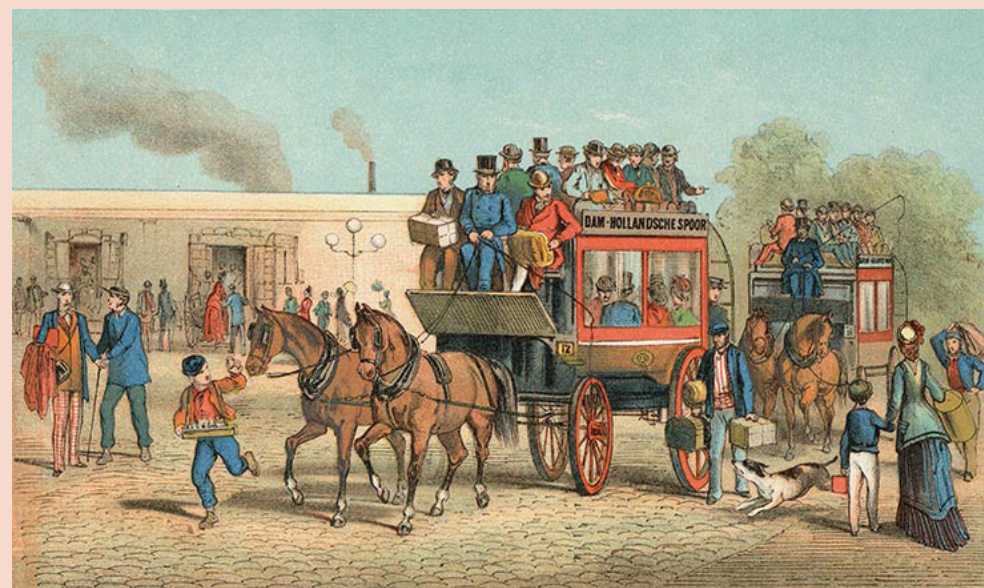
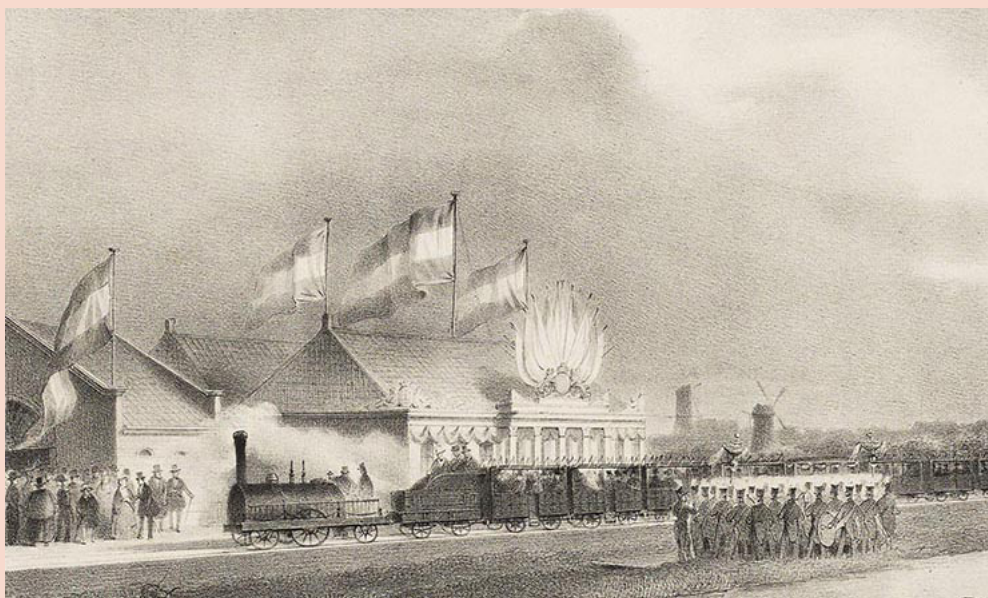


Amsterdamsche Omnibus Maatschappij *1872-1900*



De Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM) liet op 20 september 1839 de eerste trein rijden van Amsterdam naar Haarlem. Het land stond op z'n kop, nog nooit was de afstand tussen beide steden zó snel afgelegd. Maar daar zat 'm nou net de kneep..., tussen de "stations" waarvan die in Amsterdam in elk geval een eind buiten het centrum en zelfs buiten de stad lag. Vanaf het station was het een eindeloze wandeling langs de Haarlemmerweg naar de Haarlemmerpoort. Het huren van een koets zou de reis weer extreem duur maken en geen concurrentie meer zijn voor de diligence, die al jaren de verbinding onderhield. Dat had de directie van de HIJSM natuurlijk al lang vastgesteld en op 1 september vooraf startte een contractfirma een omnibusdienst in Amsterdam die op comfortabele manier het probleem oploste. Daarvoor was speciaal een firma opgericht: de Amsterdamsche Omnibus Onderneming (AOO) van de firma Jonker & Comp. De AOO had grootse plannen. Behalve ritten naar het station zou



een net van lijnen over de stad gelegd worden met vrij overstappen van de ene op de andere lijn. De lijnen hadden elk een eigen kleur en dat ging zelfs zover dat de rijtuigen in die kleur geschilderd waren. Zo konden passagiers herkennen welke omnibus ze moesten hebben, nodig omdat door sommige straten wel drie verschillende lijnen reden en op de Dam zelfs vier. Op elk rijtuig was een conducteur aanwezig die strikte instructies had zich beleefd en behulpzaam tegen de passagiers te gedragen. Dat dit zo uitdrukkelijk vermeld werd, geeft aan dat dit bepaald geen prettige eigenschap van de aapjeskoetsiers was.

Er waren 10 lijnen voorzien, niet dat die allemaal op 1 september begonnen. Opvallend is dat de lijnen een ander nummer kregen op hun retourrit. Lijn 1 van station Eenhonderd Roe naar de Muiderpoort werd op de terugweg lijn 2, enzovoort. Alleen de lijnen 11 en 12 waren aparte lijnen die heen en terug hetzelfde nummer hadden. Nog



een unicum: als passagier kocht je geen kaartje maar een penning en die moest aan het eind van de rit ingeleverd worden. Hoe daarbij het recht van overstappen geregeld was, is onbekend. Treinreizigers mochten hun bagage tot een gewicht van 20 pond meenemen; die werd op het imperiaal vervoerd.

De HIJSM beloofde de AOO exclusief recht om als enige op het stationsplein te mogen parkeren om reizigers in en uit te laten stappen. Dat zette bij de aapjeskoetsiers en snorders kwaad bloed en op de ritten van de AOO op 2 september vlogen de stenen door de ruiten van de omnibussen, werden koetsiers afgeranseld en paarden schrik aangejaagd om ze op hol te laten slaan. Zó heftig waren de reacties dat de volgende dag 3 september geen omnibus meer reed en men eerst de boel wilde kalmeren en de politie verzocht om bescherming.

Na enkele dagen verschenen de AOO omnibussen weer op straat zonder verdere problemen, behalve lijn 9/10 tussen station en Oostenburg die niet meer terugkwam. Of dit een concessie aan de opstandige koetsiers was, wordt niet duidelijk. Op 18 november 1839 kwam de laatste lijn in bedrijf: nevenlijn 13/14 tussen Muiderpoort en Raampoort.

Tijdens de eerste twee jaren verdween de ene na de andere onrendabel gebleken lijn, totdat eind 1841 alleen de ritten naar station Eenhonderd Roe nog functioneerden. Ongetwijfeld zat de AOO daaraan contractueel vast. Hoezeer het wel en wee van het bedrijf van de exclusiviteit afhing, bleek toen de HIJSM een tweede firma (De Batavier) op het stationsplein toeliet. Jonker deed de HIJSM een proces aan, hij kreeg van de rechter gelijk en De Batavier moest verdwijnen. Zonder dit voorrecht zag De Batavier geen kansen en staakte zijn diensten.





Ondanks een tweede spoorstation in de stad, het station Rhijnspoor geopend in 1843, bleek het onmogelijk de AOO rendabel te maken. Jonker verkocht zijn onderneming aan de heren Koens en Langeveld, die de AOO voortzetten. Beide heren hadden reeds een redelijk succesvolle diligence-onderneming op poten gezet. Koens c.s. werd in 1874 uitgekocht door een nieuwe maatschappij die Amsterdam wèl succesvol voorzag van een goed functionerend openbaar vervoer: de Amsterdamsche Omnibus Maatschappij, de AOM.

Behalve de AOO probeerden ook andere firma's met wisselend succes openbaar vervoer aan te bieden. Eerder kwam De Batavier al ter sprake, een gelegenhedsfirma die ook ritten naar het station wilde maken. De man achter deze onderneming was Bouricius, die koetsjes verhuurde aan snorders en een aantal speciaal had laten overschilderen. Niet bepaald omnibussen!

Er kwamen ook serieuzere mensen die serieuze diensten opzetten, zoals de Amsterdamsche Tram-Omnibus Maatschappij (ATOM) die het van 1890 tot 1891 probeerde. Als eerste hadden zij een lijn ingesteld van het hoofdpostkantoor op de Nieuwezijds naar de Plantage (Artis). Na drie maanden volgden nog een aantal lijnen met een wonderlijke voorkeur voor uithoeken van de stad (Amsteldijk, Rijksmuseum, Veelaan/abattoir). Op 20 mei 1891 werden alle lijnen opgeheven en beëindigde de ATOM het avontuur.

Nog kortstondiger waren de activiteiten van de ACTOO ofwel COM (foto links) die begon en eindigde in 1890. Zij hadden voorkeur voor een 'ringlijn' Herenmarkt-Herenmarkt via het Koningsplein met heen en terug langs verschillende routes. Een half jaar later werd de lijn opgeheven en reed men een nieuwe 'gewone' route Leidsebosje-Waterlooplein via De Pijp. Die lijn kreeg zelfs minder tijd om zich te bewijzen; nog datzelfde jaar stopte men de inspanningen...

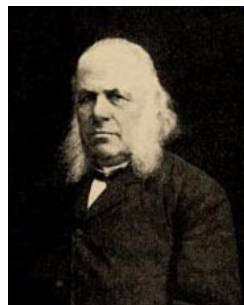
Een ondernemende Plantage-bewoner, Karel Hermanus Schadd, zag in zijn buurt enkele heren die elke dag een koetsje bestelden om hen naar het werk in de binnenstad te brengen. Hij stelde de heren in 1871 voor om dat gezamenlijk te doen op de vaste tijd van half negen en wonder boven wonder zagen de heren daar wel wat in. Er werd met stalhouderij Draayer (Weesperplein) een deal gesloten om 's morgens en 's avonds een vigilante te laten rijden voor Schadd c.s. Het beviel en Schadd filosofeerde over een eigen koets waarmee ook anderen vanuit de Plantage vervoerd konden worden, hun echtgenotes bijvoorbeeld om hun inkopen in de binnenstad te regelen. Hij legde zijn plannen voor aan zijn kompanen die ook hiermee instemden. Na korte tijd reden er voor hun rekening wel vier vigilantes heen en weer vanuit de Plantage. Dit moest wat grondiger georganiseerd worden. Opnieuw werd er vergaderd, in het huis van Edelman, hoek Plantage Middenlaan en -Kerklaan op 26 oktober 1871. Aanwezig waren Karel Schadd, Alberto Caramelli, Gerardus Westerman, F.J.W.H. Schmitz en Wilhelm Ramann. Men besloot in Londen een omnibus te kopen en van Draayer betrok men de benodigde paarden, koetsiers, conducteurs en de stallingruimte. Draayer ging akkoord als de heren garant stonden voor minimaal 30.000 plaatsbewijzen á f0,10. Het liep gesmeerd

en spoedig werden meer omnibussen aangeschaft. Men begon op 3 april 1872 met een geregelde dienst om het kwartier en voor bezoekers aan theaters en muzieksalen werden avondritten gemaakt. Voor beurshandelaren kwam er een snelle dienst met een omnibus met drie paarden ervoor. Haltes kende men niet, men stapte onderweg op en af naar believen. Wat in de decennia voorafgaand niet wilde lukken, ging nu als vanzelf. De Amsterdammer geloofde nu wel in openbaar vervoer, had vertrouwen in de initiatiefnemers en zag een betrouwbare dienst ontstaan. We hebben het nog steeds over de dienst Plantage-Dam met een route die van de Plantage Middenlaan via Muiderstraat, (Nieuwe) Amstelstraat, Botermarkt, Sophiaplein en Rokin naar de Dam voerde.

In juli 1872 vergaderde men opnieuw en richtte toen de Amsterdamsche Omnibus Maatschappij op. Van Draayer nam men twee omnibussen extra over en 'kocht' van hem acht paarden, twee koetsiers, twee conducteurs en een stalknecht. De vijf ondernemers legden f50.000 in en schreven een obligatielening uit (á 6%) die niet geheel voltekend raakte. Toen naar de notaris voor een oprichtingsakte die met koninklijke goedkeuring op 23 juli passeerde en op 14 september in de Staatscourant gepubliceerd werd. De AOM was officieel geboren! De directie hield altijd de datum 1 juli 1872 aan.



Karel Hermanus Schadd [1841-1913] Boekhandelaar en uitgever Kalverstraat 174



Alberto Caramelli [1811-1891] Directeur Kunsthandel Buffa & Zn



Gerardus Westerman [1807-1890] Directeur Artis Natura Magistra



F.J.W.H. Schmitz [1823-1893] Directeur Likeurstokerij Wijnand Fockinck



Wilhelm Ramann [1831-1907] Reeder en eerste directeur KNSM

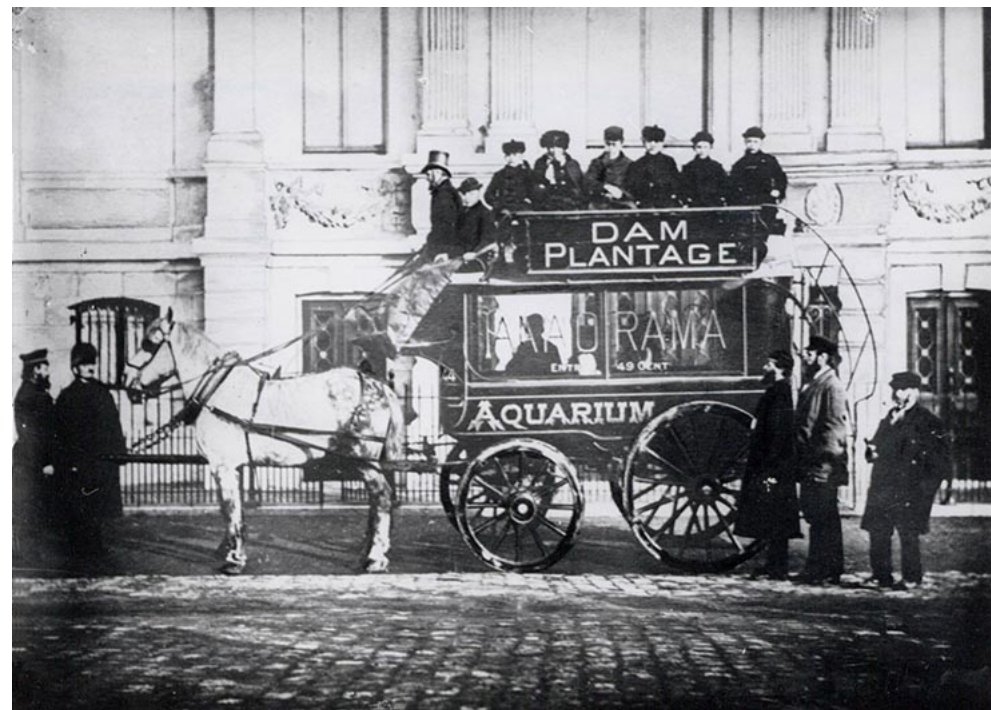
Uit de prospectus die de obligatielening aanpreeft: *“De behoefte aan Omnibusverkeer in Amsterdam is jaren lang spreekwoordelijk geweest. Men zag algemeen dat Amsterdam de eenige hoofdstad, de eenige stad van beteekenis was, waar een doelmatig en vertrouwbaar Omnibusverkeer gemist werd. De reden van dit gemis was niet ver te zoeken. In geen andere stad is het verkeer zoo belemmerd als hier; eene onafgebroken reeks bergachtige bruggen, tal van nauwe straten, en vaak slecht plaveisel maken het rijtuigverkeer hier zeer moeilijk en kostbaar. Men vreesde buitendien dat het publiek, (achterlijk als wij in sommige zaken zijn) hier geen gebruik zou maken van een vervoermiddel, waarvan de bewoners der andere hoofdsteden reeds jaren lang voortdurend en algemeen profiteerden. De uitkomst van de nu in exploitatie zijnde lijnen heeft het laatste bezwaar schitterend gelogenstraft. Het publiek heeft getoond deze wijze van verkeer op hoogen prijs te stellen en ieder bewoner der wijken, welke tot heden geëxploiteerd worden, erkent dat de omnibussen niet langer weelde, maar behoefte geworden zijn.”*

Op al die administratieve handelingen had de directie niet gewacht. Op 3 april 1872 reed de eerste omnibus op basis van geregelde 15 minutendienst tussen Dam en Plantage. In diezelfde maand trad J.A. Bondix als boekhouder aan, die daarnaast ook publicitaire kwaliteiten zou blijken te bezitten. Een nieuwtje werd meteen ingevoerd. De ritprijs werd f0,15 tenzij men bij de kiosken of boekhandels een boekje met 25 kaartjes voor f2,50 kocht. Zo was de conducteur meteen van een hoop gehannes met contant geld af.

Op 10 oktober van datzelfde jaar kwam de tweede lijn in exploitatie:

Onder: De omnibus Dam-Plantage voor het gebouw van Artis op de Plantage Middenlaan, met reclame voor het Artis Aquarium en het Panorama

de lijn Dam-Vondelstraat. Die lijn ging door de Spuistraat (de net gedempte Nieuwezijds Achterburgwal), Koningsplein en Leidsestraat via het Leidsebosje. De terugweg ging het laatste stuk door de Kalverstraat. Onderdeel van het wagenpark waren nog steeds enkele wagens met imperiaal (zie afbeelding hieronder) en de rit over de hoge sluizen in de Leidsestraat maakten de rit bepaald avontuurlijk. Men kreeg de smaak te pakken en conform de plannen voor een dekkend lijnennet door de stad werd op 9 december 1872 de derde lijn ingesteld: Dam-Frederiksplein (die op 20 januari 1873 doorgetrokken werd naar de Sarphatistraat) met een route via Rokin, Schapenplein, Botermarkt en Utrechtsestraat. Het werd zo langzaam



zaak de rijtuigen uit elkaar te houden. Vanaf 1880 gaven zijborden op de trams en vanaf 1883 kopborden op voor- en achterkant van de wagens de route aan als volgt: begin- en eindpunt en op de zijborden daartussenin een markante halte op de route. Voor publicaties kregen de lijnen een lettercode: Dam-Plantage DPI, Dam-Vondelstraat DV en Dam-Sarphatistraat DS. Later zouden daarbij kleuren een rol gaan spelen: eerst alleen de koers- en kopborden (zie p.27), en een korte periode ook de rijtuigen zelf.

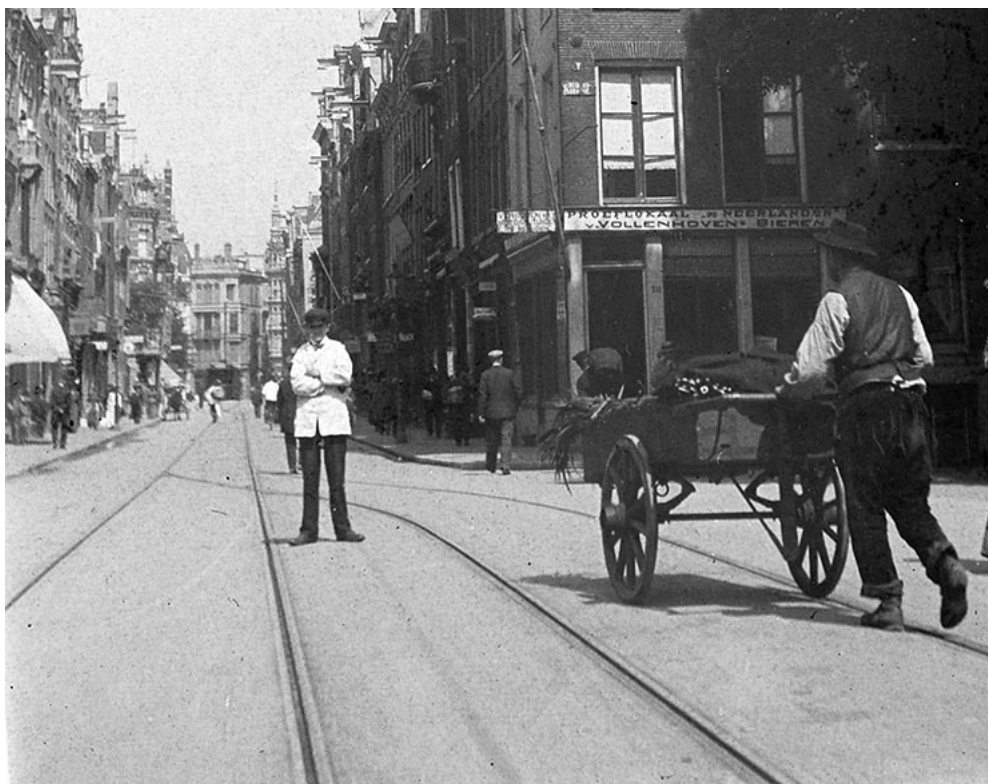
Veel belangrijker nog was het overleg met de gemeente Amsterdam over railvervoer door de stad. De veel gehoorde klacht bij de inzet van omnibussen was de ongemakkelijke rit voor de passagiers door de vele straten met 'kinderhoofdjes' waarbij de passagiers door elkaar geschud werden. Voor de gemeente betekende dat het opbreken van alle straten op de routes om rails te kunnen leggen. Daar zag men wel erg tegenop, vooral omdat eerst maar eens moest blijken



dat de AOM een blijvertje zou zijn. Bij voorbaat kondigde men aan dat, zo er al toestemming zou komen, de stad zelf het werk diende te bewaken maar dat de AOM alles zou moeten betalen. Met alleen rails was men er nog niet; aan diverse kunstwerken als bijvoorbeeld bruggen diende versterkingen uitgevoerd te worden. Steeds moest de AOM het leeuwendeel van de kosten dragen. Ondanks instemming van de AOM, duurde het anderhalf jaar voor het door de Raad was. Tot het zover was, verschenen nog een aantal nieuwe lijnen, zoals op 19 mei 1873 lijn OV van Oude Teertuinen bij de Kampersteiger naar het Leidsebosje. Iets klopte niet aan die lijn want een maand later werd die beperkt tot Plantage Kerklaan-Leidsebosje. Meer wijzigingen volgden; de Kalverstraat werd taboe voor omnibussen en de lijn DV moest zich nu met de nog niet gedempte Nieuwezijds Voorburgwal behelpen.

In 1874 wist de AOM de lijnen van de AOO – toen in eigendom van Koens c.s. – over te nemen. Ze werden op 7 mei 1874 voortgezet als DR van Dam naar station Rhijnspoor via Rokin, Botermarkt, Amstelstraat, Amstel (oostzijde), Sarphatistraat en Weesperplein. Op 10 juni 1874 de lijn DO van Dam naar station Oosterspoor (oostelijk stationseiland) via Damstraat, Kloveniersburgwal en Binnenkant. De lijn werd opgeheven na het afbranden van dit hulpstation. Op 13 augustus volgde de laatste lijn DH van Dam naar Haarlemmerplein via Damrak, Haringpakkerij en Haarlemmerstraat en -dijk. Station Eenhonderd Roe was inmiddels vervangen door station Willemspoort tegenover het Haarlemmerplein. Er zouden nog een aantal omnibuslijnen volgen tot alle lijn van rails waren voorzien maar we gaan nu eerst verder met de lijnen die met paardentrams werden gereden. Het werd 1 juni 1875 voordat het zover was.

Links: De omnibus Dam-Frederiksplein rijdt over het Rembrandtplein



Rails leggen was in de binnenstad van Amsterdam nooit eerder bij iemand opgekomen. Wat een soesa! Langs de Haarlemmerweg was dat, behalve voor de trein, al eens geprobeerd maar nog voor er een tram over reed was het plan gesneuveld. Rails waren kostbaar en dat alleen voor het comfort van de reiziger?! De tijden veranderden en Schadd c.s. zagen de meerwaarde van een railnetwerk in. In het buitenland hadden diverse grote steden de stap al gezet en toen Den Haag in 1866 als eerste stad in Nederland vanuit de binnenstad rails legde naar Rijswijk nam B&W de optie serieus in overweging. Er werd druk overlegd en de Gemeenteraad ging schoorvoetend overstag.

Links: In smalle straten als deze Utrechtsestraat was enkelspoor met passeerstroken op de bruggen

Onder: Een bocht in een tramlijn heeft ruimte nodig; hier van de Van Baerlestraat de P.C. Hoofstraat in lukt aardig, nauwere straten leverden problemen op

Op rechte stukken was er nauwelijks een probleem, maar spannend werd het in bochten en splitsingen. De draaicirkel van een tram is veel groter dan van een omnibus door de starre assen, ook al was de wielbasis met 155 á 160 cm nogal kort. En om het spoor te splitsen voor aftakkingen of passeerstroken waren wissels nodig. Wissels? De eerste wissels waren meer dan primitief; de rails werd onderbroken door een ijzeren plaat en de tram werd als het ware uit de rails getild en van de behendigheid van de koetsier hing het af of een ander paar rails ‘gevonden’ werd. Dat ‘uit de rails tillen’ klinkt bepaald risicovol maar de AOM zag er geen been in om met trams over een straat te rijden, bijvoorbeeld als de rails plotseling door een obstakel geblokkeerd werden. Waar en hoe wissels gebruikt gingen wor-



den was in de binnenstad een hele wetenschap aan het worden, ook nadat de wisseltongen geïntroduceerd waren. In de radiaalstraten (Leidse-, Vijzel-, Utrechtse- en Weesperstraat) bijvoorbeeld takte de passeerstrook op bruggen af van het enkelspoor, waarbij één spoor min of meer rechtdoor reed en alleen de tegenovergestelde richting een wissel moest bedienen (zie foto p.8). Dat was namelijk geen sinecure; de wagen kwam (bijna) tot stilstand, de conducteur stapte uit en holde met zijn wisselstang naar voren om de tongen om te zetten. Om nu te voorkomen dat het rijtuig met een vaart de brug zou afrollen en de conducteur gevaarlijke toeren moest uithalen om weer in zijn tram te klimmen, werden de wissels vóór de brug geplaatst.

Op dubbelspoor reden de trams van de AOM altijd links. Daar had men een ingewikkelde theorie op losgelaten om aan te tonen dat dit beter was. Nog ver na de overname door de GTA – die rechts ging rijden – werd men met de gevolgen van deze maatregel geconfronteerd. Ook de keuze voor de eigenzinnige spoorbreedte van 1422 mm in plaats van het in 1875 al ruimschoots ingeburgerde normaalspoor van 1435 mm had later grote gevolgen. Of daar ook een filosofie aan ten grondslag lag, is niet bekend.

Voor het leggen van de rails bepaalde Publieke Werken dat zij die klus zou klaren, maar wel op kosten van de AOM. Zij stelden voor de techniek Dolf van Gendt aan, een spoorwegingenieur die zich in 1874 in Amsterdam had gevestigd als ingenieur/architect. Zijn knowhow kwam in dit geval goed van pas. De eerste rails waren van een uiterst licht type, helemaal toegesneden op de zes lichte rijtuigen die de AOM in het buitenland besteld had. Toen later zwaardere rijtuigen werden aangeschaft, moesten daarvoor zwaardere

Rechts: Een paardentram in de Leidsestraat passeert een wissel. De conducteur moest de wissel omzetten en stapt net weer in het rijtuig.



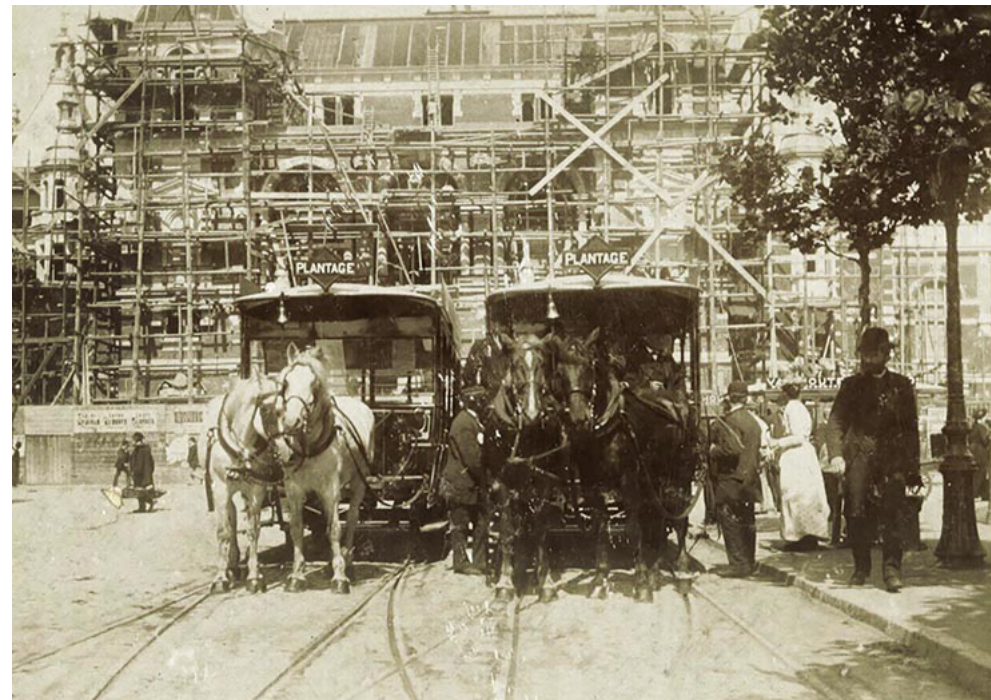


rails gelegd worden. Verkeerde zuinigheid zou men kunnen denken, maar de kosten voor het leggen van rails was voor de AOM een zeer kostbare zaak waarvoor extra leningen uitgeschreven werden. Voor het vervangen van de lichte rails draaide de GTA na 1900 op.

Boven: Als door een smalle straat geen bocht gemaakt kon worden, behielp men zich met een draaischijf in het plaveisel. Deze foto is overigens niet uit Amsterdam
Rechts: Twee rijtuigen van de eerste lijn LPI op hun kopstation op het Leidseplein; de foto moet in 1892 gemaakt zijn omdat de Stadsschouwburg in aanbouw is

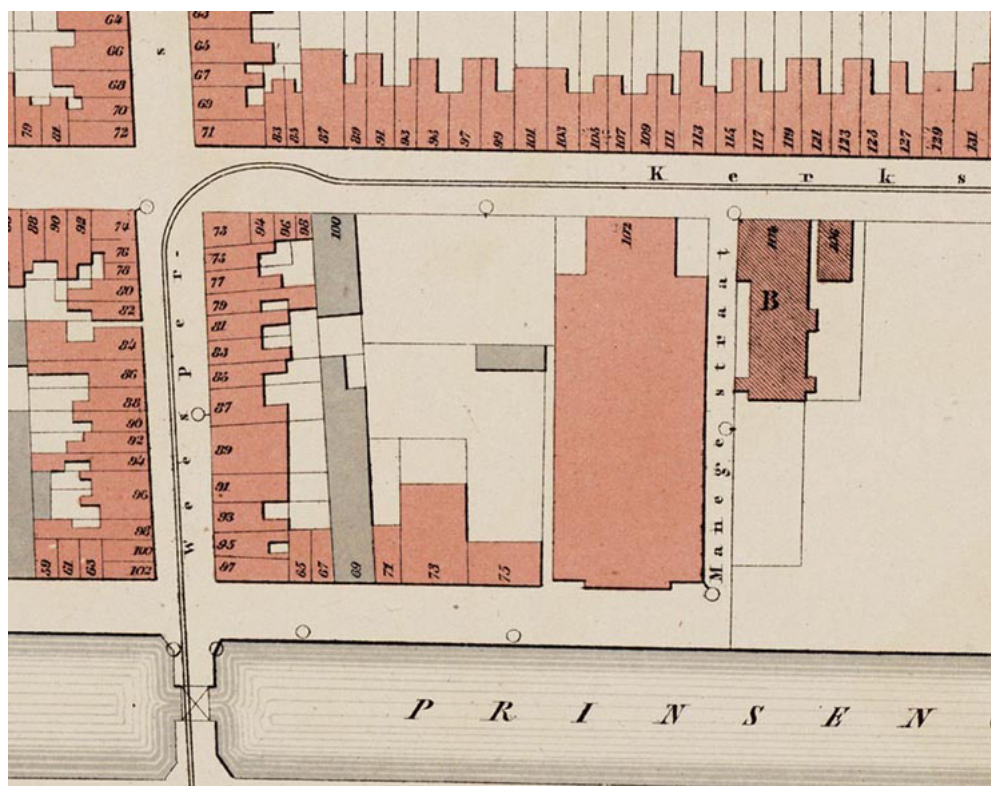
Intussen was het de AOM niet mogelijk de zwaardere rijtuigen op elk willekeurig traject in te zetten.

Bij remises was het gebruik van draaischijven voor de hand liggend maar hier en daar in de stad waren ook de kortste bochten niet voldoende om een dwarsstraat in te rijden. Een voorbeeld was het Koningsplein, waar een aftakking was naar Reguliersdwarsstraat en Vijzelstraat. Ook daar moest een draaischijf toegepast worden. Het verhaal gaat dat de paarden dat wel een leuke afwisseling vonden en de tram volkomen zelfstandig op de draaischijf een kwart slag lieten draaien, ingespannen en wel. Nog een handigheidje van de paarden: een slimme techneut van de AOM vond na jaren een manier uit om de wissel om te zetten zonder gebruik van een wisselstang. Er werd een houten plateau tussen de tongen gemonteerd dat door het aan



één zijde te belasten de wissel omzette. De koetsier moest alleen nog het paard naar de juiste zijkant van het plateau loodsen om de gewenste stand te bereiken en kon zonder stoppen doorrijden. En ook dat hadden de paarden snel door.

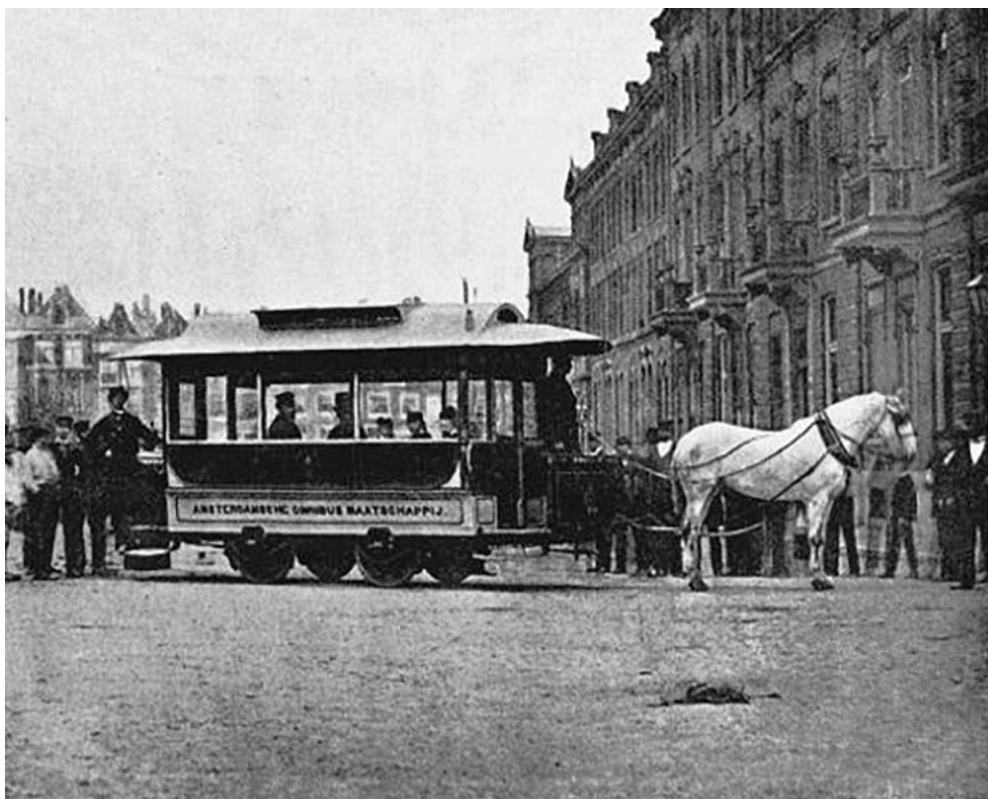
Het eerste traject dat rails kreeg was de lijn Leidseplein-Plantage (LPI), waar op 6 juni 1875 de eerste paardentram reed. Speciaal daarvoor was een tijdelijke remise onder de muur van de gevangenis op de Weteringschans gebouwd. De route ging van Leidseplein via Weteringschans, Sarphatistraat, Weesperplein, Weesperstraat en Nieuwe Kerkstraat naar de Plantage Kerklaan. Er waren maar liefst drie passeerstroken nodig: Weteringplantsoen, Frederiksplein (voor



de ingang van het Paleis voor Volksvlijt) en Weesperplein. Beide uiteinden waren uitgevoerd als dubbelspoor kopstation, de rest van de route was voorlopig enkelsporig. Als een tram arriveerde vertrok de daar wachtende collega voor zijn rit. De bocht in Weesperstraat, de Nieuwe Kerkstraat in, liep van de Amstelzijde der straat met een ruime bocht de Nieuwe Kerkstraat in waar het spoor na een dikke 30 meter pas weer op zijn normale afstand tussen de huizen terug kon keren (zie fragment buurtkaart W links).

Boven: Een YouTube film over de Dam rond 1900, met paardentrans waarvan de meeste hier hun eindpunt hadden en dus de paarden moesten verhuizen naar de andere kant van de tram

Links: Van de Weesperstraat uit de Nieuwe Kerkstraat in maken de rails een heel wijde bocht; die staat ingetekend op de buurtkaart



In mei 1875 werd er op het Frederiksplein een rijtuig opgesteld om gefotografeerd te worden. Op het 'paardenspoor' zoals dat toen genoemd werd. Boekhouder Bondix organiseerde het gebeuren waarvan hierboven de foto te zien is. Hij nodigde voor een 'levensechte' foto een passerende dominee uit om met zijn kinderen in het rijtuig plaats te nemen. Behalve dat weten we ook welk paard er voor rijtuig 4 stond opgesteld, namelijk lieveling van heel de AOM en het eerste paard dat officieel aangeschaft werd, schimmel Jans.

*Boven: In mei 1875 zorgde de AOM voor een primeur, met dit fotomoment op rails
Rechts: Het begin van de Weteringschans met het begin van de lijn LPI in 1877 of
iets later. Pianohandel Ebbeler op de hoek Leidseplein is net in aanbouw.*

Na twee dagen training van het personeel dat op de paardentram dienst ging doen, reed op woensdag 2 juni de eerste tram met passagiers over rails naar de Plantage. Het begon met een halfuurdiens maar dat werd op 14 juni al eens per 20 minuten en een jaar later een 7-minutendienst. Daar zal de attractie van het nieuwtje 'tram' ook wel meegeholpen hebben. Dat de remise voorlopig op de Weteringschans (later – toen daar rails lag – aan de Stadhouderskade) stond en de paarden in een stalling achter het huis van Schadd aan de Plantage Middenlaan en bereikbaar via de Plantage Muidergracht maakte dat het personeel minstens een half uur eerder in touw was om de dienst om 8 uur te kunnen beginnen. De dienst begon met de twee rijtuigen die de AOM bij Bonnefond in Ivry/Frankrijk had gekocht. Voor de 20-minutendienst was al een derde rijtuig uit de serie van 4 rijtuigen van Starbuck (Engeland) nodig. Deze eerste rijtuigen hebben tot in 1883 dienst gedaan.



Het succes van de paardentramlijn naar de Plantage werd door de directie uitgebuit om B&W en de Raad aan te sporen werk te maken van uitbreiding van het tramspoor op de rest van de omnibusroutes. Op 17 mei 1876 vergaderde de Raad daar eindelijk over, waarbij B&W voorstelde eerst werk te maken van de lijnen Haarlemmerplein-Dam-Vondelstraat met dien verstande dat een zijtak de net aangelegde P.C.Hoofdstraat zou aandoen. Hoe de diensten geregeld zouden worden liet men nog even open. Verder de lijnen Dam-Sarphatistraat en Dam-Prins Hendrikkade. Een week later ging de Raad akkoord. Het eerste stuk dat gereed kwam en een dienst toeliet was de route Spuistraat-Leidseplein. Op 9 januari 1877 reed de eerste paardentram deze route die de 27^{ste} van die maand via de Stilsteeg doorgetrokken werd naar de Dam. Door de verkeersdoorbraak waarbij de Stilsteeg Paleisstraat werd, moest de lijn medio 1883 voor enkele weken ingekort worden. In de Vondelstraat bleef de eindhalte vóór de bouwplaats van de Vondelkerk die in 1880 gewijd werd. Het



duurde nog tot 22 juni 1883 tot de DV verlengd werd voorbij de kerk tot de Anna van den Vondelstraat, toen in de gemeente Nieuwer-

Boven: Willem Wenckebach legde de paardentram in de Vondelstraat vast in een ets met de Vondelkerk in de as van de straat nabij de Anna van den Vondelstraat
Links: De lijn DV in de Spuistraat met wagen 244 die in 1896 in bedrijf kwam



Amstel. Ter plaatse van de kerk werd het traject dubbelsporig en reed de tram heen en terug langs een andere zijde rond de kerk. Om de P.C.Hoofdstraat aan te doen was toch een aparte lijn nodig die tot 20 december 1881 op zich liet wachten. De lijn DPC reed aanvankelijk vanaf het Leidseplein en passagiers vanuit het centrum moesten daar op lijn DPC overstappen. Pas op 11 mei 1883 werd de DPC tot de Dam verlengd.

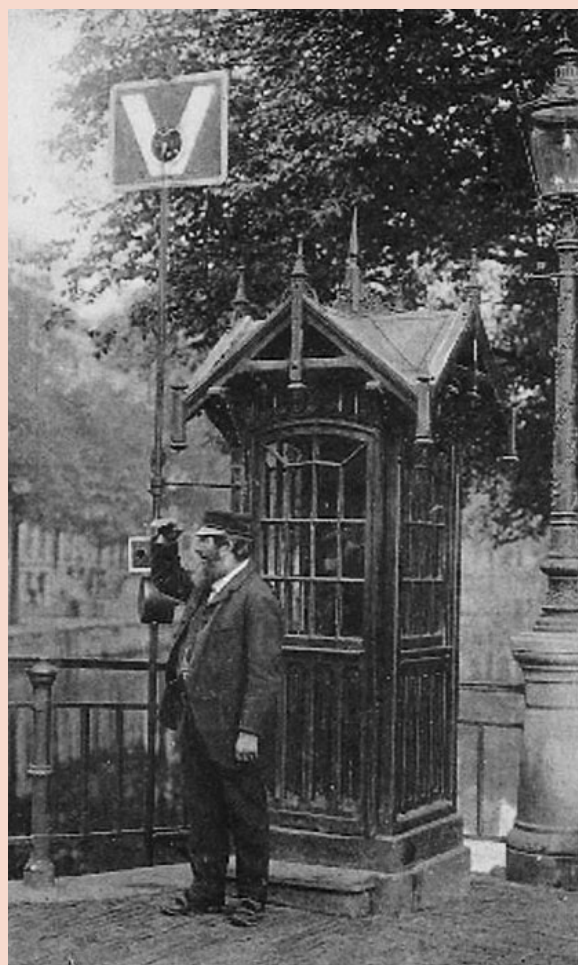
Boven: Amsterdam legde onrechtmatig de Hobbemastraat (mèt tramrails) aan over het Schapenburgerpad. Na een rechtzaak - die Amsterdam verloor - bouwde de bewoners van het pad een schutting dwars over de Hobbemastraat.

Rechts: De lijn DW komt net van de Willemsparkweg de Van Baerlestraat ingedraaid en gaat daarna bij de P.C.Hoofdstraat weer rechtsaf.

Rond deze lijn ontstond een rel. In navolging van de gemeente Amsterdam, die onrechtmatig de Hobbemastraat over het Schapenburgerpad aanlegde, werd er ook rails gelegd voor de lijn DPC. In 1888 werd de gemeente Amsterdam door een rechterlijke uitspraak in het ongelijk gesteld. Omdat er niets wijzigde bouwde de VVE van het Schapenburgerpad in 1890 een schutting dwars over de Hobbemastraat en kon de tram er niet meer door. Lees meer daarover in het [Jaarboek 2019](#) pp.9-12. De schutting bleef er tot in 1892 staan en al die tijd maakte de DPC een omweg via Stadhouderskade naar het begin van de P.C.Hoofdstraat, waarvoor uiteraard ook rails gelegd moest worden. Het eindpunt bij de ingang van het Vondelpark werd 15 mei 1893 opgeheven omdat de lijn doorgetrokken werd via de Van Baerlestraat en de Willemsparkweg tot de nieuwe remise op de hoek van de Emmastraat. De lijn DPC veranderde daarmee in de lijn DW.



Tegelijk met het leggen van rails in de Leidsestraat kwam een groot probleem voor de veiligheid van passagiers, personeel en materieel om de hoek kijken. In de straat lag alleen enkelspoor, net als vandaag nog. Pas in 1880 kwam er een passeerstrook op de brug over de Keizersgracht (zie foto p.9). De hoge bruggen maakten dat de straat daarachter onzichtbaar bleef en de



AOM installeerde een verkeerssein om het tramverkeer te regelen. De bediener kreeg een huisje om bij slecht weer in te schuilen maar hij diende wel voortdurend op te letten. Ook op andere punten zou de hulp van verkeersregelaars nodig zijn. De technneuten waren echter vindingrijk. Er kwamen trajecten waar de tram zelf de seinen regelde, simpelweg doordat bij het erlangs rijden de wagenopbouw een sein voor het tegemoet komende tram verzette of een bel liet klinken.



In augustus 1877 kwam een nieuw tramspoor gereed dat van het Leidseplein langs de Overtoomsevaart – het eerste deel binnen Amsterdam heette toen Vondelkade – de gemeente Nieuwer-Amstel binnenreed en via de Dubbele Buurt en Amstelveenseweg (toen Straatweg geheten) naar de datzelfde jaar geopende ingang van het Vondelpark aldaar reed. De haast die met deze lijn gemaakt werd, kwam voort uit het idee dat er behoefte zou zijn aan aansluiting van enkele regionale omnibusverbindingen met vervoer naar het centrum van Amsterdam. De gemeente Nieuwer-Amstel had het daarom goed gevonden dat de AOM het grootste deel van het traject Leidseplein-Overtoom/Amstelveenseweg over hun grondgebied reed. Zij, of liever een particuliere firma, zorgde ervoor dat er

Boven: Eindhalte van de paardentramlijn Leidseplein-Overtoom die in werkelijkheid altijd naar de Amstelveenseweg ter hoogte van de nieuwe ingang van het Vondelpark doorreed.



Boven:

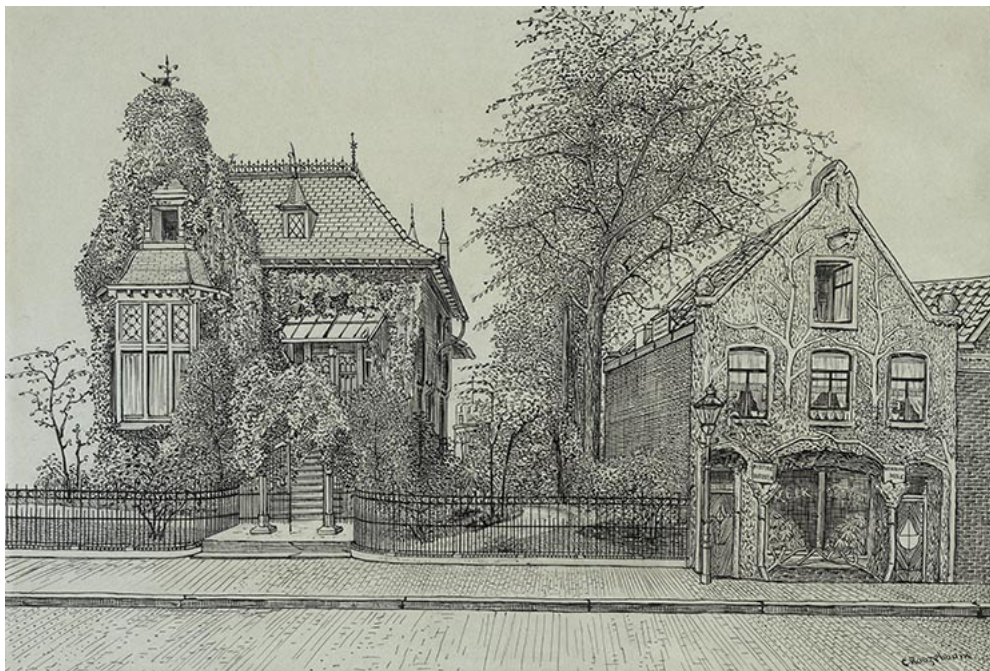
Op de Amstelveenseweg t.h.v. uitspanning Schinkelhaven ontmoeten de paarden-tram van de AOM en de omnibus naar Amstelveen elkaar.

Linksboven:

Remise/paardenstalling/werkplaats Overtoom op de plek waar ooit landhuis Bremerlehe stond, de gebouwen staan er vandaag nog steeds.

Linksonder:

Hier gaat de Overtoom over in de Amstelveenseweg en hier wrongen zich jarenlang de trams doorheen; de foto is overigens uit de tijd na de elektrificatie door de GTA.



een omnibusverbinding tussen Amstelveen en het Vondelpark ging rijden. De lijn kreeg de bijnaam 'boerenkoollijn'. In 1880 bouwden Karel Schadd en Gerard Westerman Museum Het Broekerhuis aan de eindhalte van de tramlijn LO, een museum met de door hen opgekocht verzameling van Aaltje Fregerus die in het Broekerhuis in Broek in Waterland opgesteld had gestaan en altijd veel bezoekers had getrokken. In 1882 ging het museum open en omdat dit precies aan de eindhalte van de lijn LO stond, hoopte Schadd en Westerman ook hier veel bezoekers te trekken. Isaac Gosschalk bouwde het huis en Leonard Springer legde de tuin met doolhof achter het huis aan,

Boven: Het Broekerhuis van het gelijknamige museum aan de Amstelveenseweg; een onderneming van de directie van de AOM

Rechts: Totdat de Overtoomse Vaart gedempt werd deelde het tramspoor de smalle weg met de rest van het verkeer

naar voorbeeld van de tuin van Hampton Court in Londen. Schadd en Westerman hadden misgerekend en in 1887 sloot het museum alweer. De collectie werd opgekocht door Sophia Lopez Suasso-de Bruijn die hem weer schonk t.b.v. het Stedelijk Museum dat dankzij een legaat van haar na haar dood gebouwd kon worden. Het Stedelijk hield jaren een aantal stijlkamers aan maar schoof de collectie later door naar het Amsterdam Museum. Voor deze lijn LO werd op de Overtoom achter de nummers 373-379 een serie gebouwen neergezet die zowel remise, paardenstalling als werkplaats herbergden. Het kantoor en de toegang waren op nummer 373. De gebouwen werden later ook voor andere lijnen gebruikt en staan er nog steeds. In 1884 kwam de remise Schinkelhaven te hulp, omdat de remise Overtoom voor rijtuigen lastig te bereiken was.





Een foto die boekdelen spreekt! Hij getuigt van een aantal zaken waarmee de AOM zich zoal bezig hield en waarmee niet. Dit was een laatste bestelling in het buitenland; deze imperiaalwagen kocht men in 1879 in Duitsland bij de firma Herbrand uit Keulen-Ehrenfeld. De wagen kreeg van de AOM het nummer 48, het eerstvolgende vrije nummer na de serie van vijf (43-47) die Beijnes eerder dat jaar leverde. Het Duitse rijtuig vertoonde wat kinderziektes en werd al snel naar Beijnes gestuurd om die te verhelpen. In de tussentijd leverde Beijnes nog een grote serie rijtuigen die bij binnenkomst de nummers 48 t/m 59 kregen. Men was imperiaalwagen 48 glad vergeten. Die kwam echter in 1880 weer terug en kreeg in arren moede het nieuwe nummer 60.

Nadat de kinderziektes verholpen waren deed de 60 dienst en werd zelfs in 1900 door de GTA overgenomen om daar tot 1903 dienst te doen als bijwagen. In 1906 is het rijtuig gesloopt.

Grote nieuwigheid bij de Duitse wagen en de nieuwe serie 48-59 van Beijnes waren de verbeterde remmen, waarbij de remblokken van de buitenkant van de wielen verhuisden naar de binnenkant ervan. Bovendien waren de wielen uitgerust met zogenaamd 'baanruimertjes' die op de foto links goed zichtbaar zijn. Het waren staafjes die ongerechtigheden in de rails opduwden of uit de rails drukten.

In 1880 kregen de rijtuigen per lijn een aparte kleur. Ze kregen ook voor 't eerst gekleurde koplampen en koersborden. Omdat er soms meer lijnen over eenzelfde traject reden hielp men wachtende passagiers zo om de juiste lijn te laten stoppen. In 1883 werd dat systeem verder geperfectioneerd en werden de lange koersborden aan de zijkanten van de trams vervangen door drie korte borden omdat anders bij elke trajectwijziging een heel bord overgeschilderd moest worden. Door de driedeling hoefde dat maar met één bord te gebeuren.



Op 10 december 1877 ging de lijn Dam-Sarphatistraat van start, lijn DS. Eerst stopte de tram nog in de buurt van het Frederiksplein, maar na het afronden van de verlaging van de Hoogesluis (met een volle meter) en het verlengen van de op- en afritten om de helling voor de paarden doenlijk te maken, reed de tram door naar de Weesperbarrière (Andrieszstraat) met natuurlijk het station Rhijnspoor als doel, alhoewel daar al sinds jaren een omnibus op reed, eerst van de firma Koens c.s. en sinds 1874 van de AOM.

Tijdens de omnibus-periode stond bij de Hoogesluis een knecht met een reservepaard gereed om de omnibus te ondersteunen. De kosten van die verlaging werden door de AOM gedragen om daarvan verlost te zijn.

De route ging van de Dam, via Rokin, Sophiaplein, Reguliers-



breestraat, Utrechtsestraat en Frederiksplein. In 1883 werd de brug alsnog vervangen door een veel lagere brug zoals die er vandaag ligt, naar voorbeeld van de Pont Neuf in Parijs. Het verkeer, ook de paardentram, ging via een noodbrug gewoon door (zie foto boven). Het tramverkeer via de Reguliersbreestraat werd in 1883 ontlast door stadwaarts via de Bakkerstraat en Amstel te rijden, zoals tot voor kort nog steeds gebeurde. De spoorrails voor de lijn DS werden doorgetrokken naar station Rhijnspoor en op 1 januari 1884 wijzigde de lijnaanduiding in DR. Op het Sophiaplein stonden de Engelse huizen van John Jordan

Boven: In 1882 begonnen de werkzaamheden die nodig waren om een nieuwe Hoogesluis te leggen: de bestaande brug werd afgebroken en om het verkeer doorgang te laten vinden werd een noodbrug gelegd.

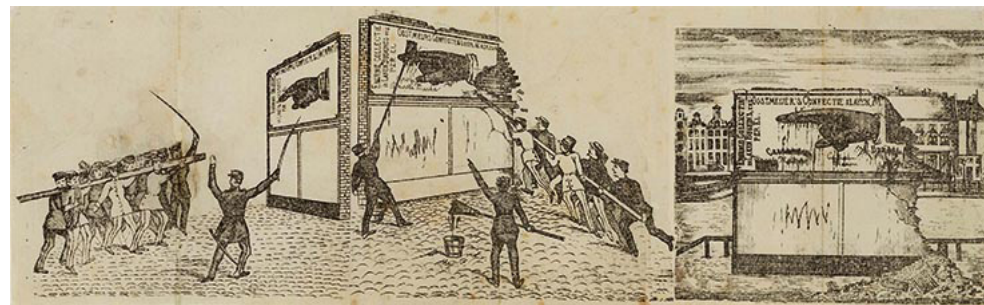
Links: De lijn DS op de Sarphatistraat



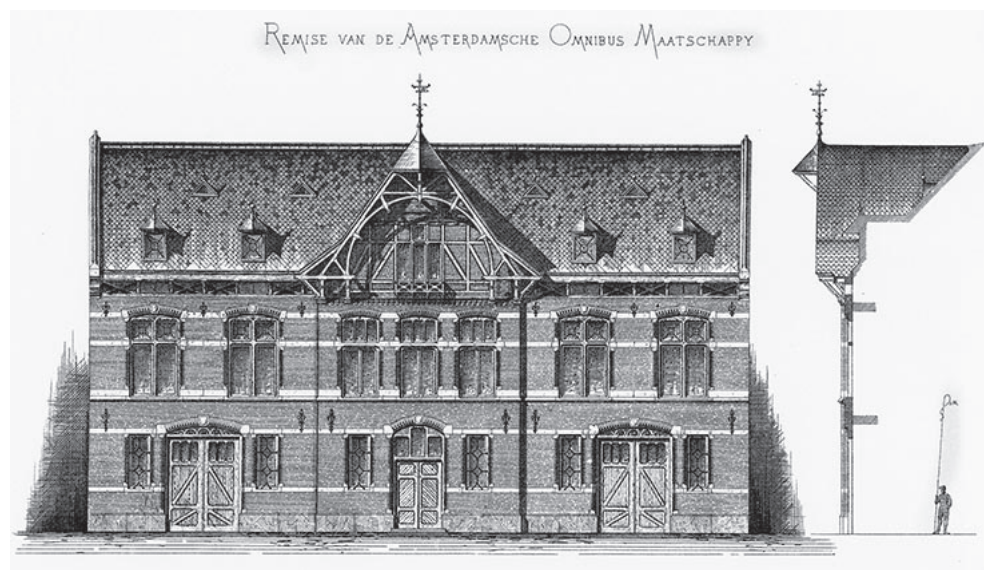
danig in de weg. De AOM wist in 1877 alle huizen te kopen en liet ze afbreken, waar de gemeente Amsterdam zowaar financieel aan deelnam. Alles werd gesloopt... op een klein stuk muur na met een reclame voor de confectiezaak van Oostmeijer in de Kalverstraat. Die weigerde de afkoop van de twee laatste jaren van het contract voor de muurreclame en hield voet bij stuk, ondanks aandrang van meerdere kanten. Enkele maanden stond het stuk muur nog in de weg maar de oplossing liet niet lang op zich wachten. Of ze uit eigener beweging handelden of 'ingehuurd' waren wil niemand zeggen maar in de nacht van 19 op 20 oktober 1877 slechtten studenten het

Boven: In 1883 was het werk aan de nieuwe Hoogesluis gereed en kon het verkeer weer gebruik maken van een fraaie brede brug zonder een extreme helling te moeten overwinnen.

Rechts: In 1877 werd voor meerdere lijnen door architect Dolf van Gendt een remise aan de Stadhouderskade gebouwd en in 1883 uitgebreid met een werkplaats.



laatste stukje muur. Het benodigde gereedschap en hulpmiddelen lagen gereed op een toevallig op de juiste plek afgemeerde dekschuit. In 1877 werd achter de huizen aan de Vondelkade met een toegang vanaf de Stadhouderskade een remise voor ± 30 rijtuigen gebouwd door architect Dolf van Gendt. In 1883 werd die uitgebreid met een werkplaats. Deze remise was hoofdzakelijk gedacht om de tijdelijke remise onder de muur van de gevangenis op de Weteringschans te vervangen.



Op 1 augustus 1879 werd de lijn Dam-Prins Hendrikkade (Schipersgracht) actief, de lijn DPH. De route ging via Damrak, Nieuwebrug en Prins Hendrikkade. Een korte lijn en de derde met startpunt Dam, die daardoor steeds drukker werd, ook al omdat veel van de nog resterende omnibussen eveneens de Dam als beginpunt hadden. Doordat de beurs van Zocher half over het Damrak gebouwd was, was het spoor ter plekke enkel om daarna pas dubbel te worden. Nog geen twee maanden later ging de lijn Dam-Haarlemmerplein van start die tot de Nieuwebrug dezelfde route volgde. De lijn DH ging daar linksaf naar de Haarlemmerstraat en -dijk. Een derde lijn die ook via het Damrak voerde was die naar het hulpstation van de HIJSM aan de Droogbak. Waar de lijn DH nog over de brug aan de Nieuwe Haarlemmersluis reed, werd voor de lijn DC (C voor Centraal Station, dat pas in 1889 geopend werd) een nood-



brug gelegd over de monding van het Singel en het spoor ging daarna verder via de Droogbak naar het station en de in 1879 gebouwde remise (p.22). Die zou nog verder uitgebouwd worden zodat er ook paarden gestald konden worden maar onder het treinviaaduct van het spoor naar Haarlem en Zaandam waren stallingen waar ook de AOM zijn paarden stalde. Dit was een grote remise geworden want ze moest de drie zojuist genoemde lijnen bedienen. Bij slecht weer eindigde de tram in de remise en konden de passagiers door een achterdeur op een paar passen van de wachtkamers bijna droog overlopen. Er was een opmerkelijke samenwerking met de HIJSM waar te nemen. Als er een volle trein arriveerde stonden meerdere trams te wachten om de passagiers verder te transporteren.

Doordat er op bepaalde trajecten meerdere lijnen reden, maakte de directie er in de loop van 1880 werk van om de dienstregeling zo in te richten dat er dan op regelmatige tussenpozen trams vertrokken zodat

er op steeds kortere tijden ingestapt kon worden. De kwartierdiensten konden zo 10-, 7½- of 5-minutendiensten worden. De rijtuigen kregen per route ook een eigen kleur zodat de klanten de juiste lijn tot stoppen konden brengen. de lijn DV kreeg grijze rijtuigen, de lijn DC crèmekleurige, de LO groene en de DS bruine. In de avond werd de taak van de kleuren overgenomen door een gekleurde koplamp voor en achter op het rijtuig. Langs de zijkant van het dak bracht de AOM borden aan met begin- en eindpunt en een markante tussenstop erop geschilderd. Er werden ook enkele tot dan enkelsporige trajecten verdubbeld. Bijvoorbeeld de Weteringschans tot het Weteringplantsoen, de Sarphatistraat, het Rokin en de Spuistraat. In 1880 kwamen ook een aantal open zomerwagens in bedrijf. Deze hadden dwarsbanken met wel 32 zitplaatsen waar twee paarden voor stonden. Later kwamen er ook kleinere open wagens met 24 zitplaatsen. Men zorgde ervoor dat 's avonds in het donker nooit een open rijtuig dienst deed. Eind 1880 was de AOM klaar voor nog een aantal nieuwe lijnen...



Niet alleen omnibussen hadden imperiaals met zitplaatsen voor passagiers, ook paardentrams hadden die soms. Het was in feite een speciale serie van vier rijtuigen (67-70) die Beijnes in 1880 leverde. Via een trap op elk der balkons kon één zijde van de langsbank (over de hele lengte van de imperiaal) bereikt worden en de passagiers konden daarna niet de zijde wisselen. De rijtuigen waren zo zwaar dat altijd twee paarden nodig waren, ook zonder passagiers op de imperiaal. De wagens voldeden niet omdat de imperiaal te vaak leeg bleef. Twee (69-70) werden in 1886 omgebouwd tot open wagen zonder imperiaal en in 1889 verkocht naar Haarlem. Een derde (68) verloor zijn imperiaal en kreeg als nieuwtje 4 zitplaatsen op een balkon voor rokers. Alleen de 67 bleef ongewijzigd in dienst tot 1895.



J. H. P. P. P.



U ziet vaak foto's van AOM rijtuigen met grote reclameborden voor Van Houten's Cacao. Die waren er niet altijd en dat ook alleen met moeizaam verkregen toestemming van het stadsbestuur. Ze verschenen in 1885 voor 't eerst en lang niet op alle rijtuigen tegelijk. Ze verdwenen uiterlijk in 1894. Het rijtuig op de foto staat op de Droogbak.

Op 9 juni 1881 kreeg de AOM een langdurige concessie van de gemeente Amsterdam, voor de duur van 25 jaar. Dat ging niet zonder grondig overleg over uitbreiding van het tramnet. B&W eiste verbindingen via tramsporen naar uithoeken van de stad, zoals de P.C.Hoofdstraat, Linnaeustraat, Amsteldijk, Czaar Peterstraat en Weesperzijde. Hoe de AOM die regelde mocht ze zelf uitmaken maar dat dit niet altijd zonder dure ingrepen op bruggen en andere obsta-

kels ging, was zo klaar als een klontje. We komen die in de rest van dit verhaal vanzelf tegen.

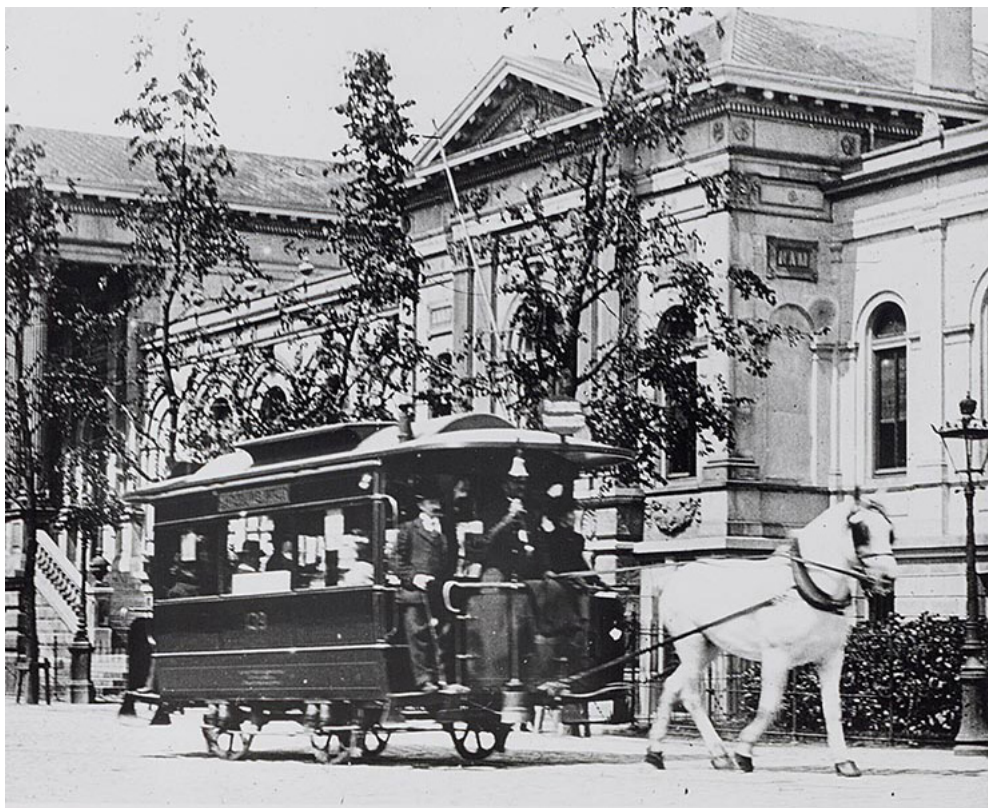
Het eenvoudigst was de P.C. bereikbaar te maken want die bestond al. Het venijn school hem in het tarief dat nu van Dam tot P.C. moest gelden, terwijl het voorheen een overstap op het Leidseplein met de bijkomende kosten inhield. De verbinding werd op 20 december 1881 actief, maar met de nu gratis overstap.

Op 2 februari 1883 kwam de lijn DA in bedrijf vanaf de Dam naar het eindpunt Amsteldijk bij herberg De Beerebijt. Vanaf de Dam ging het door de Spuistraat, Koningsplein (met vanaf 1894 de eerder genoemde draaischijf), Reguliersdwarstraat, Vijzelstraat, Weteringsplantsoen en Stadhouderskade naar de Amsteldijk. De Beerebijt was gekozen omdat daar nog steeds veel bootdiensten aanlegden.

Onder: Het in 1880 geïntroduceerde open rijtuig met 32 zitplaatsen, steeds getrokken door twee paarden, hier in de Nieuwe Vijzelstraat op weg naar de Amsteldijk.



Op 14 juli 1883 was het de beurt aan de lijn DPI – nog altijd een beetje het troetelkind van de AOM – om ‘vertramd’ te worden. We weten niet zeker of de omnibus ook al dezelfde route volgde maar voor de tram ging die via Rokin, Reguliersbreestraat, Rembrandtplein en Amstelstraat over de Blauwbrug. Op de terugweg reed de tram na de brug meteen langs de Amstel naar het Rokin. Van de brug ging het over de Nieuwe Herengracht naar de Parkschouwburg en door naar de Plantage Middenlaan. De rijtuigen gebruikten tot 1884 de remise Veemarkt maar na verlenging op 24 december 1884 van de lijn DPI naar de Linnaeusstraat (met de nieuwe lettercode DL) werd dat de nieuwe remise annex paardenstal in de Linnaeusstraat.



Dat was een heel groot gebouw voor wel 40 rijtuigen verdeeld over drie sporen, een stal voor 100 paarden, een ziekenstal met 4 boxen (de AOM had inmiddels twee paardenartsen Mazure en Goethals in dienst), een smederij en een constructiewerkplaats. De architect was A. Salm GBzn.

Op 16 oktober 1883 werd de lijn LH van de Marnixstraat bij het Leidseplein naar de Marnixstraat bij het Haarlemmerplein (in feite de Brouwersgracht) ingesteld. Pas in 1892 werd de lijn daadwerkelijk doorgetrokken naar het Haarlemmerplein, nadat de Bullebaksbrug

Boven: De Remise-stalling-werkplaats Linnaeusstraat; het gebouw staat er nog, omgebouwd tot winkelpand.

Links: Een tram met het kopbord Plantage-Linnaeusstraat op de Plantage Middenlaan voor het gebouw van het Artis Aquarium.



aangepast was aan het gewicht van de trams. Deze lijn maakte eerst gebruik van de remise Stadhouderskade maar kreeg in 1892 een eigen remise op de Brouwersgracht, samen met de rijtuigen van de lijn DH, van de Dam naar het Haarlemmerplein. Het gebouw werd getekend door A.L. van Gendt & Zonen en stond er tot 1980. Vanaf 1892 werden de paarden in de stal aan de Haarlemmer Houttuinen – die al sinds 1879 in gebruik was – gestald. De lijn LH moest het met de kleinste (en oudste) rijtuigen doen, gezien de lage bezetting. In 1901 zou juist deze lijn het genoegsmaken als eerste geëlektrificeerd te worden, met – sinds 1903 – het lijnnummer 10. De remise Brouwersgracht speelde daarbij een grote rol omdat er speciaal voor de tram een elektriciteitscentrale in ondergebracht werd.

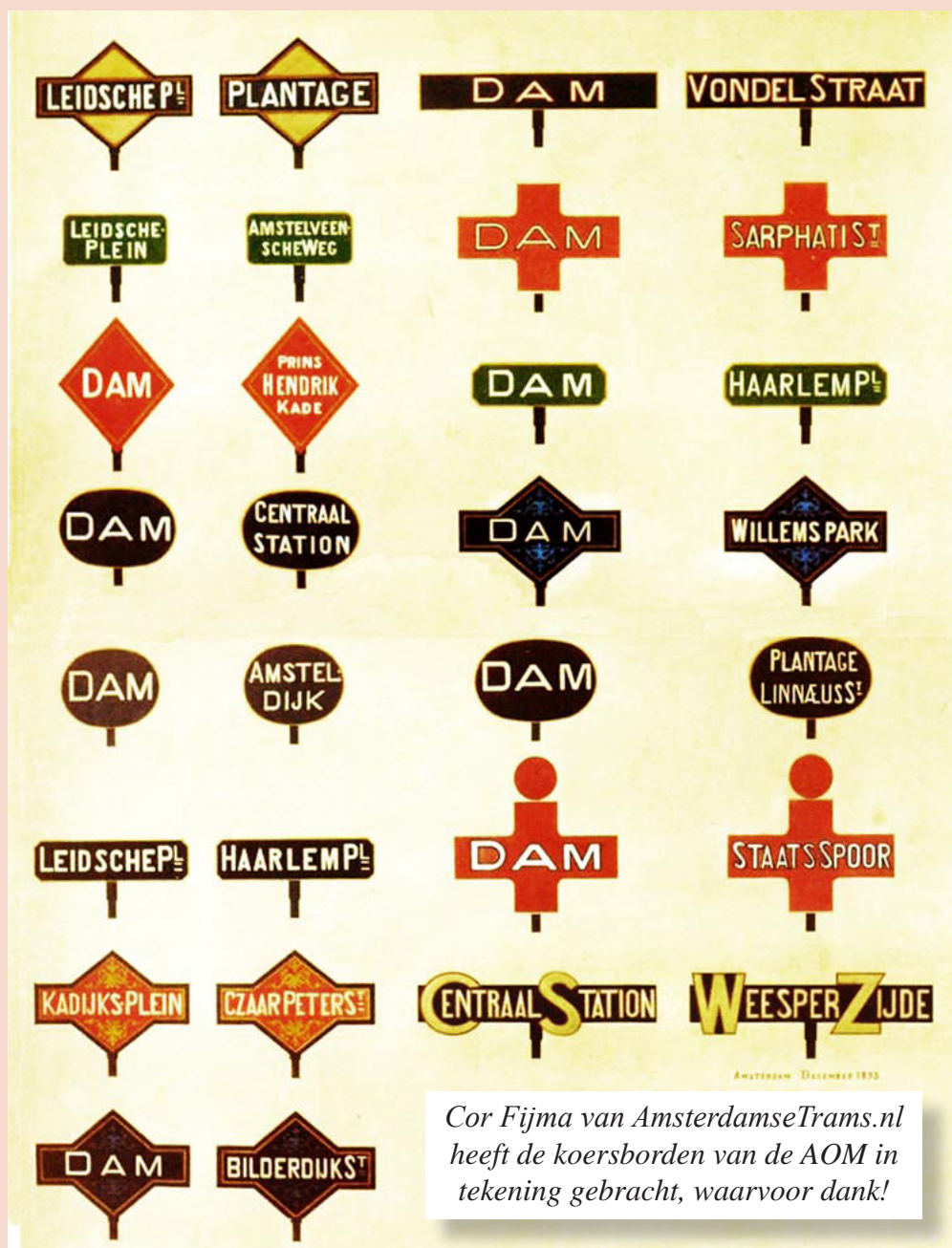
Boven: Twee trams met bestemming Haarlemmerplein in de Marnixstraat in 1892, naast de in aanbouw zijnde nieuwe Stadsschouwburg.

De Amsterdammer van 4 november 1877:

“De Amsterdamsche Omnibus Maatschappij wordt door het stadsbestuur bevoordeeld, een brug verlaagd, bestrating vernieuwd of hier en daar een lelijke hoek gesloopt en altijd heet het ‘ten gerieve van de AOM’. De burgemeester zal wel groot-aandeelhouder zijn of tenminste obligatiehouder.”

Als dit soort complotdenken al doordringt in de serieuze pers lijkt er wat aan de hand te zijn. Inderdaad valt de welwillendheid van B&W jegens de AOM op, ook al wordt keer op keer bezworen dat de AOM de kosten in de regel voor haar rekening neemt. Het publiek keert zich af en toe tegen de AOM, wat vooral het personeel treft. Passagiers houden zich niet aan voorschriften, nemen hun hond mee op de tram wat verboden is of roken binnen het gesloten rijtuig wat eveneens verboden is. Na opmerkingen van de conducteur krijgt deze een grote mond of kan zelfs klappen krijgen. Ook weggebruikers maken zich schuldig aan chicaneren van de paardentrams door onnodig de rails te blokkeren of vlak voor trams gevaarlijke manoeuvres uit te halen. Het personeel van de AOM heeft er soms genoeg van en werkt lastige passagiers wel eens onzacht uit de tram,

De directie verweert zich in dagbladen met ingezonden brieven die opgeven over het belang van goed openbaar vervoer in Amsterdam. En wat dan nog als de overheid de AOM de hand boven het hoofd houdt? Alle voorzieningen die verbetering van de openbare ruimte betekenen kosten de inwoners niets maar ze kunnen er wel gratis van profiteren. En zijn de tramtarieven niet bespottelijk laag? Iedere burger kan voor een paar centen door de hele stad koersen, comfortabel en droog gezeten in een tram die zoevend over de rails glijdt...



Koers- en kopborden van de AOM 1880-1883

Koersborden werden vanaf 1880 gebruikt om de verschillende lijnen op eenzelfde tramspoor uit elkaar te houden. Ze veranderden in de loop der jaren ook nog wel eens zodat foto's waarop zo'n bord te zien is een indicatie geven over het jaartal dat ze gemaakt werd. In 1883 bijvoorbeeld werd het systeem verfijnd en werden de gekleurde borden als op de tekening links ingevoerd. Die waren tweezijdig en via een as draaibaar om steeds de juiste bestemming te kunnen aangegeven, hoe het rijtuig ook bespannen werd. Dit ging gepaard met gekleurde lichten op voor- en achterkant van de rijtuigen, om ook 's avonds het verschil te kunnen maken. Deze systemen werden in 1900 volledig door de GTA overgenomen en pas later aan nieuwe omstandigheden aangepast.

Zijborden 1880-1900

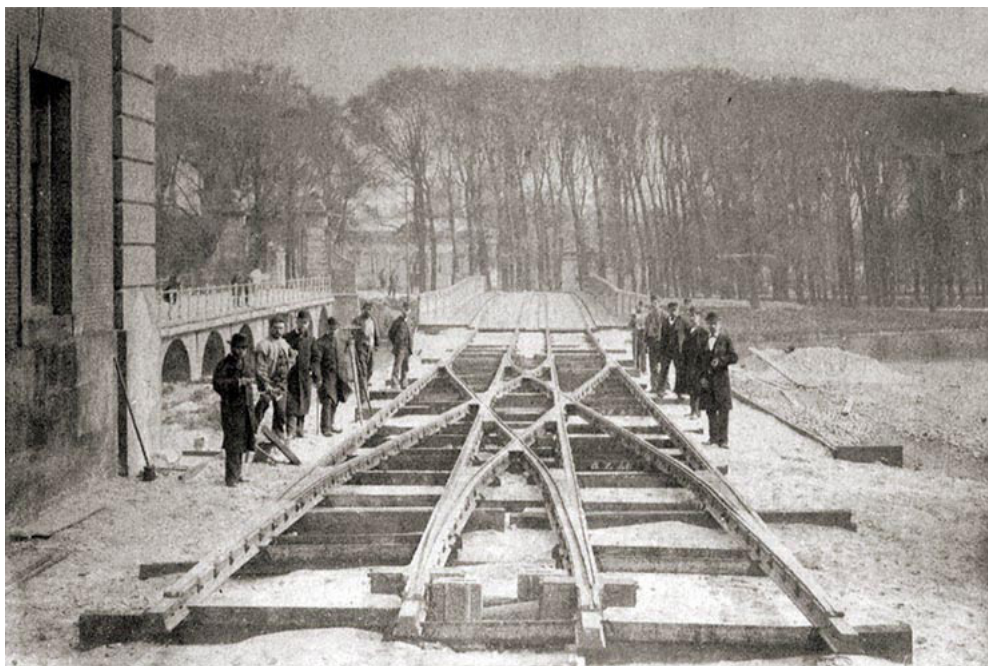
Eenzelfde functie hadden de gebruikte zijborden met dezelfde informatie als op het koersbord, aangevuld met een markante tussenstop op die route. Omdat die route nogal eens wijzigde kwam er een driedeling van de zijborden zodat bij een wijziging niet het hele bord overgeschilderd hoefde te worden (zie foto p.18). In een korte periode van 1885 tot 1894 werden de zijborden vervangen door reclameborden van de firma Van Houten, soms in plaats van of wanneer er plaats was erboven.

Beschrifting rijtuigen

De eerste rijtuigen hadden de firmanaam AMSTERDAMSCHER OMNIBUS MAATSCHAPPIJ voluit over de hele lengte van de zijkant geschilderd staan. Dat werd later vervangen door een kleinere tekst in drie regels in het midden van de zijpanelen (zie foto's p.18). Dat kon de AOM zich toen permitteren omdat ze geen enkele concurrentie meer had.

Op 1 januari 1884 werd een oude omnibusverbinding tussen Dam en station Rhijnspoor vertramd, de lijn DR, na 1890 aangeduid met DSS voor 'Staatsspoor'. Die reed dezelfde route als tramlijn DS die daarmee opgeheven was. De lijn begon ook met nieuw materieel, de wagens uit de serie 165-176 die als eerste afrekenden met rijtuigen in lijnkleuren (zie p.29). Deze serie van twaalf rijtuigen had met 170 cm een grotere wielbasis en zou onafgebroken blijven dienen tot ze in 1904 door de GTA werden omgebouwd en verder dienden als aanhangwagens voor elektrische trams. Voor de uitbreiding van deze lijn en andere lijnen in de buurt werd in de Roetersstraat door G.B. Salm een nieuwe remise gebouwd, die in 1892 nog zou worden uitgebreid, waarna de Roetersstraat als de centrale werkplaats van de AOM gold. Deze enorme remise lag tussen Nieuwe Achtergracht en Valckenierstraat (toen nog Nieuwe Lijnbaansgracht) en had een ingang in Roetersstraat 7. Deze remise werd na 1900 door de GTA gebruikt tot de uitbreiding van de remise Havenstraat in 1932 gereed was.





In het bovenstaande hebben we geen aandacht geschonken aan tal van tijdelijke lijntjes in afwachting van het gereedkomen van bepaalde werkzaamheden die het uitbreiden van een lijn tegenhielden. Dat konden aanvankelijk zelfs omnibussen zijn die nog niet verkocht waren. Voorbeelden zijn de lijn ML die in oktober 1884 de Muiderpoort verbond met de Linnaeusstraat, in afwachting van het doortrekken van de lijn DPl tot de Linnaeusstraat (foto). In 1890, tijdens de rel om de schutting in de Hobbemastraat werd het restant van de route voorbij de schutting een maand lang bediend door een lijn PC. De passagiers moesten uitstappen en door het huis van een welwillende bewoner naar de andere zijde van de schutting lopen. Uitzondering was de lijn KCz van Kadijksplein naar de Czaar Peterstraat, waarvoor geen oplossing gevonden werd en die dus, als verlengstuk van de lijn DPH, een zelfstandig leven bleef leiden.

In 1880 werden de rijtuigen die vaste dienst reden op bepaalde lijnen, in een kleur geschilderd: bruin/geel, bruin, blauw, geel, groen/zwart, grijs, groen en rood. Dit belemmerde het soepel inzetten als reservewagen op een andere lijn en de AOM stapte in 1883 weer van de lijnkleuren af en verving dat door de gekleurde kopborden zoals de tekening op p.27 en gekleurde lichten op de daken.

Vanaf 1884 werden nieuwe wagens door Beijnes geleverd in de standaardkleur donkerblauw met bruine zijpanelen (houtkleur, zoals de foto hieronder uit 1975 t.g.v. 100 jaar trams, nu als museumwagen RTM 404 in Rotterdam). Het bestaande wagenpark zou in de loop der jaren aan die kleurstelling aangepast worden.



Op 19 december 1884 kwam een nieuw traject in gebruik, de lijn KCz van Kadijksplein naar de Czaar Peterstraat. Die bestemming was een wens van de Gemeenteraad Amsterdam geweest, maar het grote en blijkbaar onoplosbare probleem was de Scharrebiersluis. Die dubbele ophaalbrug van hout werd pas in 1906 vervangen door de huidige stalen brug. Die ophaalbrug belemmerde het doortrekken van de lijn DPH die al tot de Schippersgracht reed. De AOM was niet zo goed of er werd een nieuwe lijn bedacht vanaf het Kadijksplein aan de andere kant van de Scharrebiersluis. Ook op deze lijn kwamen kleine en oude rijtuigen in dienst, wat pas verbeterde nadat de AOM was overgenomen door de GTA. In 1884 kwam er wel meteen een kleine remise met paardenstal in de Tweede Leegwaterstraat.

*Onder: De lijn KCz op de Kattenburgerbrug op weg naar de Czaar Peterstraat
Rechts: De remise Schulpenbrug (Schollenbrug) op de Weesperzijde*



Op 30 december 1884 verscheen er weer een nieuwe lijn uit het wensenpakket van de Gemeenteraad, de lijn TW van het Tulplein naar de Weesperzijde. De eindhalte was voorlopig bij de Grensstraat (gemeentegrens Nieuwer/Amstel) maar dat werd 16 juni 1885 al verlengd tot de Schollenbrug. Tot 1892 moesten de rijtuigen uit de kleinste series terug naar de remise Roetersstraat en de paarden naar de Plantage Muidergracht, toen kregen ze op Weesperzijde 144 een eigen remise met paardenstal, ontworpen door G.B.Salm & Zn. De beginhalte werd in 1892 verplaatst naar het in 1889 gereedgekomen Centraal Station. De lijncode werd toen CW en de route ging via Geldersekaade, Sint Antonies-



breestraat en Waterlooplein (terug door Jodenbreestraat) door de Weesperstraat naar het Weesperplein, om via Sarphatistraat en het Tulpplein verder de bekende route van de lijn TW te volgen. Dat gebeurde vanaf 1892 met groter materieel, zoals op de foto rechts. Deze serie 122-133 was in 1883 door Beijnes geleverd en was van het standaardtype voor 24 personen (12 zit/12 balkon).

Na 1900 reed de GTA deze lijn met wisselende typen, zoals toevallig voorhanden. In 1904 verviel de lijn en werd de route enkele maanden door de elektrische lijn 7 bediend tot die op 1 april 1905 vernum-

*Boven: De lijn TW is uitgegroeid tot CW tussen Centraal Station en Weesperzijde
Rechts: De lijn CW bleef tot 1904 doorrijden onder de vlag van de GTA, met het wapen van Amsterdam op de zijkant*

merd werd in lijn 8. De foto rechts is daarmee in tegenspraak, omdat hier een ontmoeting van de paardentram CW met zijn 'opvolger' lijn 7 in de Sint Antoniesbreestraat. Gezien het klappbord van de 7 kan deze foto alleen in de eerste maanden van 1905 gemaakt zijn.



Het bleef een tijd stil met nieuwe lijnen, maar 10 november 1896 kwam de lijn DB in bedrijf met een route van Dam naar Bilderdijkstraat via Raadhuisstraat, Rozengracht en De Clercqstraat. De eindhalte was nog in de De Clercqstraat nabij de Bilderdijkstraat. Het zou de laatste lijnuitbreiding door de AOM blijken te zijn. De lijn DB zou nog enkele malen verlengd dan wel verlegd worden, zoals in 1900 naar de Eerste Constantijn Huygensstraat bij de Vondelstraat en een codewijziging naar DCH. Dat gebeurde echter al onder de vlag van de GTA. De foto's hierbij zijn uit 1898 en de versiering op straat is ter gelegenheid van de inhuldiging van koningin Wilhelmi-



na. De tram kon die weken niet door de Mozes en Aaronstraat rijden en had tijdelijk de eindhalte aan het eind van de Raadhuisstraat.

*Boven: De lijn DB op de gedempte Rozengracht in 1898 tijdens de inhuldigingsfeesten t.g.v. de inhuldiging van koningin Wilhelmina
Links: In diezelfde periode rijdt hier de tram in de Raadhuisstraat*

De opening van het Centraal Station in 1889 had grote gevolgen voor de AOM en het openbaar vervoer in het algemeen. Het hulpstation West van de HIJSM verdween en de eindbestemming van de lijn DC werd na 15 oktober 1889 het Centraal Station. Op 11 juni 1892 kwam daar de lijn CW bij vanaf de Weesperzijde. Pas de GTA maakte het CS tot eindhalte van veel meer lijnen en werd de Dam een eenvoudige tussenstop.



6101 P. Z. - AMSTERDAM. HET CENTRAAL STATION
AMSTERDAM. LA STATION



Raarden waren een belangrijke investering voor de AOM, die meer verzorging vroegen dan rijtuigen en zeker belangrijker waren dan personeel, alhoewel men dat nooit hardop zou durven uitspreken. In de jaren van 1872 tot 1900 heeft de AOM meer dan 3200 paarden aangeschaft waarvan het wel en wee nauwkeurig is bijgehouden. Gelijktijdig had de AOM in 1900 ongeveer 750 paarden in dienst, verdeeld over vijf ploegen die elk slechts drie uur per dag dienst deden. Dat steekt schril af tegen de dagen van soms wel 12 uur die het trampersoneel maakte. De paarden kregen allemaal een naam en er werd vermeld waar het gekocht was en hoe oud het toen (vermoedelijk) was. Gemiddeld was er één

*Boven: Stalknechten met paarden poserend op de Linnaeusstraat
Rechts: De hoefsmid van de paardenstal Weesperzijde aan het werk*

stalknecht op zes paarden. In de paardenboxen lag een laag turf strooisel op de grond die regelmatig ververst werd.

De paarden aten er goed van. Per dag kregen ze 4 kg hooi, 4 kg maïs en 4 kg haver, keurig verdeeld over een hele dag. Hoefijzers waren een punt van extra zorg. Het plaveisel in het Amsterdam van eind 19^e eeuw was een aanslag op het 'schoeisel'. In een jaar werden wel eens 31.000 hoefijzers verbruikt. Even rekenen..., dan werd elk paard gemiddeld 10 keer per jaar opnieuw beslagen. Wanneer de trams volgepakt waren met passagiers hadden de paarden wel eens moeite om de wagen in beweging te krijgen. Koetsiers letten daar op en zagen er op toe dat er niet meer passagiers meereden dan toegestaan. Wanneer zwaardere rijtuigen in dienst waren op een lijn stonden er twee paarden voor. De in dienst zijnde vee-



artsen adviseerden de maatschappij hierin. In de begintijd waren er nog veel hoge bruggen met steile opgangen. In overleg met Publieke Werken werden diverse bruggen verlaagd of de opritten verlengd om ze minder steil te maken. Tot die tijd was het 'aanpikpaard' de oplossing (foto onder). Onder aan de brug werd dat als extra trekkracht ingezet om aan de andere kant weer uitgespannen te worden. Lang niet alle remises hadden ook een paardenstal. In 1900 stonden paarden op stal in de Willemsparkweg, Linnaeusstraat, Plantage Muidergracht, Brouwersgracht, Amstelveenseweg, Overtoom, Weesperzijde, Amsteldijk, Roetersstraat, Tweede Leeghwaterstraat, Haarlemmer Houttuinen en Hoogte Kadijk. Er waren tijdelijke stal-



len in gebruik die later vervangen werden, zoals die aan de gevangenis Weteringschans en die in de Potgieterstraat. Die laatste verdween toen de GTA de remise Tollensstraat in gebruik kon nemen. Tot slot een treurig voorval. Het eerste paard uit het 'stamboek' van de AOM was merrie Jans, aangeschaft in 1875. We vertelden eerder van de genegenheid die het personeel voor dit trouwe paard had. Bij het 12½-jarig jubileum van Jans kreeg ze als beloning worteltjes te eten, zoveel ze luste. Diezelfde nacht overleed ze aan indigestie.

Boven: Een der vele paardenstallen van de AOM

Links: Een 'aanpikpaard' staat op de Texelschekade gereed om een volgende tram de Nieuwebrug over het Damrak over te helpen.



Een paar sferplaatjes...

Boven: Presentatietekening voor de Van Houten reclameborden waarop duidelijk gemaakt werd hoe de koersborden op de zijkant een nieuwe plek kregen.

Onder: Personeel voor een open rijtuig, klaar om te vertrekken. De remise is die aan de Amsteldijk, de lange zijde in de Rustenburgerstraat.



Boven: In volle draf op het Damrak...

Onder: ... en in ruststand in de Linnaeusstraat voor de remise aldaar.





Tramrijtuigen waren natuurlijk minstens zo belangrijk voor de AOM. Het waren immers de visitekaartjes die het publiek het eerst opvielen. De eerste zes rijtuigen die de maatschappij in het buitenland kocht – en die waarschijnlijk verantwoordelijk waren voor de ongelukkige keuze voor de van het normaalspoor afwijkende spoorbreedte – werden gekocht in een tijd dat er nog weinig te vergelijken viel. De volgende vier rijtuigen be-

Boven: Beijnes maakte er een gewoonte van nieuwe rijtuigen voor de levering eerst op het fabrieksterrein te fotograferen. Kennelijk brachten zij ook de zijborden en de belettering aan.

Rechts: Open rijtuigen hadden dwarsbanken terwijl de dichte altijd langsbanken hadden. De open uitvoeringen waren er in drie (foto rechts) en vier afdelingen. Let op de geringe wielbasis, ook bij grotere rijtuigen die nog steeds de bochten in het tramspoor moesten kunnen volgen.

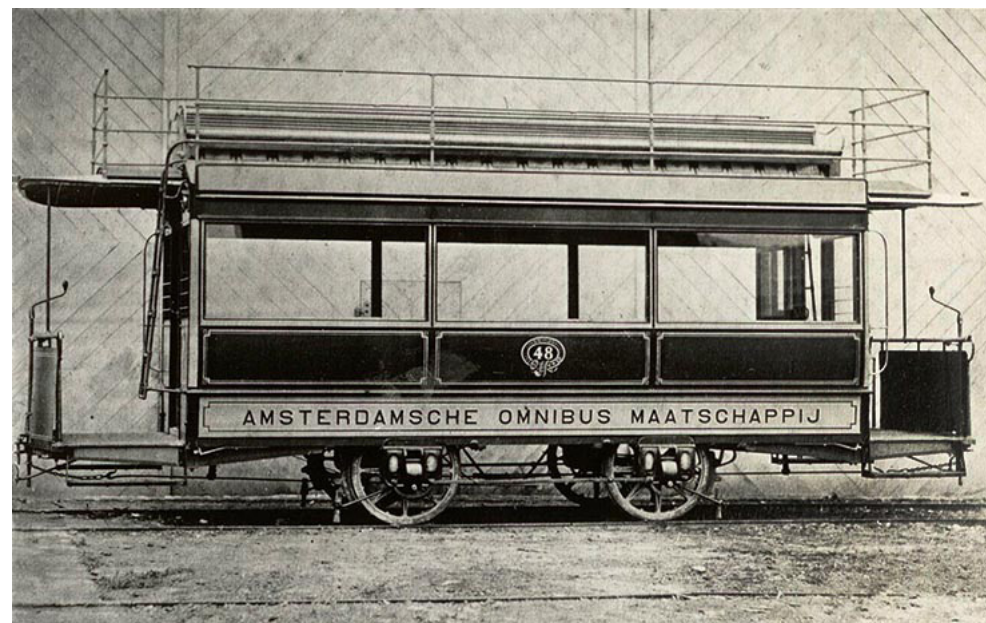
stelde men in 1876 bij een Nederlandse wagenbouwer in Haarlem, de firma Beijnes. Dat beviel blijkbaar goed, want afgezien van een aantal experimentele wagensoorten of gelegenheidskoopjes leverde die firma tot 1890 alle rijtuigen voor de AOM. Voor de imperiaalwagens en open rijtuigen keek men eerst de kunst af van buitenlandse firma's, waarna Beijnes wist hoe het moest en zelf die rijtuigen bouwde. dat deden ze dan weer zó goed dat buitenlandse wagens al afgevoerd of verkocht waren toen de even oude Beijnes-wagens aan de GTA overgedragen werden en nog toentallen jaren dienst deden als bijwagen.

Toen het eenmaal usance was twee paarden voor de zwaardere imperiaalwagens in te spannen vond de AOM dat er grotere rijtuigen moesten komen. Dat was bijvoorbeeld noodzakelijk op trajecten



met weinig passeerstroken, waardoor de frequentie niet naar de 5 of 7½ minuten gebracht kon worden. Op die lijnen verschenen grotere rijtuigen die 35 tot meer dan 50 passagiers konden vervoeren. Dat gebeurde bijvoorbeeld op de lijn Dam-Haarlemmerplein waar de wagens tussen Nieuwe Haarlemmersluis en Haarlemmerplein alleen op de Eenhoornsluis konden passeren (foto hieronder).

De open rijtuigen waren populair bij het publiek en daarvan bestelde de AOM vanaf 1882 diverse series. Ook daarin waren kleine en grote exemplaren, van 24 tot 32 passagiers (de AOM gaf altijd het aantal staanplaatsen op de balkons op in personen en dat was inclusief koetsier en conducteur en kwam dan altijd met cijfers die 2 hoger waren dan het aantal passagiers dat meekon). Er werd met succes geëxperimenteerd met banken waarvan de rugleuning omgeklapt kon worden zodat de passagier altijd 'vooruit' kon rijden.

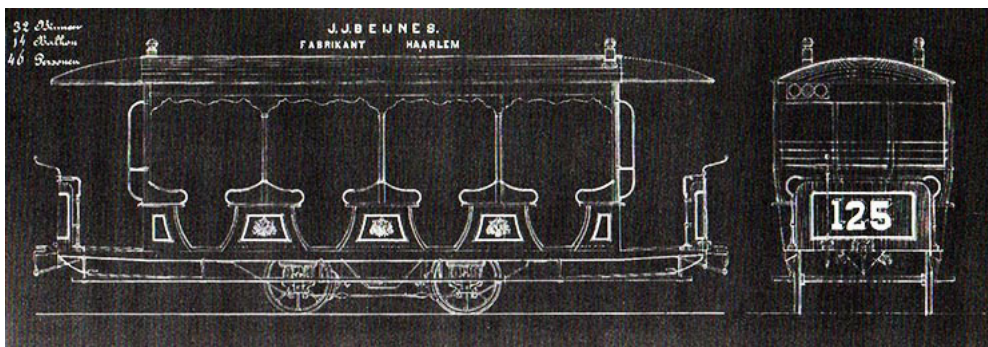


Na 1895 werd begonnen met het plaatsen van lichtopeningen met verwisselbare gekleurde glazen voor lijnaanduiding bij avond. Zij kwamen in de bovenpanelen rechts opzij, bij de reeds aanwezige lampen die licht naar voren en naar achteren wierpen door openingen in de kopschotten en die tevens het inwendige van de rijtuigen verlichtten. De bel hing aan de rand van de luifel aan de kant waar de koetsier stond, ook toen de luifels werden verhoogd.

In 1890 waren de werkplaatsen in de diverse remises dusdanig uitgerust dat de AOM de sprong waagde en zelf rijtuigen ging bouwen. Dat waren in de regel grote tot zeer grote wagens met uitzondering van een klein aantal kleinere open exemplaren, zó klein dat er maar

Boven: De roemruchte Duitse imperiaalwagen die als nummer 48 zijn intrede in het wagenpark deed. Goed te zien zijn de laddertjes om boven te komen.

Links: Twee paardentrams, één ervan een imperiaalwagen, passeren elkaar op de Eenhoornsluis



één paard voor hoefde te staan. De grote rijtuigen hadden normale compartimenten voor zo'n 20 passagiers maar aan beide zijden balkons waar tot 8 passagiers een staanplaats vonden. Beijnes had geen enkele moeite met het wegvallen van deze grote klant. Hun naam was landelijk zó bekend geworden dat zij door het hele land trams konden verkopen.

De eerste imperiaalwagen kocht de AOM in 1879 bij het Duitse Herbrand. Dat rijtuig bleek zoveel gebreken te vertonen dat het naar Beijnes vervoerd werd om ze te verhelpen. Beijnes wist genoeg en leverde verder alle imperiaalwagens voor de AOM. Het dak bereikten passagiers via laddertjes vanaf de balkons, niet iets voor dames. De AOM was niet onverdeeld tevreden over de imperiaalwagens. In de wintermaanden bleven de banken leeg maar er stonden wel altijd twee paarden voor de wagens. Reden genoeg om ze 's winters in de remise te laten. Vreemd genoeg ging dat niet op voor de open wagens. Met een dak boven het hoofd was het daar veel langer dragelijk. Roken was op de paardentrams verboden, ook op de balkons. Om

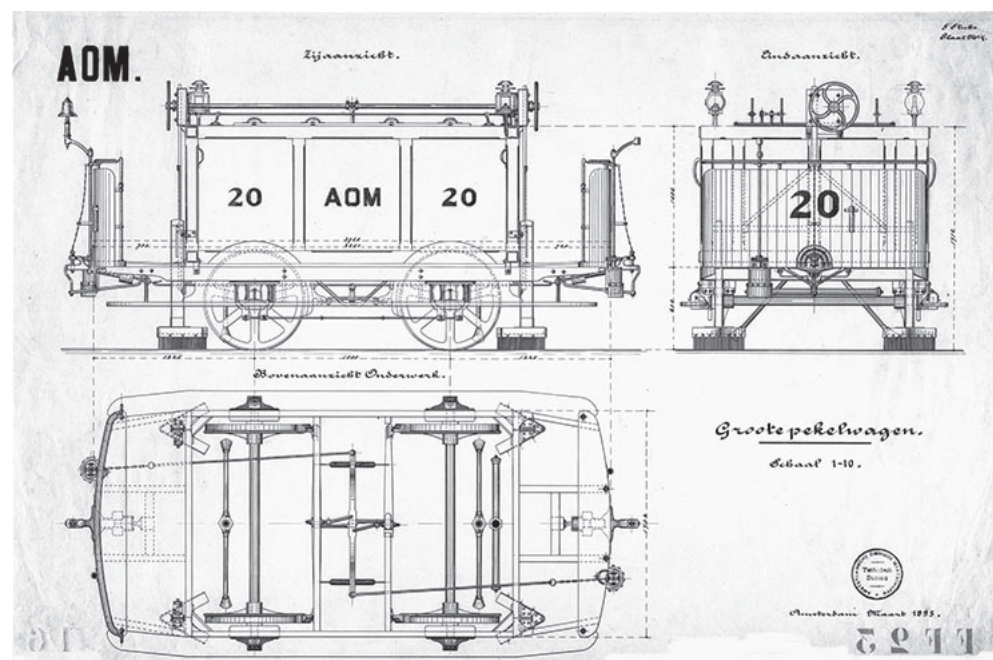
Boven: Beijnes leverde zeer grote open rijtuigen met 32 zitplaatsen in 4 afdelingen. Het aantal van 14 plekken op de balkons bracht de reëlere AOM terug tot 10. Rechts: De werkplaats van de remise Roetersstraat. Dit complex liep door tot de Nieuwe Achtergracht en de GTA noemde deze remise later naar die gracht.

rokers ter wille te zijn werden experimenten uitgevoerd met afgesloten rookplekken op de balkons (elk 3 zitplaatsen!). Dit vond geen navolging zodat dit bij een experiment op enkele wagens bleef. Ook al was het schilderen van de rijtuigen afgeschaft, de AOM kocht de rijtuigen wel gericht voor de uitbreiding met een nieuwe lijn. Daarbij zullen ze rekening gehouden hebben met de te verwachten clientèle, qua aantallen maar ook qua status van de verbinding. Met andere woorden, de lijn naar het Willemspark kende ander materieel dan die naar de Czaar Peterstraat, om iets te noemen.



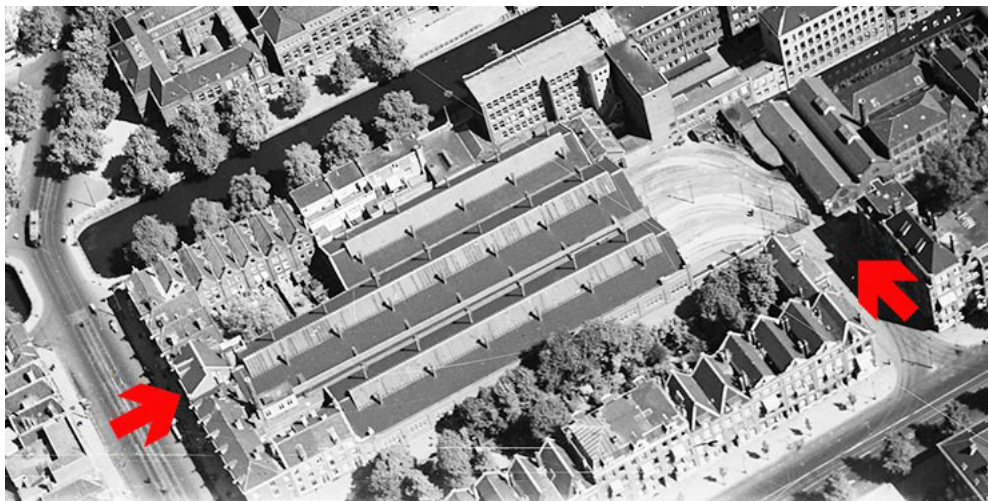
De werkplaatsen konden dan wel nieuwe rijtuigen bouwen, ze waren uiteindelijk bedoeld om het bestaande materieel inzetbaar te houden. Alle reparaties en wijzigingen werden zelf doorgevoerd. Alle genoemde experimenten werden in de eigen werkplaatsen ondernomen en soms ook teruggedraaid. De AOM had een onberedeneerde voorkeur voor drie vensters in de zijkanten, ook bij grote wagens. Dat was een idee dat nergens op stoelde maar soms ontaarde in een verbouwing als er meer ramen geteld werden. Bestaande rijtuigen met vier of meer ramen werden omgebouwd, zonder noemenswaardige winst aan zicht of esthetiek.

De gesloten rijtuigen hadden langsbanken, zoals eerder gezegd. In navolging van de fabrikant werd het aantal zitplaatsen aangekondigd, maar 's winters hadden de passagiers dikkere kleding aan wat tot ruimteproblemen leidde. Men besloot in de wintermaan-



den het aantal zitplaatsen te verlagen (op dezelfde bank) door een papiertje over het bordje met het aantal plaatsen te plakken. Later werd het aantal standaard teruggebracht, wat twee plaatsen per wagen scheelde.

Om zomer en winter de rails schoon te houden bedacht de AOM hulprijtuigen, namelijk zandstrooiwagens en pekewagens. De eerste werden door paarden getrokken, de laatste door personeel geduwd. Waarvoor bij gladheid pekewagen werd gestrooid zal wel duidelijk zijn, maar zandstrooiers moesten voorkomen dat de wielen over de rails slipten wanneer beide erg glad geworden waren. Veel later zou dat zand door de slippende tram zelf automatisch voor de wielen gestrooid worden, maar de AOM was nog niet zover. Vermeldenswaardig is het dat elke lijn zijn eigen pekewagen(s) had en dat die daarom zelf ook het koersbord van die lijn voerden (zie foto boven).



Trams hebben remises nodig om in te slapen en onderhouden te worden. De AOM streefde ernaar dat voor elke lijn aan eind- en beginpunt in de buurt een remise kwam. Het voert te ver om op te sommen welke lijnen waar hun remise hadden, maar we willen wel laten weten waar ze stonden en hoe ze eruitzagen. Omdat er tijdelijke remises gebouwd waren, die op den duur weer verdwenen, nemen we het topjaar 1895 van de maatschappij voor de stand van de remises. De twee belangrijkste zijn in de voorgaande tekst al aangestipt: de Roetersstraat (1884) en de Linnaeusstraat (1883). De AOM had later uitgebreid tot de Pancrasstraat (pijl rechts) maar gebruikte de ingang Roetersstraat 7 via een draaischijf. De grote hal staat met [foto op pagina 28](#) afgebeeld. De remise in de Roetersstraat werd in 1884 gebouwd door architect Dolf van Gendt en werd in 1892 sterk uitgebreid. Na die uitbreiding

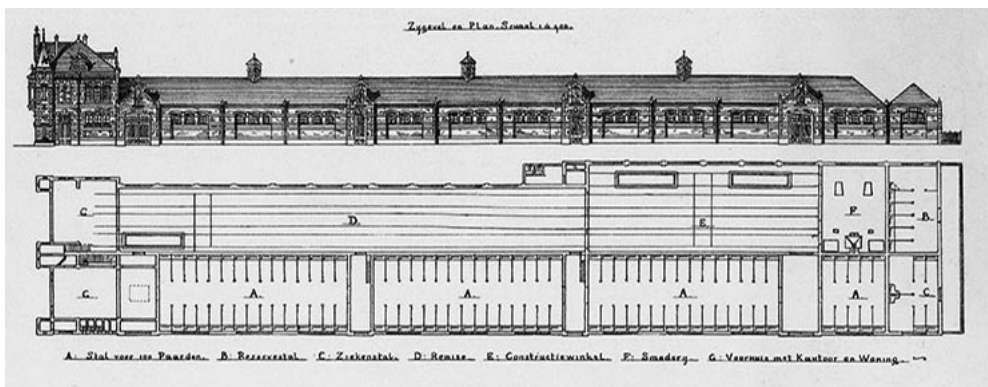
Boven: Luchtfoto van de remise Roetersstraat met toegang op nr.7 en via de Pancrasstraat. De situatiefoto is die van ná de overname door de GTA en welk deel die erbij gebouwd hebben is niet duidelijk.

Rechts: De remise Linnaeusstraat 30 werd in 1883 in gebruik genomen.

was dit de grootste remise van de AOM en ook nog een hele tijd van de GTA.

Een jaar ervoor werd in de Linnaeusstraat 30 een grote remise met paardentalling gebouwd, dit keer door architect A. Salm GBzn.





De bouwtekening hierboven geeft een indruk van de uitgestrekte remise en stal achter het bescheiden kantoorgebouw aan de straatzijde. De stal voor 100 paarden werd de belangrijkste van de AOM vanwaar de GTA vanaf 1904 de overtollige paarden in porties verkocht. Daarna werd het grootste deel van stal en remise achter het front afgebroken. Wat overbleef werd een winkel.

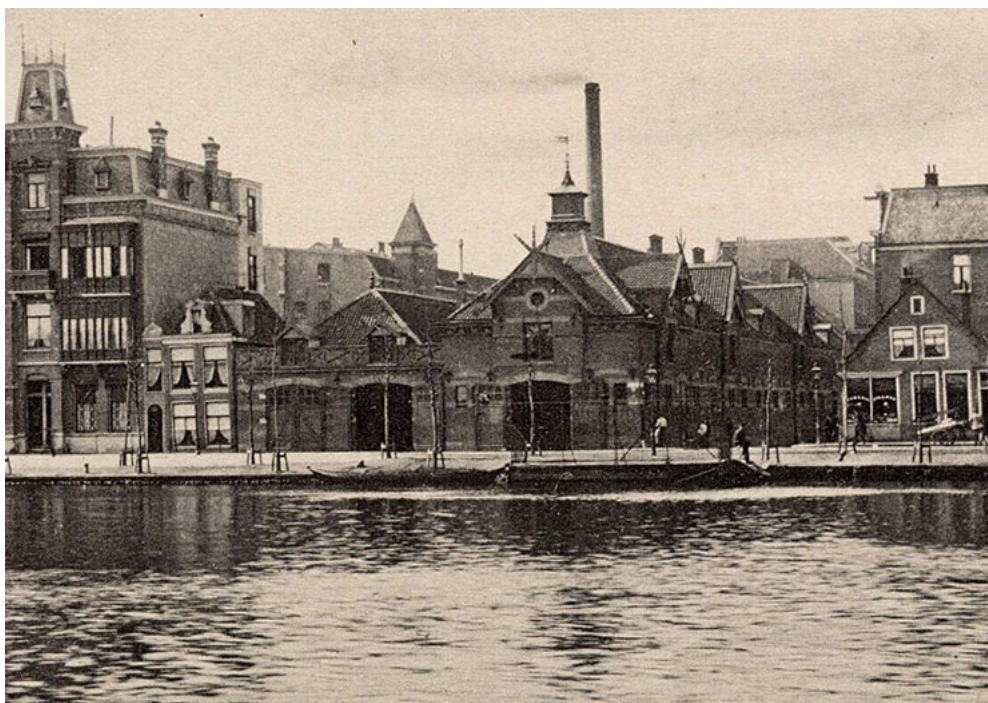


In 1877 liet de AOM door Dolf van Gendt een remise aan de Overtoomseweg (nu Overtoom 373) bouwen. Hier stonden in de beginjaren ook nog omnibussen gestald. De toegang vanaf de Overtoom lijkt ons nu onmogelijk smal maar de rijtuigen waren toen ook betrekkelijk klein. De GTA nam de remise wel over in het totaalpakket maar verhuurde hem meteen aan het touringcar-bedrijf Spijker. Er was plaats voor 54 paarden en een bescheiden 10 rijtuigen. Het kantoorgebouw en een deel van de stallen bestaan nog.

Linksboven: Bouwtekening remise en paardenstal Linnaeusstraat 30

Onder: Kantoor, remise en paardenstal Overtoom 373 na jaren van leegstand





In 1883 werd door Dolf van Gendt aan de Amsteldijk 58, hoek Rustenburgerstraat, een betrekkelijk grote remise voor 40 rijtuigen met een stal voor 77 paarden gebouwd. Dat was dicht bij de eindhalte bij herberg De Berenbijt van de lijn DA. De grootte van het complex geeft aan dat de lijn DA toch wel een drukke verbinding was. Ook bij deze stal was een 'ziekenstal' voor vier paarden. Na 1900 gebruikte de GTA deze remise alleen nog voor stalling van bijwagens, de vroegere paardentrans die omgebouwd waren. Na de opening van de remise Lekstraat (1929) werd het complex omgebouwd tot gemeentelijke werkplaats voor blinden (1933).

Boven: De remise Amsteldijk 58, hoek Rustenburgerstraat.

Rechts: De remise Tweede Leeghwaterstraat 5 in 1983. De remise was achter het gebouw in chaletstijl en naast een school.

In 1883-'84 verschenen aan nog twee eindpunten kleine remises: Tweede Leeghwaterstraat 5 (lijn KCz) door Dolf van Gendt en Amstelveenseweg 134 (lijn LO) door G.B. Salm & Zn. De laatste met instemming van de gemeente Nieuwer-Amstel waar de remise ook kwam te staan. De remise in de Tweede Leeghwaterstraat 5 had een omheinde ruimte naast de stal, wat het aantal rijtuigen dat hier geparkeerd kon worden op 10 bracht. Er was plek voor 35 paarden, inclusief een ziekenstal voor één paard. Er was ook een smederij in ondergebracht. De foto hieronder stamt uit een tijd nadat de remise afgedankt was, dus of er sindsdien verbouwd is weten wij niet. Voor de lijn DPH was sinds 1879 al een paardenstal op de Hoogte Kadijk.



De remise Amstelveenseweg was in twee delen gebouwd. Vanaf de Amstelveenseweg was er toegang voor de trams, zo'n 13 stuks. Haaks daarop met een ingang aan de Eerste Schinkelstraat 16 was een paardenstalling voor 50 dieren.

Onder: De remise Amstelveenseweg in exotische chaletstijl is nu een rijksmonument



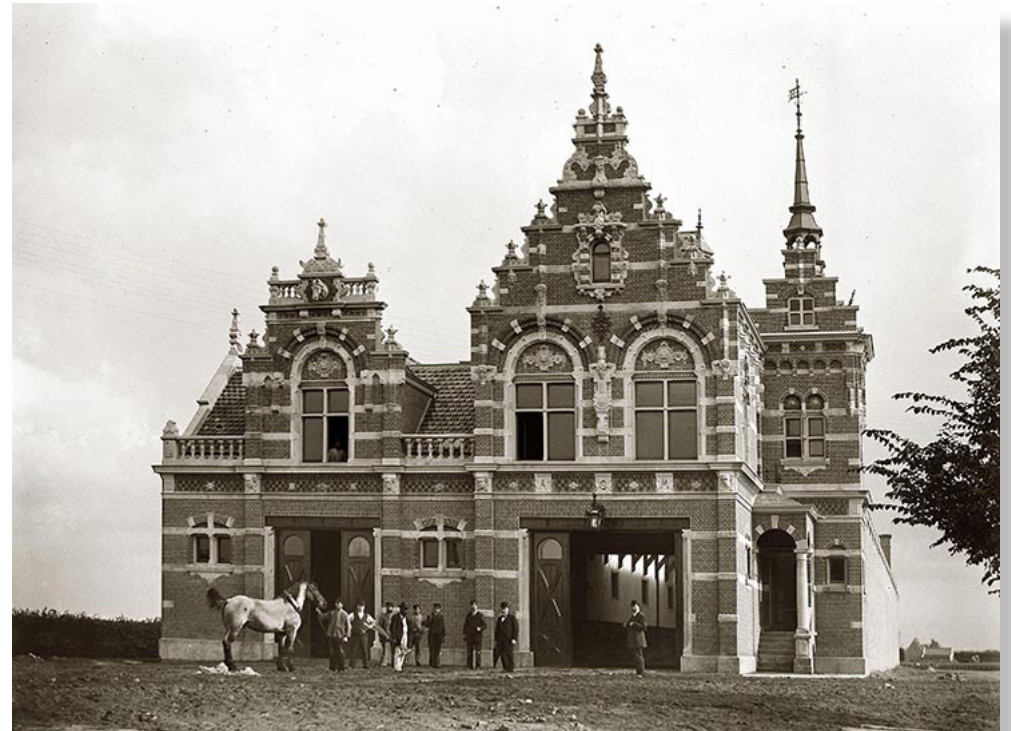
In 1892 kwam bij het eindpunt van de lijn CW naar de Weesperzijde de remise Schollebrug (ook wel Schulpbrug) gereed op Weesperzijde 144. We lieten al een foto ervan zien op pagina 30. Op de foto hierboven wordt de locatie t.o.v. Schollebrug en het gelijknamige café duidelijk. Helemaal links staat een paardentram voor vertrek opgesteld. De eigen remise voor de lijn CW met paardenstal werd ontworpen door G.B. Salm & Zn. Er was plaats voor 20 rijtuigen en veel paarden. De remise van in totaal ± 70 meter diep strekte zich tot achter de huisjes rechts ervan uit, tot de tuinen van de huizen aan het Visserspad (nu Schollenbrugstraat) langs de Ringvaart.



Onder: De remise Willemspark in een nog maagdelijk Willemspark. Van een Koninginneweg is nog helemaal geen sprake. Links villa's aan de Koningslaan



Aan het eind van de Willemsparkweg bouwde Dolf van Gendt een remise die nodig was toen de lijn DPC doorgetrokken werd naar het Willemspark, de nieuwe elitebuurt van rijke Amsterdammers op grondgebied van Nieuwer-Amstel. De lijnaanduiding wijzigde toen in DW. De remise stond in 1893 helemaal vrij in de Buitenvelderse polder. Toch wist men al dat dit een buurt met grote villa's en herenhuizen zou worden en dat is aan de pronkgevel van het hoofdgebouw goed te zien: uitbundige neo-rennaissance. Er was achter dit hoofdgebouw een lange paardenstal voor 81 dieren (zie foto links). Na 1900 heeft de gemeente Amsterdam allerlei diensten hier ondergebracht en vandaag is het een politiepост met het adres Koninginneweg 29-31. Een grote deel van de stallen is vervangen door nieuwbouw, o.a. een onderstation van de GEB.





In 1892 werd op de Brouwersgracht nog een remise met stal voor 67 paarden gebouwd, hoofdzakelijk voor de lijn DH. Architect was opnieuw Dolf van Gendt en Zonen. De remise liep door tot de Vinckenstraat waar ook de ingang voor de rijtuigen was met rails die



van het Haarlemmerplein aftakten. Deze remise speelde een belangrijke rol bij de aanstaande elektrificatie van de lijn Leidseplein-Haarlemmerplein, eind 1900. In de remise werd een eigen elektriciteitscentrale ondergebracht om de proeven te kunnen doen. Buiten deze remises had de AOM de beschikking over tijdelijke die op verschillende locaties stonden. Heel pril was de remise *Kantongerecht* onder de muur van de gevangenis Weteringschans. Die stond er 1875-'77 en had een capaciteit voor 10 rijtuigen; de paarden werden elders gestald. Van 1877 tot 1884 stond er een tijdelijke remise *Veemarkt* in de buurt van de Lepelstraat, in afwachting van de bouw van remise Roetersstraat. In 1894 kwam er voor de lijn DPH naast de paardenstalling op de Hoogte Kadijk ook een remise *Prins Hendrikkade*, ondergebracht in een pakhuis in de Foeliestraat.

Boven: De GTA maakte na de overname van de AOM dankbaar gebruik van de remise Brouwersgracht. Vanuit deze remise met een centrale voor de stroomopwekking werden de proeven met de elektrische tram gedaan

Links: De remise Brouwersgracht 298 kreeg een tweede leven onder de GTA

Van alle tijdelijke remises was dit de belangrijkste en grootste: de remise Droogbak. In 1879 werd het beginpunt van de trein naar Haarlem verplaatst van station Willemspoort naar een tijdelijk station Westerdok op het westelijk stationseiland. De oer-verbinding van de AOM tussen station en centrum van de stad verhuisde mee en daarvoor werd een remise gebouwd op de Droogbak die tevens als eindhalte fungeerde. Tegelijk werd een begin gemaakt met de bouw van het Centraal Station. De opening daarvan volgde in 1889 maar de remise Droogbak bleef tot 1894 actief. Op de foto: rechts hulpstation Westerdok, links administratiekantoor HIJSM en daarvoor de remise met alleen plaats voor rijtuigen; de paarden werden onder de bogen van het treinviaduct langs de Haarlemmer Houttuinen gestald.



Personeel had een lage prioriteit bij de directie van de AOM, in tegenstelling tot wat we zojuist over paarden schreven. Waarschijnlijk was men van menig dat er altijd voldoende mensen te krijgen waren om het werk te klaren. De werktijden waren echter pittig, soms wel 100 uur per week en dat bij alle jaargetijden op een open balkon. Dat brak de directie op toen een personeelslid letterlijk doodgevoren raakte tijdens zijn dienst. Hij had die dag van 08:30 tot 22:30 uur onafgebroken gewerkt en zakte op zijn balkon dood neer. De pers viel over de hardvochtige directie heen en die koos eieren voor zijn geld en bracht verbeteringen aan, bijvoorbeeld door 40 man personeel extra aan te nemen om de werkuren te kunnen



Humaniteit der Amsterdamsche Omnibus-Maatschappij.

Het ontdoien van het personeel na 17 uren dienst. Het passen van pelskragen.



Het verzoek van het personeel der A. O. M. om een vrijen dag.

korten. Ook kreeg het personeel één dag per 2 weken vrij. Bovendien kregen koetsier en conducteur een bontkraag op hun overjas aange-meten. In de toptijd van de AOM, de 90-er jaren van de 19^{de} eeuw, verdiende een conducteur f 12 per week en de koetsier f 14. Ook daarover werd veel en verontwaardigd geschreven, maar dit keer met

Boven: De zorg voor het personeel (Humaniteit) wordt ingeruild tegen winstbejag (reclameborden Van Houten); 9% slaat op de winstuitkering voor de aandeel-houders die absolute prioriteit had.

Links: Spotprent op de werkomstandigheden in de winter; het personeel moet na de dienst eerst 'ontdooit' worden en krijgt dan een bontkraag tegen de kou.



het bijzondere effect dat de passagiers de conducteur fooritjes gaven om zijn inkomen een beetje op te krikken. De koetsier mocht blij zijn als zijn collega hem liet meedelen, maar door het verschil in salariëring was dat niet zeker. Ze klaagden dat conducteurs inmiddels beter verdienden dan zij. Na 25 jaar trouwe dienst kreeg Jan van Hurk in 1897 een nieuwe overjas van de AOM met op de kraag, behalve zijn nummer, op elke kraagpunt een lauwertak geborduurd. Tegelijkertijd maakte de directie bekend dat ze dit jaar een winstuitkering van 10½% in gedachte had.

Boven: Spotprent die suggereert dat de hoogte van de winstuitkering altijd preveleerde boven bezoldiging en verzorging van het personeel.

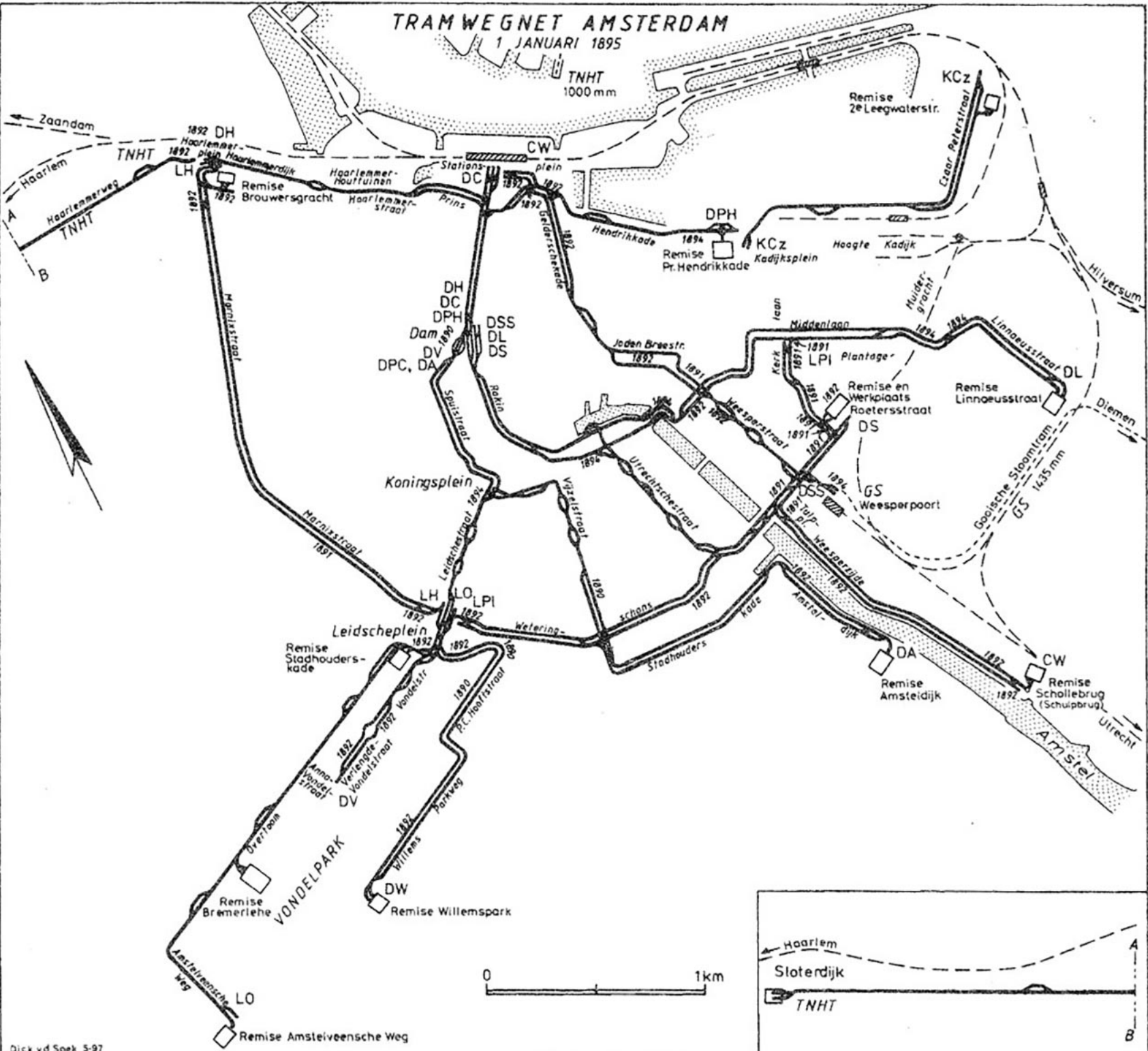
Rechts: Toch had de directie wel iets geleerd van al het commentaar, getuige deze oorkonde die een gratificatie van f 50 toekent na 10 jaar dienstbetrekking



TRAMWEGNET AMSTERDAM

1 JANUARI 1895

TNHT
1000 mm



- Het Amsterdamse tramwegnet in 1895, het decennium waarin de AOM haar grootste omvang bereikte, maar dat ook de laatste jaren van haar bestaan inluide. De streeplijnen stellen treinverbindingen voor, de gesloten lijnen tramverbindingen:
- CW CS-Weesperzijde
 - DA Dam-Amstedijk
 - DC Dam-Centraal Station
 - DH Dam-Haarlemmerplein
 - DL Dam-Linnaeusstraat
 - DPC Dam-P.C.Hoofdstraat
 - DPH Dam-Prins Hendrikkade
 - DS Dam-Sarphatistraat
 - DSS Dam-Staats Spoor
 - DV Dam-Vondelstraat
 - DW Dam-Willemspark
 - KCz Kadijkspl.-Cz.Peterstraat
 - LH Leidseplein-Haarl.plein
 - LPI Leidseplein-Plantage
 - LO Leidseplein-A'veenseweg

De jaartallen bij de lijnen geven het jaar van wijziging in die lijn aan ten opzichte van kaartjes van een eerder lijnennet. Elke vijf jaar publiceerde de AOM zo'n dienstregeling. Het aantal lijnen (8) dat op de Dam begon maakt duidelijk dat dit een zeer druk knooppunt was.

Kaart: Dick v.d.Spek via H.J.A.Duparc/Schuyt & Co

In de jaren dat het zo goed ging met de AOM begon de gemeente Amsterdam aan te dringen op elektrificatie van alle tramlijnen. Deze keer had men opgelet wat er in de landen om ons heen gebeurde en had ingezien dat de elektrische tram de toekomst had. De AOM informeerde hoeveel dat zou gaan kosten en schrok terug. B&W en de Raad namen daar geen genoegen mee en zinden op naasting van de AOM. De concessie liep nog jaren, dus men zag wel in dat dit geen makkelijke actie zou blijken. De AOM zou zijn huid duur verkopen. Toch zette men het plan door en de datum werd op 1 januari 1900 gesteld. Er werd een gemeentelijke dienst ingesteld die de exploitatie zou regelen: de Gemeentetram Amsterdam (GTA). Men was wel zo wijs om voorlopig niets aan de dienstverlening te wijzigen. Dat werd voorzichtig stap voor stap ingevoerd, behalve de elektrificatie, die onmiddellijk



van start ging. Zoals eerder gezegd op de lijn LH van Marnixstraat bij het Leidseplein naar de Marnixstraat bij de Brouwersgracht; de Bullebak kon de zwaardere elektrische trams niet dragen en over een bovenleiding over de brug moest nog nagedacht worden. Hiertoe werden eind februari al 12 motorrijtuigen besteld. Een andere wijziging was het invoeren van vaste haltes in 1902, dat een eind maakte aan het willekeurig stoppen voor passagiers die mee wilden rijden of uitstappen. De gemeente nam op 31 maart 1900 het complete bedrijf van de AOM over, inclusief materieel, paarden en personeel. Het ging om 242 tramwagens, 758 paarden. Verder 777 vaste medewerkers en 45 tijdelijke krachten die in dienst van de gemeente kwamen. Er lag op dat moment 57 km tramrails waarvan bijna 25 km dubbelspoor. Naast dit alles gingen ook alle onroerende goederen over in eigendom van de gemeente. De exploitatie door de gemeente begon op 1 januari maar de officiële overdracht zou 31 maart volgen.

De naasting heeft de gemeente Amsterdam een klein vermogen gekost: ruim f 6,4 miljoen waarvan f 6 miljoen als een één jaar uitgestelde betaling tegen de gebruikelijke rente. Er is becijferd dat de AOM ongeveer f 5 miljoen had geïnvesteerd maar daar natuurlijk een kwart eeuw goed mee had verdiend.

De AOM en particulieren probeerden met een aantal trucs de overnamesom nog op te schroeven maar de GTA pareerde dat door ad-hoc uitgevoerde wijzigingen in het tracé. Zo verhuurde het Paleis voor Volksvlijt een aantal vierkante meters van hun grond aan de AOM om de rails over te laten lopen. In één nacht verlegde de GTA de rails zodanig dat ze er buiten bleven.

Links: Tijdens de proeven met een elektrische tram in de Marnixstraat ging de dienstregeling van de paardentram gewoon door. Zulk soort ontmoetingen zouden de Amsterdammers nog jaren te zien krijgen.

Dit was de praktijk die de GTA overnam; het overgrote deel van de lijnen (9!) begon op de Dam die daardoor enorm druk was geworden. Jaren later pas zou de GTA het accent verleggen naar het Centraal Station.



6-12-1913

Van Weel tot Jeet
No. 49

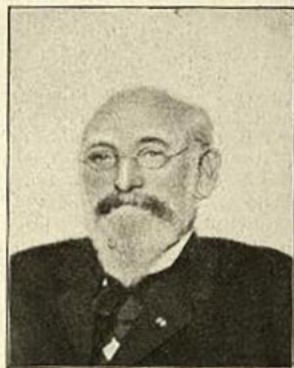
K. H. Schadd. †

In den ouderdom van 72 jaar is de Heer K. H. Schadd, oud-directeur en oprichter van de „Amsterdamsche Omnibus-Maatschappij” te 's-Gravenhage overleden. Dit treurig bericht heeft bij velen in den lande, en bij de Amsterdammers van het oudere geslacht in de eerste plaats, herinneringen opgewekt aan hetgeen de Vlaardinger Karel Herman Schadd als baanbreker voor het tramverkeer in Nederlands hoofdstad gedaan heeft.

Wij leven thans in den tijd, dat langer dan vier minuten wachten op een tram groote ergernis wekt, dat een rit van het eene eind der stad naar het andere in een half uur kan worden afgelegd voor het luttele bedrag van 5 cent, dat een kind bang is voor een tram met een paard ervoor, daar het met elektrische krachten nu eenmaal meer vertrouwd is. Maar niet altijd is het zóó geweest, en de tijdgenooten van den Heer Schadd weten zich nog zeer goed de dagen te herinneren en dat men op eigen kracht aangewezen was om van het Y naar den Amsteldijk te komen, wilde men zijn goede geld niet aan huurrijtuigen besteden, en méér misschien dan hun nakomelingen waardeerden zij daarom het initiatief van den Heer Schadd, waaraan de oprichting van de A. O.-M. met al zijn latere gevolgen te danken is.

Voordat nog iemand in Amsterdam aan de mogelijke weelde van een algemeen omnibusverkeer dacht, woonde de Heer Schadd als eenvoudig boekhandelaar in de Plantage, zijn werkkring later uitbreidende tot dien van uitgever. Zoo werd door hem het weekblad „De Amstelstem” opgericht en gaf hij gedurende eenige jaren het in Groningen gestichte dagblad „Het Noorden” uit waarin o.a. het eerst Multatuli's Miljoenen-studiën verschenen, een uitgave welke echter al spoedig gestaakt werd, daar de lezers van „Het Noorden” nog niet rijp bleken voor dergelijke lectuur. Van het „Panorama” was Schadd een der medeoprichters.

Behalve de Heer Schadd en vele anderen, woonden in de Plantage ook de Heeren G. F. Westerman, A. G. M. Caramelli, F. J. W. H. Schmitz en C. W. J. Ramann, welke laatsten evenals de Heer Schadd zelf, elken dag naar de Beurs moesten loopen, hetgeen niet altijd aangenaam was. Dit feit gaf aanleiding tot het in werking stellen van een aardig, door twee paarden getrokken, omnibusje dat gesteld werd onder particulier beheer van den Heer Schadd. Ieder die een aandeel van 500 kaartjes in de onderneming stak, kreeg recht op een plaats in de koets. En zoo gebeurde het dat in 1872 een vaste omnibus-dienst tussehen Plantage en Dam ontstond, welke al spoedig door zijn groote populairiteit uitgebreid kon worden en in korten tijd over een achtledig personeel (3 conducteurs, 3 koetsiers en 2 stalknechten) en niet minder dan 17 paarden kon beschikken. In Juli van het zelfde jaar werd de „Amsterdamsche Omnibus-Maatschappij” opgericht waarvan de Heer Schadd directeur werd. Toen



volgden de verbindingen Dam—Vondelstraat, Dam—Frederiksplein, en daarna weer vele anderen, totdat de Heer Schadd inzag dat een veraandering van ingrijpender aard hoog noodig werd. Naarmate de stad zich uitbreidde werd een sneller verkeer verlangd en het rijden over de hobbelige Amsterdamsche keien in een bus met rammelende ruiten (voor het breken n.l. los ingezet) voldeed niet langer aan de eischen van den tijd. Dus werd concessie aangevraagd bij het Gemeentebestuur voor het aanleggen van tramwegen, hetgeen niet zonder moeite verkregen werd, want talrijk waren de bezwaren der raadsleden tegen een dergelijke gevaarlijke onderneming. Met den zienersblik, raadsleden eigen, voorzagen zij groote ongelukken, onoverkomelijke hindernissen in den vorm van bestaande gebouwen en waterwegen, waar de nieuwe tram niet dwars doorheen zou kunnen gaan. Maar de A. O. M. zegevierde en den 18^{den} Juni 1875 reed de eerste paardentram van de Weteringschans naar de Plantage. Onder een krachtige en zaakkundige leiding als die van den heer Schadd moest de maatschappij wel bloeien, en geen staketsel was zóó sterk, of de directeur wist het uit den weg te ruimen, daarbij echter nooit de algemeene belangen van het publiek uit het oog verliezende.

Doch aan alles komt eenmaal het einde en zoo was ten slotte ook de tijd daar, dat het Gemeentebestuur inzag dat monopolies aan een particuliere maatschappij als deze, niet langer konden worden verleend. In 1898 werd de concessie aan de A. O.-M. ingetrokken, en kwam het trambedrijf in handen van de stad, die in Augustus 1900 haar eersten elektrischen wagen liet rijden. De verdiensten van den eersten en eenigen directeur der A. O.-M. werden echter niet vergeten en nu, dat het leven van dezen energieke man mede tot het verleden behoort, zal toch zijn nagedachtenis bij vele zijner stadgenooten nog lang in eere worden gehouden.

Toen Schadd in 1913 overleed waren er zoveel jaren overheen gegaan dat alle negatieve zaken rond tram en AOM vergeten waren. De kranten stonden bol van het lof dat hij alsnog kreeg toegezwaaid omdat hij tenminste de visie had gehad die leidde tot een goed functionerend openbaar vervoer in de stad. Maar Schadd had meer op zijn naam staan. Met enkele van de medeoprichters van de AOM was in 1879 ook het Panorama in de Plantage gebouwd dat meteen een trekpleister werd. We hadden het eerder over museum Het Broekerhuis, een avontuur dat minder florisant afliep maar er wel voor zorgde dat de collectie bijeen bleef. Verder stond Schadd in 1880 aan de wieg van Elseviers Uitgeversmaatschappij waarvan hij commissaris werd. Hij had een goede neus voor de veranderingen in de uitgeverwereld en de bereidheid van steeds meer mensen om boeken en tijdschriften te kopen. Hij zorgde ervoor dat de rechten van alle werken van Multatuli bij Elsevier ondergebracht werden.

Helaas voor hem overleed zijn echtgenote in 1902 en hij verhuisde uiteindelijk naar Den Haag.

Verantwoording

De afbeeldingen komen hoofdzakelijk uit de Beeldbank van het Stadsarchief Amsterdam. Om dit verhaal maximaal te illustreren zijn afbeeldingen overgenomen van de sites Het Geheugen van de Amsterdamse Tram, Traminfo en diverse internetsites met geschikte foto's. Als laatste is onze technische informatie vergeleken met het boek De Amsterdamse Paardentrams, geschreven door H.J.A. Duparc en uitgegeven bij Schuyt & Co.

De topografische bijzonderheden van Amsterdams ontwikkeling

Middeleeuws Amsterdam

- De cope-ontginning van Amstelland
- Poerte ende Vrihede van Amstelredamme
- De eerste 300 jaar in het bestaan van Amsterdam
- Stadspoorten op de Nieuwendijk
- Is de Nieuwezijds wel gegraven?
- De kop van de Nieuwendijk, een 14^e-eeuwse stadsuitbreiding
- De Boerenwetering en zijn loop door Amsterdam
- Hoe oud is het Damrak als kade langs de Amstel?
- Middeleeuwse kloosters van Amsterdam
- Het Sint Anthonius gasthuis (Leprozenhuis)
- * Het Leprozenhuis te Amsterdam, I. H. van Eeghen 1955
- Het Kartuizerklooster Sint Andries ter Zaliger Haven
- In den Uutersten Nesse bider Amstel; Kloosters en Binnengasthuis
- De metamorfose van die Plaetse tot de Dam
- Amsterdam, van Heren, van bisschoppen en van graven
- Amsterdam, van Hoeken en Kabeljauwen
- Pacificatie, Satisfactie & Alteratie
- Schuilkerken in Amsterdam, Anneke Huijser
- Het Papeneiland

Amsterdams nijverheid, handel en transport

- Markten van Amsterdam (locaties door de eeuwen gevolgd)
- * Botermarkt en Kaasplein, Dr. A. Halberstadt 1910
- Beurtvaarders, trekschuiten en overzetveren
- Middeleeuwse bierbrouwerijen in Amsterdam
- Vroege industriegebieden: Stadsrietlanden, Zaagmolensloot, Mennonietensloot, Overtoomsevaart, Kwakerspoel en Zaagmolenbuurt
- * Molens in Stadsrietlanden, Mr. J. H. van den Hoek Ostende
- * Het einde van de korenmolens op de bolwerken aan de Singelgracht, Mr. J.H. van den Hoek Ostende, 1972
- * Precario en Windgeld, Mr. J.H. van den Hoek Ostende, 1969
- Geschiedenis van Rederij J.H. Bergmann
- Geschiedenis van Rederij Boekel

○ = elders in de lijst ook al genoemd * = ondersteunend artikel van andere auteur

- Geschiedenis van het Leidseplein en Hirsch & Cie
- De geschiedenis van de Haarlemse tram (NZH)
- De geschiedenis van de Waterlandse tram (NHTM)
- Straattypen en standwerkers
- Straathandel
- Stadschroniqueurs in de 17^e en 18^e eeuw
- Topografische tekenaars in Amsterdam
- Topografische fotografen in Amsterdam
- Amsterdamse architecten
- Wereldtentoonstelling van 1883
- Samuel Sarphati, visionair en entrepreneur
- Casino, Muis Sacrum en Huize Bob
- Van Liesveldsche Bijbel tot Beursplein 5: Bible Hotel
- Brouwerij De Hooiberg & Die Port van Cleve
- Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij
- Pleisterbeeldengieter Carel Sartori, Anneke Huijser

Amsterdam havenstad

- Zeehaven in beweging, alle locaties tot WOII
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- * Opkomst der Amsterdamse haven, W. H. M. de Fremery
- * Geschiedenis Amsterdamse scheepsbouw, Dr. L. van Nierop
- * Scheepsbouw te Amsterdam in vroeger eeuwen, F.G.M. Douwes
- Van Petroleumhaven tot grootste benzinehaven ter wereld

Stadsuitleg 1578-1596

- Stadsuitleg en de omringende waterschappen en gemeenten
- De Eerste en Tweede Uitleg 1578-1596
- Rembrandtplein, metamorfose van een onbedoeld plein
- Vlooienburg & Zwanenburg
- De Haarlemmerbuurt, verdeeld over 2e en 3e Uitleg
- De eerste Joodse gemeenten en hun synagogen

Stadsuitleg 1609-1700

- De Derde en Vierde Uitleg 1609-1700
- Masterplan of toeval? Over de Derde en Vierde Uitleg

- Die Verheelinghe; geschiedenis van de Leidsegracht
- De Amsterdamse schans en bolwerken
- De Trapjesschans, een nijver stukje Schans
- Geschiedenis van het Leidseplein en Hirsch & Cie
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- De vijf grote wagenpleinen
- Het ontstaan van de Jordaan
- Gangen en hoven van de Jordaan
- De vertraagde bebouwing van de Driehoekstraat
- De Plantage, een geslaagde mislukking
- Amstelkerk, noodgebouw met eeuwigheidswaarde

Stadsuitleg 1877-1921

- Annexaties 1877-1921
- Huisnummering in Amsterdam (1796-1876)
- Stadsontwikkeling en de politiek
- Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt
- Van Smalle Pad tot Planciusstraat
- Het Museumkwartier en de Waskaarsenfabriek
- Stads- en Godshuispolder, een stukje Amsterdam in de polder
- De Da Costabuurt en de Réveilbeweging, Ria Scharn
- * Westerplantsoen in de Zeeheldenbuurt, A. Huyser
- * De wet kent geen steden, Drs. J. P. Janse, 1992 (annexatie Nieuwer-Amstel)
- * Dorpse straten in de stad, Ph. Spangenberg 1995-1996
- Het IJ en de IJpolder

Amsterdam-Noord

- Volewijkenlanden en Buiksloterham, de ruggegraat van Noord
- De geschiedenis van de Waterlandse tram
- Industrie Buiksloterham door Wim Huissen
- ENTOS door Wim Huissen
- ELTA door Wim Huisen
- Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij door Ruud van der Sluis

Verkeersdoorbraken

- Damstraat-Paleisstraat 1865-1914
- Raadhuisstraat 1894-1897
- Vijzelstraat 1917-1935
- Weesperstraat 1959-1969; de Wibaut-as

Amsterdam en het water

- Amsterdams Waterstaat
- Raadselachtige waterwerken
- Sluizen, keringen en duikers in Amsterdam
- Donkeresluis
- 't IJ, van getijderekreek via waterwolf tot droogmakerij
- Van open havenfront tot Open Havenfront
- De geschiedenis van de Kostverlorenwetering en de overtoom
- Aanloop tot het Noordzeekanaal, Amsterdam op z'n smalst

Diversen

- Hoe komt de Mirakelbrug aan z'n naam?
- Remonstrantenkerk, de Rode Hoed
- Metamorfozes, wat stond hier vroeger ook alweer? Ria Scharn
- Sint Pietershal in de Nes
- Pakhuis Oostenburg, Fons Baede
- Nieuwe Doelenstraat, Robert Raat
- Regeringsjubileum Willem III in 1874, Paul Graalman
- * Ons Gouden Vondelpark, gedenkboek t.g.v. 50-jarig bestaan in 1914

Jaarboeken, enzovoort

- Index quizpagina's 2014 en later, met kleinere onderwerpen
- Jaarboek 2015, 50 opstellen over Amsterdamse items
- Jaarboek 2016, 11 opstellen, idem
- Jaarboek 2017, 6 opstellen, idem
- Jaarboek 2018, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2019, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2020, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2021, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2022, 8 opstellen, idem