarmee niet gebaat. Deze redenering is echter onjuist. Reeds nu kan men van Laren het station Hilversum in 13 minuten bereiken, van Blaricum in ruim 25 minuten, van Huizen het station Bussum in denzelfden tijd. Wordt de bestaande stoomtram elektrisch, dan zullen deze tijden waarschijnlijk met eenige minuten verminderd worden. Is dit nu niet voldoende? Moeten niet tienduizendtallen Amsterdammers tramritten van 15 tot 45 minuten maken om de spoorwegstations te bereiken? Indien bewoners van den Amstelveenschen Weg of van het Willemspark naar het Centraal Station moeten, of bewoners van Kattenburg naar het Willemsparkstation, dan hebben zij daartoe heel wat meer tijd nodig, dan een Laarder of een Huizer behoeft om de stations Hilversum of Bussum te bereiken. Iedereen kan immers geen spoorwegstation naast zijn deur hebben.

Indien de ontworpen spoorlijnen werkelijkheid worden, zullen zij rendabel zijn? De spoorwegen lijden reeds verliezen genoeg? Verleden jaar 30 miljoen! Moeten deze opzettelijk en noodeloos nog grooter gemaakt worden? Moeten er nog eenige tonnen gouds komen bij de millioenen, die uit 's lands berooide kas nu reeds op de spoorwegen toegelegd moeten worden?

De enkele tientallen forensen te Laren, Blaricum en Huizen kunnen de lijn Laren-Amsterdam waarlijk niet rendabel maken — afgezien nog van het feit, dat het voor velen der Larensche forensen veel gemakkelijker zal blijven via Hilversum te reizen.

Van de Hilversumsche en Bussumsche forensen zullen de meesten de oude lijn blijven gebruiken, daar de nieuwe hen

brenge zal naar de Weesperpoort, terwijl hunne kantoren enz. voor het overgrootste gedeelte in de buurt van het Centraal-Station gelegen zijn.

Van de forensen zullen de nieuwe lijnen niet veel profijt trekken. Blijven over de Amsterdammers, die Zon- en feestdagen in het Gooi willen doorbrengen.

Laat ik eens nagaan hoe het daarmee gelegen is.

Een mijner Amsterdamsche vrienden zeide mij, in den loop van een gesprek over deze zaak, dat de stadsbevolking gemakkelijk naar buiten moet kunnen gaan, op straat in een tram moet kunnen stappen om naar de zee of naar het Gooi te komen, zonder de soesa van een tocht naar een station, kaartjes koopen enz. De goede man verkeerde, als talloze anderen, onder den indruk, dat er hier sprake is van het aanleggen van een tramlijn. Hij vergiste zich. Er zal een spoorweg aangelegd worden. Men zal even goed naar een station moeten gaan, kaartjes moeten koopen, enz. als heden ten dage. Het eenige voordeel, dat de Amsterdammers van de zaak zullen hebben, is, dat zij *wellicht* een minuut of vijf korter over de reis zullen doen.

Doch wat staat er tegenover dit hoogst onbetekenende „voordeel?”

Er staat tegenover, dat het binnen weinige jaren niet meer de moeite waard zal zijn naar het Gooi te gaan, omdat het alle aantrekkelijkheid verloren zal hebben, dank zij den aanleg der spoorwegen, die hun er zoo „snel” en „gemakkelijk” heen zullen brengen.

Want de beraamde spoorlijnen zullen niet alleen stukken prachtige natuur vernietigen, de heerlijke rust, de gewijde stemming der bosschen doen verloren gaan. Zij zullen meer, en erger doen. Zij zullen een einde maken aan het bestaan der bosschen, buitenplaatsen en heidevelden zelf. Het geheele Gooi zal worden een aaneenschakeling van villa-parken, groepen middenstands- en arbeiderswoningen, aaneengeregen tot banale „lanen” en van elkander gescheiden door armzalige stukjes tuin, zooals men er te Hilversum en te Bussum



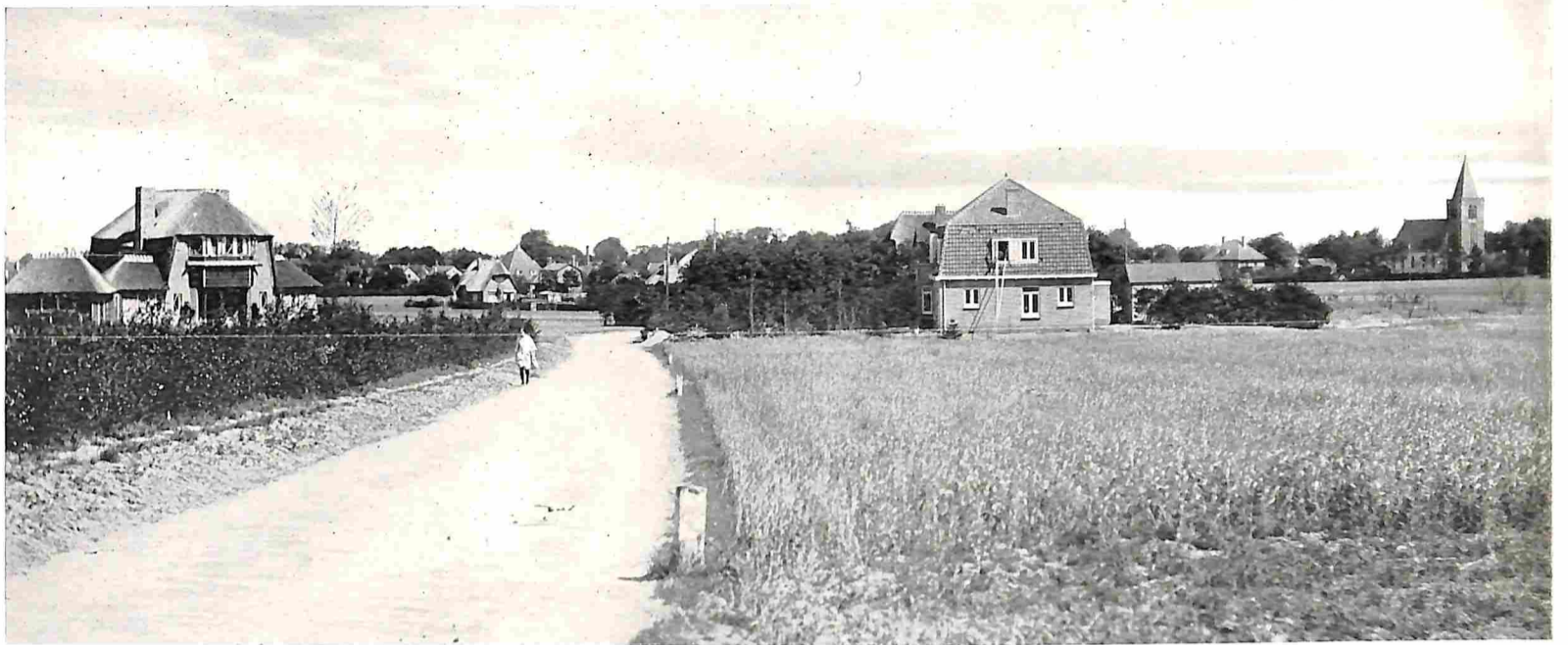


Foto C. Steenberg.

HET GEZICHT OP BLARICUM, DAT DOOR EEN 5 M. HOOGEN SPOORWEGDIJK AAN HET OOG WORDT ONTTROKKEN, VAN DE ZIJDE TAFELBERG NAAR LINKS GEZIEN.

bij massa's kan aanschouwen. Want zoodra de afgelegen gedeelten van het Gooi, thans ver verwijderd van de beide spoorwegstations, rechtstreeksche verbinding met de hoofdstad zullen verkrijgen, zullen de terreinen in die buurt belangrijk in verkoopswaarde stijgen; de eigenaars zullen bezwijken voor de verleiding van het geld — velen hunner zitten waarschijnlijk reeds hunkerend te wachten op het oogenblik dat zij verleid zullen worden — en in een ommezien zal het gedaan zijn met de laatste overblijfselen der heerlijkheid van het Gooi.

Dan zullen de Amsterdammers van twee stations, met drie lijnen, naar Bussum, naar Hilversum, naar Laren en naar Blaricum kunnen gaan; en snel; wel vijf, misschien zelfs wel zes minuten vlugger dan heden ten dage. Maar zij zullen even goed thuis kunnen blijven en zich de kosten van het spoorkaartje besparen. Want zij zullen dicht bij de natuur zijn in het Vondelpark of langs den Amstel, dan in het Gooi — zij zullen in het Willemspark en in de De Lairesestraat, zuidzijde, ongeveer hetzelfde kunnen vinden als in het Gooi.

Overdreven? Wie gelooft, dat hier een fantastische voorstelling van zaken gegeven wordt, vergelijkte het Hilversum, het Bussum, zelfs het Laren en Blaricum van vóór veertig jaren met den hedendaagschen toestand dier dorpen. De nuchtere cijfers zeggen reeds genoeg. — Volgens de *Woordenlijst voor de Spelling der Aardrijkskundige Namen in Nederland*, uitgegeven door het Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap in het jaar 1884, had Hilversum 9165, Bussum 1825, Laren 1971 en Blaricum 948 inwoners; thans zijn deze cijfers respectievelijk ongeveer 40.000, 24.000, 5500 en 2500. Men ziet, hoe de aan den spoorweg gelegen dorpen verreweg het snelst gegroeid zijn. Het tempo waarin de bebouwing voorheen heeft plaats gehad, zal door het komende sterk overtroffen worden. Heeft Van Moerkerken in zijn treffend werk „den ondergang van het (Gooische) dorp” beschreven, weldra zal de schrijver kunnen opstaan, die den ondergang van het geheele Gooi te boek stelt. Waar eens bosschen, heiden en meenten het oog verrukten en als balsam waren voor den geest, daar zullen de banale villatjes en woninkjes staan in hun knullige tuintjes, netjes en suf in rijtjes gezet. Geen heilzame lucht, vervuld van aromatische geuren van bosch, heide en zee zal er meer zijn, om zwakken en lijdenden gezondheid te hergeven. Geen typische hoeven meer, geen zwervende kudden schapen, geen velden met golvend graan, geen akkers met wit-bloeiende boekweit, onderbroken door wallen van eikenhakhout, geen wijde meenten met grazend vee, begrensd door de glinsterende zee. Huisjes, woninkjes, villaatjes, laantjes, pleintjes, straatjes, pensionnetjes en cafétjes — dat zal het Gooi wezen.

En er zal ook geen Naardermeer zijn. Ratelende, donderende spoortreinen, zullen het op drie plaatsen doorkruisen. Aan de eendenkooi op het prachtige eiland (een der voornaamste bronnen van inkomsten, door welke het Meer in stand gehouden wordt) komt een einde. De lepelaars en purper-reigers, uiterst zeldzame vogels, vooral de eerste, die in West-Europa

nergens meer voorkomen dan daar, zullen verjaagd worden. Wie weet welke noodlottige veranderingen er in de fauna van het Meer nog zullen plaats hebben, als de electricische lijnen er doorheen gaan snorren. Zijn bijzondere bekoring zal het Meer zeker verliezen; als natuur-monument zal het nauwelijks meer meetellen. Het oude plan zal dan maar weer op de proppen moeten komen, het plan dat vooral wijlen mijn vriend Tak in den Amsterdamschen gemeenteraad wist te verijdelen: demping van het meer met het Amsterdamsche straatvuil. Dan is er over eenige jaren het water in vasten grond veranderd en kunnen ook daar huisjes en aardappelveldjes het oog streelen en de ziel verrukken.

O, als ik aan deze dingen denk!

Daar is *Gooilust*, het prachtige oude buiten met zijn statige

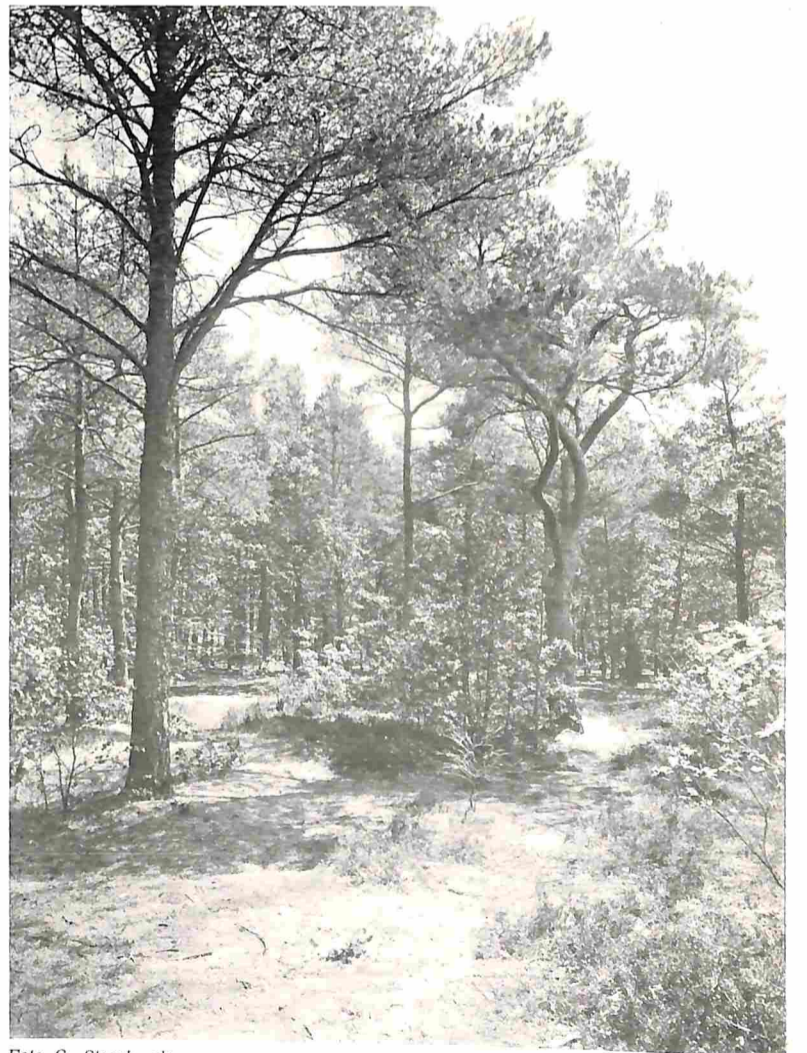


Foto C. Steenberg.

EEN IDYLLISCH PLEKJE IN HET SPANDERSWOUD, THANS.





Foto C. Steenbergh.

GEZICHT OP BLARICUM, VAN DE ZIJDE TAFELBERG NAAR RECHTS. OOK DIT PANORAMA WORDT DOOR DEN SPOORWEGDIJK NAAR LAREN BEDORVEN.

oprijlaan en zijn bosschages van geweldige beuken, waar de heer Blauw uit alle oorden der aarde de zeldzaamste dieren, boomen en planten verzameld heeft. Daar bewegen zich in hectaren-groote parken, frank en vrij, heele kudden Amerikaanse bison, Zuid-Afrikaansche wildebeesten, Caucasiche wilde paarden, en Australische kangaroos.

Daar zijn de zeldzaamste vogels bijeengebracht in groote en kleine vijvers, in boschjes van prachtig geboomte. Daar groeien en bloeien boomen en heesters en gewassen uit alle werelddeelen. Nergens ter wereld is er iets, dat met *Gooilust* vergeleken kan worden. Maar het moet verdwijnen; want de spoor moet er komen en de villabouwer wacht ongeduldig. Denatuurvriend, die geld en tijd en zorgen geeft aan de schoon-

heid, aan het leven, zooals het zich demonstreert in dier en plant, die elken belangstellende in de gelegenheid stelt te zien hetgeen diens oog anders nooit aanschouwd zou hebben — hij moet wijken voor den ingenieur, die met passer en liniaal en teekenpen zit in zijn werkkamer en zijn kille, starre lijnen trekt, die den storm der verwoesting zullen ontketenen over hetgeen er nog groeit en bloeit en geurt, over hetgeen er nog leeft en doet leven in Gooiland.

\* \* \*

Degenen, die te velde trekken tegen de roekeloze verwoesting der schoonheid van stad en land, zijn geen redelooze behoudszuchtigen. Zij weten zeer goed, dat het moderne leven nu eenmaal zijne eischen stelt, die niet veronachtzaamd mogen worden. Indien er dus — het kan niet nadrukkelijk genoeg gezegd worden — werkelijke verkeersbelangen zijn, dan zal geen hunner deze in den weg willen staan. Doch hier is van zulke belangen in het geheel geen sprake. Het Gooi heeft goede spoorlijnen, die weldra geëlectriceerd zullen worden en dan voor onafzienbaren tijd aan alle behoeften zullen voldoen. Wordt de lijn naar Amsterdam eens overbelast (hetgeen nu volstrekt niet het geval is en het bij electricatie in geen jaren zal zijn), dan is de voor de hand liggende oplossing het leggen van twee nieuwe sporen naast de bestaande, zooals dit vaak in het buitenland geschiedt.

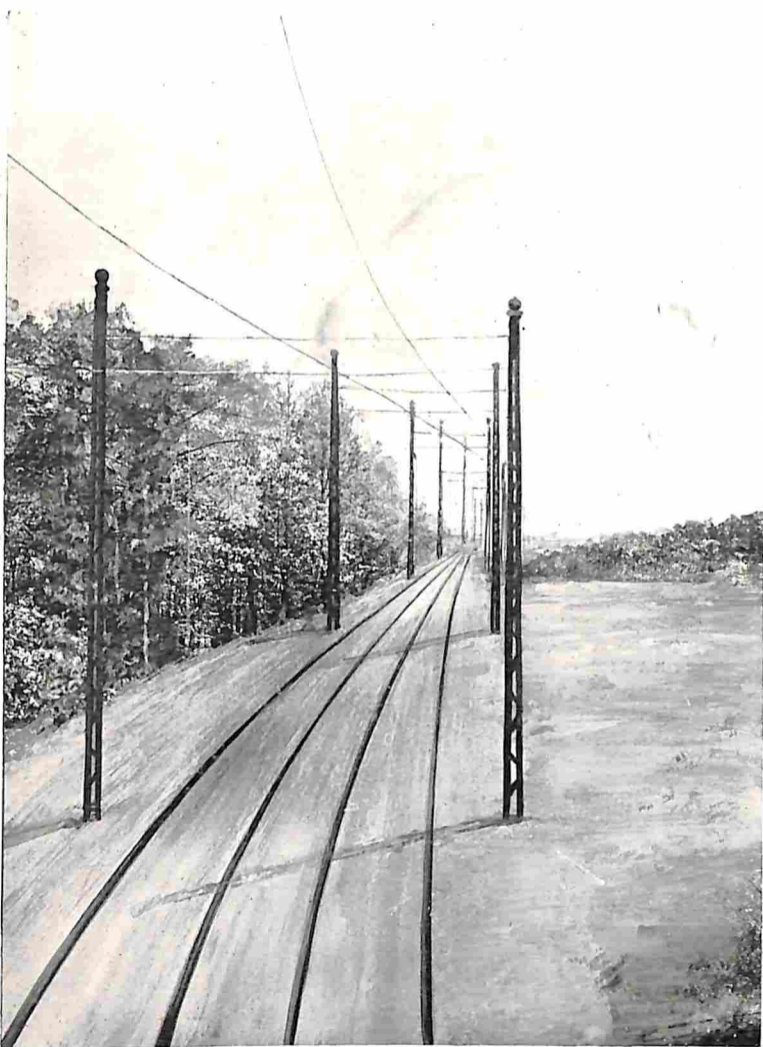
De plannen echter, die hier beoogd worden, zijn onbegrijpelijk, óók en vooral uit een practisch oogpunt. Zij zijn uiterst kostbaar. Er zal veel onteigend moeten worden en er zullen belangrijke en dure kunstwerken gemaakt moeten worden. Het vervoer dat er op te verwachten is, zal vooreerst op geen stukken na de kosten der exploitatie kunnen dekken. Bij de groote verliezen, die de spoorwegen reeds lijden, zal een nieuw verlies komen van wie weet hoeveel tonnen gouds per jaar. Indien het vervoer op de nieuwe lijnen van eenige beteekenis zal worden, dan kan het slechts geschieden ten koste van het vervoer op de hoofdlijn, die dan een evenredig grooter verlies zal lijden, dan nu reeds het geval is; met andere woorden: de Nederlandsche Spoorwegen (want de Gooische Stroomtram is maar in schijn de ondernemer) scheppen zelf een concurrent.

De lijnen zullen eerst kans hebben zich te kunnen bedruipen, als het Gooi volgebouwd zal zijn en een zeer groote bevolking verkregen zal hebben, waarvan het grootste gedeelte haar bestaan in de hoofdstad zal hebben te vinden.

Dit is waarschijnlijk de kern van het geval. Men zal hier het Amerikaanse stelsel van *opening up* eener landstreek willen toepassen.

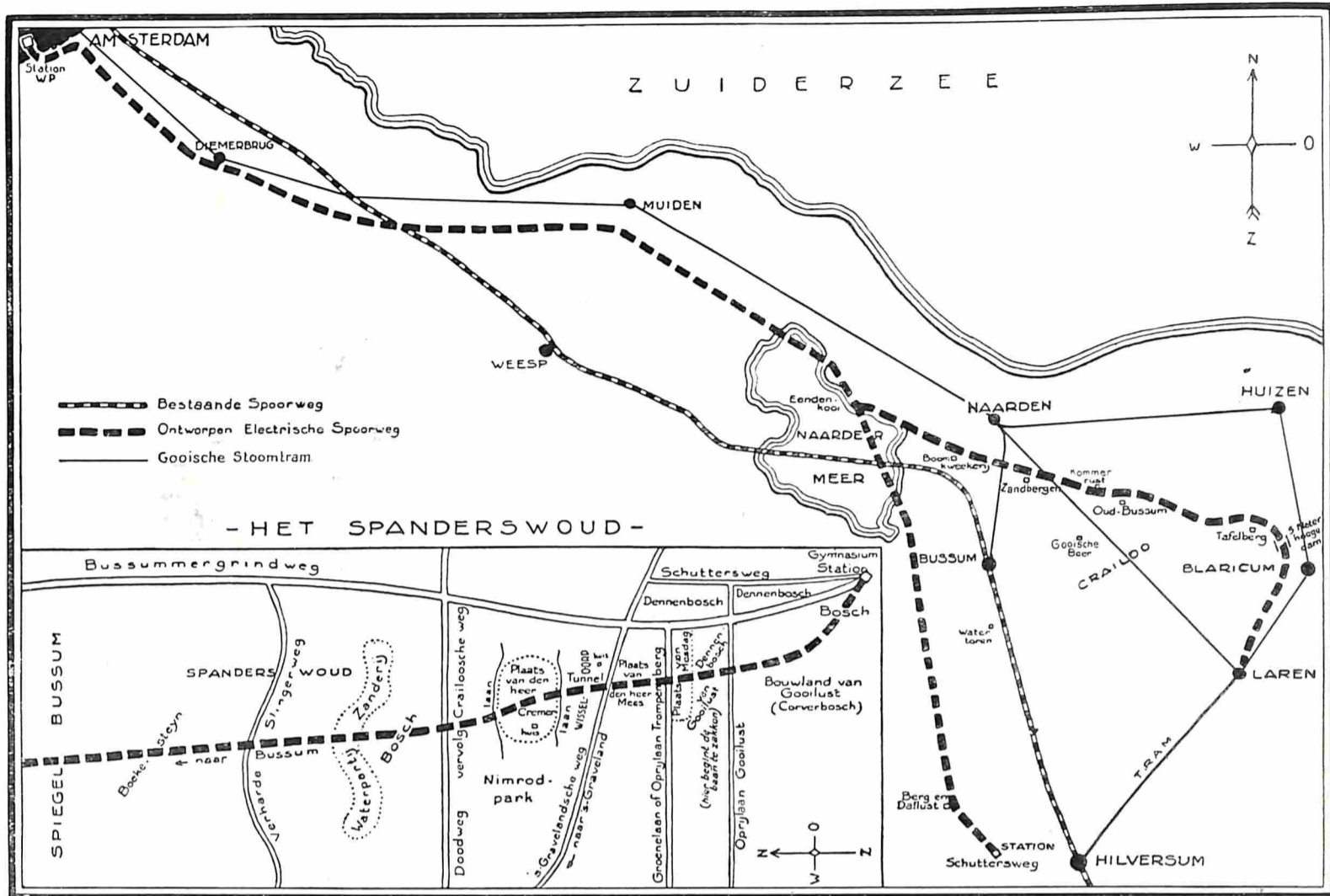
Het bestaat hierin, dat men een spoorlijn legt door een afgelegen streek; de spoorverbinding trekt de menschen er heen en dan wordt de spoorlijn rendabel — of ook wel eens niet, zooals Nederlandschen geldbeleggers en speculanten niet onbekend is.

Blijkbaar is het dit kansspel, dat hier gespeeld wordt. De



HET ZELFDE PLEKJE, ALS DE ONTWORPEN SPOORLIJN AAN HET GOOI HAAR ZEGENINGEN BRENGT.





DE ONTWERPEN ELECTRICHE SPOORWEGEN VAN AMSTERDAM NAAR HILVERSUM EN LAREN.

Ontleend aan het Dagblad „De Telegraaf”, met kleine wijziging en met toevoeging van de lijn Amsterdam—Laren der Gooische stoomtram.

inzet is: de schoonheid van het Gooi, die in elk geval verloren gaat, hoe de uitslag ook moge wezen.

Toen ik anderhalf jaar geleden op dit alles wees, stond ik nagenoeg alleen. Nu niet meer. Het luiden van de alarmklok heeft weerklank gevonden. De voornaamste bladen des lands hebben zich voor en na met de zaak bezig gehouden en hebben voor en na de noodlottige plannen met ijver en bekwaamheid bestreden. Er is algemeene belangstelling voor deze zaak gekomen.

Maar het is niet genoeg. Er moet meer geschieden. De Directie onzer Spoorwegen is eene geduchte macht in den lande. Zij weet ook in Den Haag alles voor zich te doen buigen. Er zal een geduchte macht gesteld moeten worden tegenover de hare, wil men den ondergang van het Gooi voorkomen.

Deze macht moet voornamelijk gevormd worden door de bevolking van Amsterdam, die er zich, onder leiding der beproefde organisaties op dit gebied, met inspanning van alle krachten tegen verzetten moet, dat haar de schoonste uitspannings- en verpoozingsplaats, waarover zij beschikt, ontnomen wordt.

Als nevens de bevolking van Amsterdam alle vrienden van natuur en schoonheid in den lande er den kop voor zetten, dan eerst is er kans, dat de Minister van Waterstaat de kracht en den moed vindt, om de Spoorweg-directie te weerstaan.

O, dat het zóó toch moge komen — dat er eindelijk eens uit den boezem van ons geheele volk den sloopers en vernielers een onweerstaanbaar „tot hiertoe, doch niet verder!” toegeroepen worde.

Het is bitter dringend noodig. Elke dag bijna komen tijdingen omtrent voorgenomen of voltrokken vandalismen de ziel schokken dergenen, die de schoonheid des lands liefhebben.

Terwijl ik de laatste hand leg aan dit opstel, berichten de kranten, dat er voornemens bestaan om:

- a. eenige fraaie oude grachtjes te Sneek te dempen;
- b. eenige fraaie oude grachtjes te Hoorn te dempen;
- c. om een stevig brok van den onvolprezen Hofvijver te 's-Gravenhage vol te gooien, ten einde een nieuwen verkeersweg te verkrijgen;
- d. om van het krachtige buitengoed „Vollenhove”, bij de Bilt, een villa-park te maken.

Zoo gaat het onverpoosd voort met het vernietigen van

oude, bestaande schoonheid. En wat krijgen wij er voor in de plaats? Krijgen wij nieuwe schoonheid, die de plaats van de oude met eere inneemt?

Ach, wie er ziet hetgeen in de laatste jaren in de stad en op het land gemaakt, gebouwd, aangelegd is, aanschouwt weinig anders dan leelijkheid en wanstaltigheid.

Eens zal de tijd komen, dat uit een herboren samenleving nieuwe kunst, nieuwe schoonheid, nieuwe heerlijkheid, opbloeien zal. Doch wij zullen haar niet aanschouwen. De schoonheid die er is, moeten wij dus handhaven en verdedigen, als een der hoogste en heiligste goederen, wil ons leven niet degenereren tot een stoffelijk bestaan.

Wij bewonderen schoonheid in verzamelingen en musea. Doch de schoonheid, die overal is, wordt verwaarloosd en vernietigd. De afbeeldingen van ons land en zijn steden, worden met goud betaald en als goud bewaard. Land en steden zelf worden bezoedeld en geschonden.

Dat ons volk tot bezinning kome en een einde make aan deze misdadige dwaasheid.

Laren in het Gooi, Juni 1922.

INHOUD:

HET BEDREIGDE GOOI, DOOR HENRI POLAK BLZ. 313—324

ILLUSTRATIES:

HET REIGERSEILAND IN HET BOSCH VAN BREDIUS, THANS EN NA DEN AANLEG DER ELECTRICHE SPOORLIJN (GEZIEN VAN HET HOTEL AF NAAR LINKS)	BLZ. 313
HET REIGERSEILAND (GEZIEN VAN HET HOTEL AF N. RECHTS), THANS	314
HET REIGERSEIL., GEZIEN VAN HET HOTEL N. LINKS, NA DEN AANLEG IN HET SPANDERSWOUD BIJ DE SLINGERLAAN, THANS	315
HET REIGERSEILAND, NOORDOOSTZIJDE, THANS	316
IN HET SPANDERSWOUD BIJ DE SLINGERLAAN, NA DEN AANLEG HET REIGERSEILAND, NOORDOOSTZIJDE, NA DEN AANLEG	317
BOSCHEN BIJ GROOT-CRUYSBERGEN, THANS EN NA DEN AANLEG DE 'S GRAVEL. WEG BIJ WISSELOORD, THANS EN NA DEN AANLEG DE OPRIJLAAN VAN GOOILUST, THANS	318
DE OPRIJLAAN VAN GOOILUST, NA DEN AANLEG	319
HET GEZICHT OP BLARICUM, DAT DOOR EEN 5 M. HOOGEN SPOORWEGDIJK AAN HET OOG WORDT ONTTROKKEN, VAN DE ZIJDE TAFELBERG NAAR LINKS GEZIEN	320
EEN IDYLLISCH PLEKJE IN HET SPANDERSWOUD, THANS	321
GEZICHT OP BLARICUM, VAN DE ZIJDE TAFELBERG NAAR RECHTS.	322
HET ZELFDE PLEKJE, ALS DE ONTWERPEN SPOORLIJN AAN HET GOOI HAAR ZEGENINGEN BRENGT	323
DE ONTWERPEN ELECTRICHE SPOORWEGEN VAN AMSTERDAM NAAR HILVERSUM EN LAREN	324

Afzonderlijke nummers: Prijs 40 cts.