

# STICHTSCHE TRAMWAY-MAATSCHAPPIJ

- R.A. Oosten -

Uit: *V.V.O.F. Mededelingblad Nr. 2 van juni 2002, blz. 8 en 13*

Sedert 1827 werd de verbinding tussen Arnhem en Utrecht onderhouden door de diligence van Van Gend en Loos, de zgn. "Arnhemsche Wagen". Deze verbinding liep via Zeist naar Utrecht. Toen echter in 1845 de Rijnspoorweg het traject Utrecht-Arnhem opende, was er geen belangstelling meer voor de diligence en de "Arnhemsche Wagen" verdween al spoedig. Hierdoor had Zeist geen verbinding meer met Utrecht.

Maar al snel, in datzelfde jaar, opende Pauw Dieges, die een diligencedienst onderhield van Utrecht op Amersfoort, ook een dienst van Utrecht naar Zeist. In 1863 kreeg hij concurrentie van stalhouder Jan van Wijk. Maar toen in 1879 de paardentram Utrecht-Zeist in gebruik genomen werd, was het al snel met de diligence gedaan.

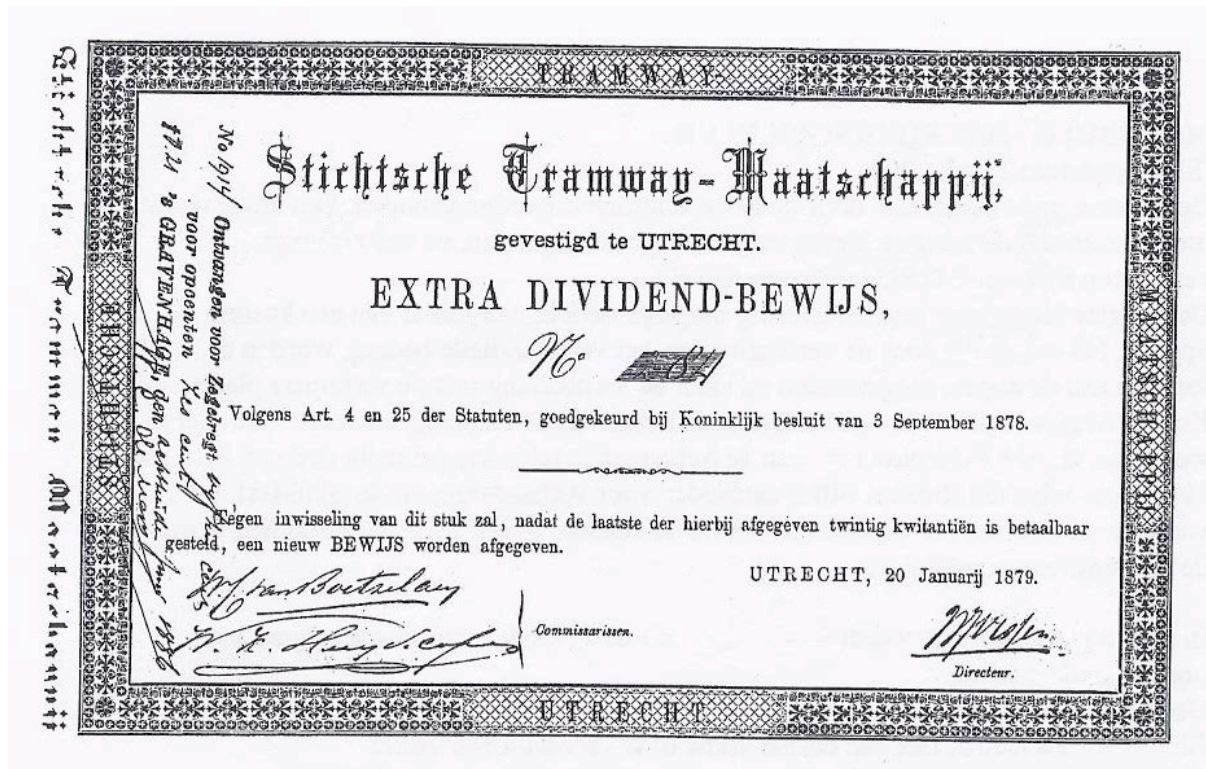
Er ging echter nogal wat vooraf voor de tram kon rijden. In 1877 krijgt ene heer Visser concessie voor het leggen van rails voor een "tramway" van Utrecht naar Zeist. In 1878 wordt de Stichtsche Tramway-Maatschappij opgericht en krijgt ieder de gelegenheid deel te nemen in het kapitaal. Aanvankelijk werd gerekend op f 275.000,—, maar in april 1878 was nog maar voor f 90.000,— ingeschreven. Door op het plan te bezuinigen en een toenemend vertrouwen, lukte het voldoende kapitaal bijeen te brengen.

Werd eerst aan een paardentram gedacht, later voelde men meer voor een stoomtram. In maart 1879 zou een wedstrijd gehouden worden van tramway-locomotieven, waarvoor zich al 50, meest buitenlandse, industrieelen aangemeld hebben. Er kwamen echter dermate veel bezwaren om stoom als trekkracht te gebruiken, dat besloten werd voorlopig maar met paarden te beginnen. De wedstrijd werd daarom uitgesteld.

Toch kon men nog niet beginnen, want eerst moest de Gildbrug in Utrecht nog vernieuwd worden. Ook waren er problemen in de Bildt. De eigenaar van een brug weigerde toestemming te verlenen tot het passeren van die brug. Inmiddels was besloten om maar van stoom af te zien. En toen kwam er meer vaart in. Eind maart/begin april 1879 werd een aantal proefritten gehouden, waarbij nogal wat ontsporingen voorkwamen. Maar ook dat probleem werd overwonnen, zodat eind april de lijn kon worden geopend vanaf Utrecht Station tot aan de Gildbrug.

En dan eindelijk, op 19 mei 1879, is de grote dag aangebroken dat de lijn naar Zeist geopend werd. De "Weekbode" meldt dat het wemelde van toeschouwers in afwachting van de feesttram. Naast grote blijdschap was er ook ontevredenheid, want men vond de prijzen veel te hoog. Een enkele reis van Utrecht naar Zeist kostte wel 30 cent! Maar al snel werden de prijzen verlaagd, mede door de grote belangstelling. Tot eind juli waren al 123.193 passagiers vervoerd en tot eind oktober al 225.632.

De storting op de in 1878 uitgegeven aandelen kon in vier termijnen plaatsvinden, de laatste op 1 maart 1879, o.a. bij de commissionair W. van Oosterwijk Bruijn. In augustus werd gewaarschuwd voor een advertentie, waarin de aandelen voor 90 % werden aangeboden, terwijl ze in Amsterdam werden verhandeld voor 83 à 85 %. De Stichtsche Tramway-Maatschappij had inmiddels ook een concessie voor een paardentramlijn van Zeist naar Driebergen Station. Hier kon worden overgestapt op de stoomtram naar Arnhem. Deze concessie werd in 1882 overgedaan aan de in dat jaar opgerichte Ooster Stoomtram Maatschappij. De samenwerking tussen de STM en de OSM was goed. Zelfs zo goed dat per 1-1-1901 alles in handen komt van de OSM en de STM geliquideerd wordt. De OSM was eigendom van de in 1900 opgerichte Nederlandsche Buurtspoorweg Maatschappij.



Op 19 augustus 1909 deed de elektrische tram zijn intrede en op 24 augustus werden in Zeist de paarden verkocht. Dertig jaar lang had de paardentram zijn diensten bewezen. Nu brak een nieuwe periode aan.

Bronnen: Weekbode voor Zeist, Driebergen en Omstreken, div. nummers 1879.  
L. Visser: Het Dorp Zeist.