



*de geschiedenis van de Haarlemse tram
door Amsterdam - 1904-1957
redactie: Robert Raat en Theo Bakker - 2013*

de Haarlemse Tram in Amsterdams perspectief



Dat viel tegen! Er waren niet veel deelnemers die in deze foto het SPUI ontdekten. En dat ondanks de ijzersterke hint van de ESM-wagens van de tramlijn Amsterdam/Spui naar Haarlem en Zandvoort, in de volksmond Haarlemse tram, de Zandvoorter of de Kikker.

Bovenstaande zin stond bij de oplossing van één der [fotoquizen](#) in 2013. Voldoende reden om deze tram nader onder de aandacht te brengen.

De lijn Amsterdam – Zandvoort vv was een niet onbelangrijk onderdeel van een uitgebreid interlokaal tramnet in Noord- en Zuid-Holland. Een lijn die duidelijk in een behoefte voorzag en een doorslaand succes bleek te zijn. Velen van ons bewaren er nog dierbare herinneringen aan.

Veel had ik niet als negenjarig jochie met deze verbinding te maken. Zandvoort was voor ons geen bestemming. En de stadstram [10] liep door onze straat. Voor recreatie gingen wij naar De Ruijgenhoek bij de Zilk in de duinen, vergelijkbaar met Bakkum, alleen veel kleinschaliger. Naar Zandvoort

ben ik derhalve nooit geweest met de tram. Wel eens naar Haarlem. Eind 1956 verhuisde ik naar Zwanenburg. En dat terwijl ik nog zwemles had in het Heiligeweg zwembad. Een logische verbinding was dan ook de tram van Halfweg naar de Spuistraat. En dat was leuk. En aangenaam. En gezellig. Kortom een feest. Met flinke vaart naar Sloterdijk en daarna met het nodige hese gefluit de drukte van de stad in.

Wachtend op de halte was het de vraag wat voor een tram over de brug in beeld zou komen. Was het een Pannenkoek, lees Beijnestram, dan was daar de teleurstelling. Niet getreurd echter, de volgende was altijd een Budapestster en die moest en zou ik hebben. De Beijnes ging zonder mij verder en ik had er graag 20 minuten extra wachttijd voor over om in die imposante tram te kunnen klimmen.

Nu nog kom ik weer onder de indruk van al die beelden van die kolos in het Amsterdamse stadsbeeld. Die daar steeds minder in zou blijken te passen.



En die door autobussen zou worden vervangen. Geëxploiteerd door dezelfde onderneming, de NZHVM NV. waarvan de initialen een tweede betekenis kregen; “NOOIT ZAL HET VERVOER MEER NORMAAL VERLOPEN”. Ik heb na 1 september het traject noodgedwongen per Bus 88 moeten afleggen. Gelukkig haalde ik daarna snel mijn zwemdiploma en was van die verplichting verder ontslagen.

In het NZN Museum in Haarlem aan de Leidsevaart is nog oa een Budapestster te bewonderen. Daar ben ik nog nooit toe gekomen maar nu zal het er toch echt van komen. Het nu volgende artikel is daar de rechtstreekse aanleiding toe.

Robert Raat - 2013

Op 4 oktober 1904 reed de eerste tram van een particuliere maatschappij met 250 genodigden vanuit Amsterdam naar Haarlem. Dat was vier jaar nadat de Gemeente Amsterdam voor alle particuliere tramlijnen de concessie ingetrokken had, om de exploitatie zelf in handen te nemen. Daarvoor was een eigen vervoersmaatschappij opgericht, de Gemeente Tram Amsterdam (GTA). De concessie voor de interlokale lijn naar Haarlem en Zandvoort was al in 1901 aan elektrotechnisch ingenieur Frans Anderheggen Jr. en architect L.J. Neumeijer Jr. van de Electrische Spoorweg Maatschappij (ESM) gegund. In tegenstelling tot wat de naam suggereerde hield de ESM zich uitsluitend met tramwegen bezig. Beiden firmanten hadden hun ideeën al in 1897 in een boek gepubliceerd: *Amsterdam Zeebadplaats*. Daar er al een tramverbinding Haarlemmerplein-Sloterdijk was en ook een treinverbinding Haarlemmerpoort-Haarlem, koos de ESM voor een verbinding door de Sloterpolder, waarbij de tram op directe weg vanuit het centrum van Amsterdam westwaarts naar de Tolbrug koerste om daar Sloten binnen te rijden. De oude Tolbrug kon natuurlijk nooit het gewicht van een tram dragen en werd op kosten van de ESM vervangen door de in 1904 geopende Wiegbrug. Deze brug, op dat moment de grootste basculebrug in Nederland, had geen bovenleiding, waardoor de trams een aanloop nodig hadden om erover te komen. Als dat mis ging, en dat gebeurde wel eens, dan moest gewacht worden tot de volgende tram aankwam en een duwtje gaf. Dat gold alleen voor de los rijdende Métallurgiques; de latere tramstellen hadden geen probleem omdat ze meer beugels per tramstel hadden. De maatschappij kocht in de Sloterpolder een brede strook weiland van 280.000 m² die opgehoogd werd met een zandlichaam met in het midden een dubbelsporige trambaan.



Dat de combinatie ingenieur-architect niet toevallig gekozen was bleek na de onderhandelingen met de Gemeente Sloten. Naast een concessie voor railverkeer kreeg de ESM ook vergunning voor het bouwen van woonhuizen langs de trambaan, met het idee dat de woningnood in Amsterdam werknemers de stad uit zou drijven naar deze nieuwe huizen, die een perfecte verbinding met het centrum van de stad voor de deur hadden. Na de Wiegbrug legde de tram enkele honderden meters westwaarts af, tot het Slatuinenpad gepasseerd was, om dan bij de Krommerdt scherp naar het noorden af te buigen en parallel aan het pad richting

Boven: Feestelijke openingsrit met een der rijtuig in feesttooi, hier op de Haarlemmerweg ter hoogte van Sloterdijk (achtergrond). Het spoor zou spoedig hierna verdubbeld worden.



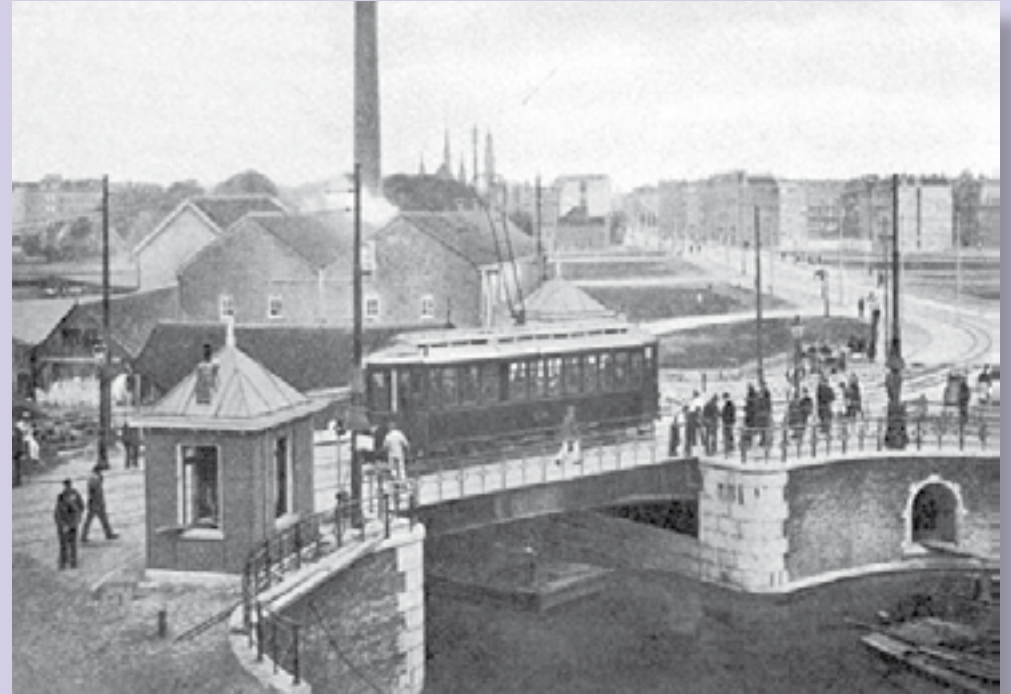
Sloterdijk te rijden. Dat tracé was niet recht; de structuur van de Sloterpolder moest gevolgd worden, wat vooral tussen de huidige Jan van Galenstraat en Bos en Lommerweg een lange flauwe bocht opleverde. Dat was de geboorte van de Admiraal de Ruijterweg. Gezien de titel van het eerder vermelde boek waren de heren van de ESM niet tevreden met de concessie tot Haarlem. Sinds 1899 bedreef de Eerste Nederlandsche Electriche Tram Maatschappij (ENET) al een tramlijn van Haarlem naar Zandvoort via Bloemendaal. De resultaten waren belabberd en toen de ESM een aanbod tot overname deed, hapte men gretig toe. Zo kon de ESM soepeltjes zijn doelstelling waar maken, namelijk Amsterdam een goede verbinding met zee verschaffen. En dat was de geboorte van Zandvoort als zeebadplaats voor Amsterdam. Door de deal met

Boven: Een nog maagdelijke Admiraal de Ruijterweg in 1904.

Rechts: De bebouwing aan de Admiraal de Ruijterweg rukt op. Hier de Boomkerk in 1911..

de ENET was hun techniek voor de rest van de lijn maatgevend; de ENET reed op meterspoor en kende een spanning van 600V op een bovenleiding. De ESM adopteerde dit systeem om aan het bestaande deel geen extra kosten te hebben. Alleen werd de bovenleiding hoger gehangen, naar voorschrift van Amsterdam op 7½ meter. Ook werd bij Halfweg een tweede elektriciteitscentrale gebouwd voor de stroomvoorziening van die bovenleiding. De bovenleiding van de ENET hing op 5 meter, waardoor de Métallurgique voorlopig twee beugels kreeg. Een korte voor het ENET-traject en een lange voor de rest en Amsterdam. Op het knooppunt Tempelierstraat stonden ‘beugeljongens’ klaar om de beugel te wisselen. In de jaren 1913-’18 werden de sleepbeugels successievelijk vervangen door een schaarbeugel ofwel de “pantograaf”, waarmee de taak voor de beugeljongens er op zat. In het eerste volledige exploitatiejaar vervoerde de ESM 1½ miljoen passagiers. Dat getal zou groeien tot 7 miljoen in het laatste volledige jaar.





Tolbrug wordt Wiegbrug

Dat de Tolbrug (foto linksboven) de zware trams niet kon dragen was evident. Op kosten van de ESM werd een nieuwe basculebrug gelegd, op dat moment de grootste in Nederland. De brug zelf had geen bovenleiding; de tram diende een aanloopje te nemen om naar de overkant te rollen (foto rechtsboven). Als dat mis ging moest op de volgende tram gewacht worden die de gestrande wagen kon opduwen.

In 1927 ging van de Gemeentetram Amsterdam lijn 13 over de brug rijden, met uiteraard hetzelfde probleem. In 1929 was de Wiegbrug van bovenleiding voorzien (foto linksonder). In 1931 kwam ook nog eens de verbreding (16m) van de Wiegbrug gereed. De twee houten personeelshuisjes werden daarbij vervangen door een brugwachtershuis door Piet Kramer. Alle drie de foto's kijken over de Kostverlorenvaart naar de stad, met rechtsboven een nauwelijks bebouwde De Clercqstraat en de gipsfabriek nog in vol bedrijf.

Het rollend materieel moest op dit veel langere traject natuurlijk wel uitgebreid worden. In België werden bij de firma S.A. La Métallurgique 34 motorwagens besteld naar Amerikaans voorbeeld. De dienst zou met losse of gekoppelde motorwagens onderhouden worden. Toen in de loop der tijd volgwagens gekocht werden kwam het voor dat twee Métallurgiques een bijwagen tussen zich in namen. Maar nu lopen we te hard...

De Métallurgiques hadden een houten constructie onder de bekleding. De wagens hadden twee afdelingen voor 10 eerste klas en 22 tweede klas passagiers, een systeem dat als snel ingeruild werd voor een rokers- en een niet-rokers afdeling, waarmee de ESM het eerste klasseloze railverkeer in Nederland bood. De wagens boden ook enig comfort tijdens de lange rit. Het meest geprezen werden de stoelzittingen.



Ook al betitelde het personeel de wagens als Métallurgiques, de volksmond had al snel een andere naam voor de groene gevaarten met de twee opvallende koplampen bedacht: *de Kikker*. Die naam bleef tot de opheffing van de lijn in 1957 in zwang, ook voor het later aangeschafte materieel en ook na 1910, toen het hele wagenpark opeens in een gelig crème kleur overgeschilderd werd. De kenner had meer bijnamen voor bepaalde fabricaten, maar daarover later. In 1907 begon de bouw aan de huizen langs de trambaan, de latere Admiraal de Ruijterweg. Begonnen werd vanaf de stadzijde om zo verder naar buiten te bouwen. Het volgende jaar al kon de eerste woning betrokken worden. De EMS-eigenaren leken wel

Boven: 1914 - Verbannen naar de Spuistraat, maar hier zou de eindhalte blijven tot 1957.

De foto is van later, toen de trams al in NZH-kleuren waren geschilderd.

Links: 1904 - De eindhalte op het Spui. Een Kikker vertrekt net en kruist de GTA lijn 1.



een gelukkige hand te hebben. Niet alleen hadden ze geen problemen stedelingen naar buiten te lokken, ook hun nieuwe tram werd een succes. De Amsterdammers omarmden van harte het basisidee voor de lijn, namelijk Amsterdam zijn badplaats te verschaffen. De passagiers moesten nog wel een flink eind door Zandvoort lopen om aan zee te komen, wat in de straten van het dorp koddige taferelen van uitgelaten strandgangers opleverde. Na de eerste ritten met bobo's op 4 oktober 1904 begon de dienstregeling officieel op 6 oktober. De maatschappij streefde naar minimaal elke 20 minuten een tram in beide richtingen tussen Haarlem en het Spui. Eerst nog slechts tot Haarlem maar vanaf

Boven: Twee van de drukste GTA-lijnen, de 1 en de 2 rijden over de kruising Nieuwezijds Voorburgwal-Spui. Op de achtergrond de halte van de ESM. Elke keer dat de Haarlemse tram vertrok of aankwam ontmoetten deze lijnen elkaar en vooral de GTA claimde daar veel oponthoud door te ondervinden. In 1914 werd de ESM verbannen naar een nieuwe eindhalte in de Spuistraat.

Rechts: In 1910 werden de trams van de ESM overgeschilderd in een crème-gele kleur. Hier de kruising De Clercqstraat-Bilderdijkstraat.

begin 1905 ook elke 40 minuten door naar Zandvoort. Het verschil in eindbestemming werd aangegeven met een bordje in of onder het raam van de bestuurder. Men werkte heel flexibel, zette meer trams – diensten om de 7½ minuut worden genoemd – of langere trams in zodra het nodig was. De ESM instrueerde het personeel op een klantvriendelijke behandeling; als er bijvoorbeeld iemand in de verte aan kwam hollen bleef de tram wachten. De eindhalte in Amsterdam werd het niet lang daarvoor gedempte Spui. Daar was ruimte voor een wisselspoor, zodat de trams steeds juist opgesteld konden worden. Dat betekende dat de Kikkers elk begin van de rit de baan van de gemeentetrans van lijn 1 en 2 kruisten, die van de Nieuwezijds Voorburgwal naar het Koningsplein reden. Daarbij ondervond de GTA zoveel hinder van de in hun ogen logge Métallurgiques, dat die



Kleuren

De wagens die van La Métallurgique kwamen waren groen geschilderd. In 1910 werd het wagenpark in een onbestemd grijs/geel/crème overgeschilderd (zie foto pag. 7 r.o.). Na het opgaan van de ESM in de NZHTM werd het materieel blauw geschilderd, waarbij dat van de Haarlemse trams Pruisisch blauw werd. De opbouw was zilvergrijs en het dak bruingrijs. De van het overige NZH-wagenpark iets afwijkende kleuren kwamen doordat de Budapesters kant en klaar geschilderd werden geleverd. Ganz&Co interpreteerden 'Pruisisch' blauw anders en overigens juister als diep donker grijs-blauw. RAL-kleuren moesten nog uitgevonden worden! Daarom spreken we over de Haarlemse tram en nooit over de Blauwe tram.



in 1914 verbannen werden van het Spui en aan het eind van de Spuistraat hun eindhalte kregen. Daar bleven ze tot de opheffing. De Kikkers mochten binnen het grondgebied van Amsterdam niet sneller dan 12 km/uur rijden, terwijl de Amsterdamse tram beduidend harder reed. En dat terwijl de Métallurgiques een top van 35 km/uur konden ontwikkelen. De ESM was over deze chicane niet bijster tevreden, maar moest zich schikken. Boze tongen beweren dat het ESM-personeel zich pas strikt aan deze aanwijzing hield als er vlak achter hen een stadstram reed. Daar de grens van die bebouwde kom steeds verder oprukte reed de tram na 1921 (annexatie van Sloten) tot Sloterdijk in een slakkengangetje, om er daarna de

Boven: Een Kikker-trein met een stadstram in het kielzog gevangen. De Haarlemse tram mocht binnen Amsterdam maar maximaal 12 km/uur rijden, de GVB reed beduidend harder.



Spoorbreedte

In Haarlem reden de stadstrams op 'meterspoor', d.w.z. 1000 mm breed en daarmee een gematigd smalspoor. De trams van de ENET reden eveneens op meterspoor en daarom was voor de EMS het meterspoor de juiste keuze voor hun nieuwe lijn. De Amsterdamse (particuliere) paardentrams reden hoofdzakelijk op een spoorbreedte van 1422 mm, maar sommigen op breedspoor van 1945 mm. Na 1906 werd het hele Amsterdamse net omgebouwd op normaalspoor van 1435 mm. Dat betekende dat waar binnen de stad de GTA en de ESM het spoor moesten delen een derde spoorstaaf nodig was. Daar mocht de ESM zich niet mee bemoeien maar moest dat aan de Gemeente Amsterdam overlaten. Daarvoor betaalden zij, inclusief de afgenomen stroom, tot 1957 een meer dan ruime vergoeding: 2,2 cent per vervoerde passagier en 7,2 cent per verreden wagenkilometer.

Op de Ryckerbrug over de Singelgracht (brug nr.167; tussen Marxstraat en De Clercqstraat) liggen nog steeds stukken van het meterspoor, maar die zijn er door het GVB tijdens groot-onderhoud opnieuw ingelegd uit medeleven met de vele fans van de Haarlemse tram. Het hele traject Amsterdam-Zandvoort was in 1904 vrijwel geheel dubbelsporig en kende dus geen wachtlussen. Alleen in enkele smalle straatjes in Haarlem was geen ruimte voor dubbelspoor. Bij sommige haltes, zoals bij Sloterdijk, lagen drie sporen: één extra voor geparkeerde spitswagens. In de Haarlemse Tempelierstraat lagen wel vijf sporen, maar dit was dan ook knooppunt voor de NZH waar meterspoor en normaalspoor bij elkaar kwamen. Bij elk kopstation en bij knooppunt Tempelierstraat was er mogelijkheid de motorwagen om te laten lopen, zodat ze weer op kop stonden voor de terugreis.



sokken in te zetten om wat van de vertreuzelde tijd goed te maken. In 1912 werd een aparte dienst Spui-Sloterdijk ingesteld met hetzelfde materieel. Toen in 1918 de eerste wagens van Beijnes geleverd werden bedienden die de grote lijn en werden de Métallurgiques steeds meer op de korte lijn naar Sloterdijk ingezet. Alleen bij bijzondere gelegenheden, voor forensentreinen of bij mooi strandweer kwamen de Kikkers nog in Haarlem en Zandvoort.

Comfort en dienstregeling

De klanten van de ESM werden in de watten gelegd. Om te beginnen hadden de wagens comfortabele zitmeubelen. De Métallurgiques hadden al stoelen met een van riet gevlochten zitting, maar de Budapesters spanden de kroon met zitwerk dat met trijp bekleed was. Ze waren uitgerust met teakhout en gepoetst koperen ornamenten in het interieur. Het zat niet alleen luxe,



het zag er ook fraai uit. En dat in een tijd dat de Amsterdamse trams keiharde houten banken hadden. De ritten naar Haarlem en Zandvoort waren natuurlijk ook wel wat langer. Alhoewel..., de Budapesters maakten de totale rit net binnen het uur. Ook de buitenkant zag er imposant uit. De trams en later de tramstellen waren een stuk forser dan de gemiddelde stadstram. Vooral de Budapesters waren imposante verschijningen en in feite een overgangsvorm naar de trein, met een gladde styling. Ook de snelheid die ontwikkeld kon worden was meer 'des treins'. De trein was nog wel iets sneller, maar geen concurrentie voor de Haarlemse trams. Beide treinstations lagen decentraal ten op-

Tweemaal hetzelfde baanvak, het eerste deel van de Admiraal de Ruijterweg tussen Wiegbrug en de Krommerdt. Links in 1925, gezien vanaf de Wiegbrug. De NZH heeft het rijk nog alleen. Boven nog eens, alleen naar de Wiegbrug toe gezien, nu in 1927. De GTA heeft het spoor vernieuwd om hier lijn 13 te laten rijden. Ook de bovenleiding is totaal vervangen.



zichte van het centrum, vooral in Haarlem. De tram stopte meer in het centrum en aan meer tussenhalttes, was voor de liefhebber gezelliger en ook nog een paar stuiver goedkoper dan de trein. Er stond ook bijzonder vriendelijk personeel op deze trams, voorkomend naar de passagiers. Als er een passagier kwam aanhollen bleef de tram wachten. We zullen niet doorgaan met de Haarlemse tram te vergelijken met de Amsterdamse, maar als dit soort zaken toen al opviel...

Dienstregeling

De frequentie mocht er zijn. Op het rustigste moment van de dag was er altijd nog een 20-minutendienst naar Haarlem. Zodra het drukker werd verschenen óf langere tramstellen óf werden meer trams ingezet zodat er een 10-minutendienst ontstond. De dienst Spuistraat-Sloterdijk kende in de spits een frequentie van 7½ á 10 minuten. Tijdens die spits werden ook nog extra trams tussen Halfweg en Amsterdam ingelegd. Bij mooi strandweer werden eveneens extra trams ingezet. Over de route verspreid stonden motor- en volgwagens geparkeerd om in de spits ingezet te worden. Het was geen wonder dat het de Gemeente Amsterdam wat veel werd en dat ze van de Haarlemse af wilden.

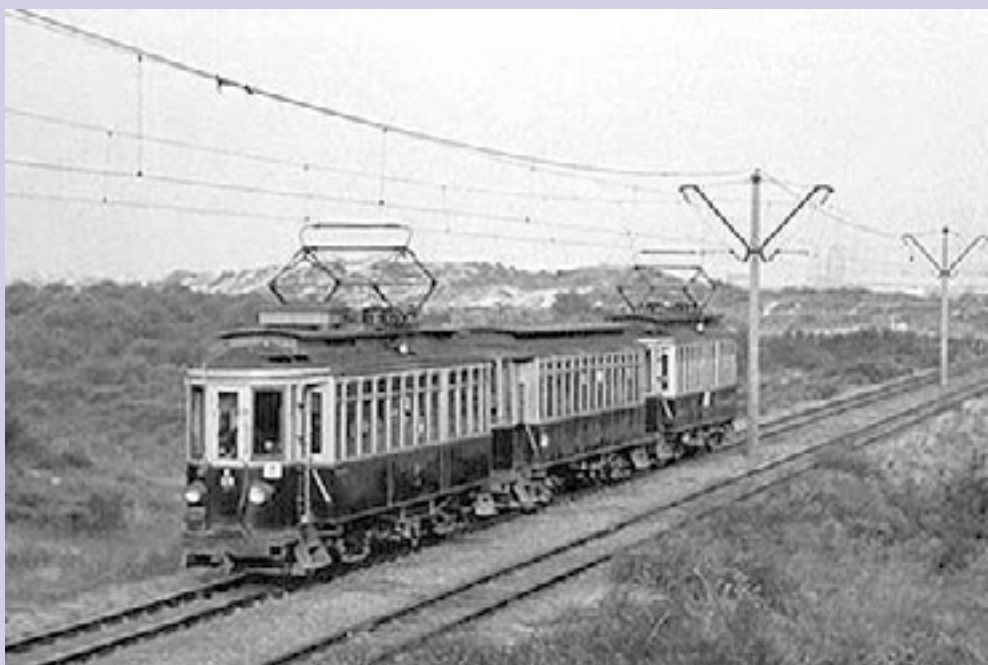
Concurrentie Gemeentetram

Met lede ogen zag de GTA het prille succes aan en bedacht een tegenzet. In 1908 ging autobus 14 van start met omgebouwde paarden-tramrijtuigen. Het werd een daverend fiasco en nog datzelfde jaar

Links: Vanaf 1918 kwamen nieuwe tramstellen in bedrijf, geleverd door Beijnes in Haarlem. Het Amsterdamse verkeer moest lang wennen aan de onverzettelijkheid van het ESM-materieel. Talrijk zijn de verslagen en foto's van aanrijdingen, zoals die op de foto links. Dat was vaak het gevolg van het gedwongen opgeven van de eigen vrije tram-baan van de ESM. Decennia later leerde ook het GVB de waarde van een vrije tram-baan inzien en nu weten we niet meer beter.

Materieel

Om een behoorlijk overzicht te verschaffen van alle wagens die de dienst Amsterdam-Zandvoort hebben bediend is een extra boekwerk nodig. Zo fraai een compleet Budapestse tramstel er uitzag, zo'n rommeltje kon het in de spitsuren met uit allerhande reservematerieel samengestelde forensentreinen zijn. De Métallurgiques of Kikkers reden in principe als enkele wagen en bedienden van 1904 tot 1924 de hele lijn. Ná 1924 namen de grote luxe trams deze dienst over en bediende de Métallurgiques het traject Spuistraat-Sloterdijk. Af en toe (spitsverkeer, zomerse dagen) reden de Kikkers, zoals de Métallurgiques genoemd werden, ook als samengestelde treinen en in noodgeval ook naar Haarlem. Er konden dan twee of meer motorwagens met een bijwagen gekop-



peld zijn in alle mogelijk volgorden: A-B-A of A-A-B-A. Kikkers waren éénrichting-wagens, dus kop en staart moesten altijd motorwagens (A) zijn. Er zijn in totaal 34 Métallurgiques besteld, genummerd A1-A34. Daarvan zijn er in 1932 10 stuks door de NZH bij de Waterlandse tram ingedeeld. Van de rest verdwenen enkelen door verbouwing tot bijwagen, ongelukken of brand, waarna er 19 overbleven: A1-A3, A5-A13, A15-A18, A20, A29 en A30. Deze nummers zijn niet steeds de nummers zoals uit de fabriek geleverd, maar soms het gevolg van verbouwingen

Boven: Een Kikker-trein met een Limburger in het midden.
Links: Een Kikker-trein met een Hamburger in het midden.



Beijnes leverde in totaal 13 zgn. luxe wagens: A251-A263, waarvan er zeven omgebouwde volgwagens waren. De ombouw van één daarvan, de A259, had zoveel geld gekost dat hij zijn leven verder sleet als het “Gouden Kalf”.

Ganz&Co in Hongarije leverde in totaal negen Budapester motorwagens: A451-A459. Daarvan waren er twee van normaalspoor naar meterspoor omgebouwde wagens: de A410 werd A459 en de A411 werd A458. Inderdaad waren de Budapesters zodanig gebouwd dat zonder aanpassingen zowel normaal- als meterspoor-onderstellen geplaatst konden worden. Drie van de negen waren twee-richtingwagens, d.w.z. een stuurstand aan elke kant, de anderen waren één-richtingwagens. Bij het samenstellen van de

treinen moest dus terdege nagedacht worden over de terugreis. De wagens hadden ook allen aan beide zijden instapmogelijkheid. De Budapesters hadden een centraal balkon met dubbele deuren en daartussen het kenmerkende ovale venster. De opstap bevond zich binnen de tram, alle andere wagens hadden voor en achter instapdeuren met vaste traptreden aan de buitenzijde. De bijwagens vormden een hoofdstuk apart. Beijnes leverde bij de luxe motorwagens 3 volgwagens B251-B253, waarvan er twee al onder een ander nummer elders dienst hadden gedaan. Ganz&Co leverde bij de negen motorwagens 16 bijwagens B451-B466, waarvan drie bestaande van normaal- naar meterspoor omgebouwde. In Hamburg kocht de maatschappij zes afgedankte bijwagens, die als B65-B70 dienst deden, aangeduid met ‘Hamburgers’. Datzelfde deed men met vier wagens van de Limburgse Tramweg Maatschappij, de B254-B257, aangeduid als de ‘ex-Limburgers’. Dat waren de wagens met het gestroomlijnde dak aan voor- en achterkant.

Het bijwagenpark werd nog aangevuld met een tweetal tot bijwagen omgebouwde motorwagens. Van het wagenpark van de ENET waren een zestal open bijwagens (1899-1901 in dienst gekomen) overgebleven die op zomerse dagen tussen Haarlem en Zandvoort aangekoppeld werden en dan heel populair waren (zie foto pag. 14). In 1935 werden die pas buiten gebruik gesteld. Buiten de passagierswagens was er een ruim wagenpark met dienstvoertuigen, bovenleidingwagens, sneeuwuimers/pekelwagens, gesloten en open goederenwagens, loc's, slijpwagens en nog wat soorten.

Links: Een Budapester-train in de Raadhuisstraat in de klassieke opstelling met de zware motorwagen in het midden.

stopte het experiment, zogenaamd door technische gebreken. De zes wagens werden verkocht..., aan de ESM, die ze nog eens ombouwde door ze per twee bakken op een tramonderstel te monteren en als volgagens op de lijn Spuistraat-Sloterdijk in te zetten. Na de Wiegbrug had de ESM het rijk weer alleen en lag er een vrije trambaan voor de ESM. Dat wil zeggen, tot in 1921 de hele gemeente Sloten opgeheven en door Amsterdam geannexeerd werd. In november 1927 verlengde de GTA tramlijn 13 door de Jan Evertsenstraat naar het Mercatorplein en werd het stedelijke regime over de trambaan verlengd tot de Krommerdt. Het jaar 1927 was ook het punt dat de ESM een deel van de vrije baan in de Admiraal de Ruijterweg moest opgeven. Alleen het laatste deel hield het uit tot na de Tweede Wereldoorlog. In 1929 kreeg de Wiegbrug eindelijk zijn bovenleiding en werd hij in 1931 verbreed tot 16 meter.



HIJSM

In 1916 bereikte de ESM een overeenkomst met de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij, die de trein tussen station Willemspoort, Haarlem en Zandvoort exploiteerde en in feite concurrent was. De overeenkomst leek een overname, maar de HIJSM liet de exploitatie volledig met rust en aan het oude team over. Het zal zo zijn dat de overname was ingegeven door kapitaalgebrek; direct bij de overname werd bij Beijnes in Haarlem nieuw materieel besteld. Beijnes leverde in totaal 13 zgn. luxe wagens: A251-A263, waarvan er zeven omgebouwde volgagens waren. Beijnes leverde bij de luxe motorwagens ook 3 volgagens B251-B253, waarvan er

Boven: Met de ENET werd ook het materieel overgenomen, waaronder een zestal open volgagens. Bij fraai zomerweer werden die tussen Haarlem en Zandvoort ingezet. Links: Een Beijnestrein in de gebruikelijke opstelling A-B-A. In dit geval zelfs "typenrein".

twee al onder een ander nummer elders dienst hadden gedaan. De ombouw van één daarvan, de A259, had zoveel geld gekost dat hij zijn leven verder sleet als het “Gouden Kalf”. De Beijnes-wagens in het algemeen werden wel – ietwat denigrerend – “pannebroden” genoemd. Deze tramstellen golden als luxe wagens, met meer comfort dan de Métallurgiques en sterkere motoren. De wagens van Beijnes hadden nog steeds een houten constructie voor de opbouw. In Hamburg kocht de maatschappij in 1906 zes door Falkenried gebouwde volgwagens, die als B65-B70 dienst deden en aangeduid werden met ‘Hamburgers’. Datzelfde deed men in 1936 met vier wagens van de Limburgse Tramweg Maatschappij, de B254-B257, aangeduid als de ‘Limburgers’. Dat waren de wagens met het gestroomlijnde dak aan voor- en achterkant. De diensten werden vanaf toen in de wildste samenstellingen de baan op gestuurd. Twee motorwagens duwden/trokken een wisselend aantal volgwagens tussen zich en verzorgden naar behoefte zitplaatsen voor de passagiers. Ook de Kikkers deden daarin mee. HIJSM fuseerde op 1 januari 1917 met het Staatsspoor, een semi-overheidsbedrijf. Ook hier weer had dit samengaan geen invloed op de exploitatie van beider sporen en dus ook niet op die van de ESM. Deze fusie mondde uit in de oprichting van de N.V. Nederlandse Spoorwegen op 1 januari 1938.

NZH

Een gevolg van de fusie van HIJSM en Staatsspoor was de oprichting van de Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Maatschappij, de NZHTM, waarin het Staatsspoor al het Noord- en Zuid-Hollands streekvervoer in wilde onderbrengen. De ESM diende daarin op te gaan en dat is in 1924 ook gebeurd. Vanaf dat moment ging de

Golden Glow

De Beijnes wagens hadden op het dak een geweldige extra schijnwerper staan, de Golden Glow. Vooral op de niet-verlichte buitentrajecten hadden die zo hun voordelen.

Dat waren kostbare armaturen en het personeel werd, samen met een aantal andere producten, in het crisisjaar 1934 geconfronteerd met de aanschafprijs ervan: f 45,- voor het huis en f 35,93 voor de glazen reflector. En dat terwijl de hele frontlamp op de andere wagens maar f 16,50 kostte. Of het personeel toch alsjeblieft zuinig op de spullen wilde zijn!

Ook op Budapesters verschenen later schijnwerpers van dit type.



Haarlemse tram, de Zandvoorter of de Kikker, of hoe ze ook maar genoemd werden, onder de vlag van de NZH verder door het leven. Het jaar 1924 is al of niet toevallig ook het jaar dat weer nieuw materieel werd aangeschaft. Dit keer bij de fa. Ganz & Co in Boedapest/Hongarije. Deze fabriek maakte toen de meest solide en betrouwbare tramstellen van Europa. Een uniforme opbouw van geklonken staal was geschikt voor het onderbouwen van zowel meterspoor- als normaalspoor-onderstellen, wat met het oog op (nooit uitgevoerde) toekomstplannen aantrekkelijk was. Ganz & Co leverde voor de lijn Amsterdam-Zandvoort in totaal negen Budapesters motorwagens: A451-A459. Daarvan waren er twee van normaalspoor naar meterspoor omgebouwde wagens: de A410 werd A459 en de A411 werd A458. Deze motorwagens heetten een snelheid van 80 km/uur te kunnen ontwikkelen. Ganz & Co leverde bij de



De NZH-fluit

Kenmerkend voor de Haarlemse tram – en ook voor de rest van het NZH-wagenpark – was het hese geluid van de hoorn of zoals de liefhebber liever zegt: de fluit. Toch was niet iedereen even gecharmeerd van het geluid. Tot 1929 moesten de trams zich in Halfweg langs de R.K. kerk en pastorie wringen. Ter plaatse gold een fluitverbod, bewerkstelligd door de pastoor van de benarde kerk. Bij overtreding vloog de pastoor woedend naar buiten om de bestuurder “de oren te wassen” en hij onderbrak zelfs wel eens de preek om verhaal te halen. De eerwaarde trok toch aan het kortste eind; in 1929 werden kerk en pastorie afgebroken en kwam er ruimte voor het Dr. Boumanplein.

<http://www.blauwetram.nl/nzh.wav>

negen motorwagens ook nog 16 bijwagens B451-B466, waarvan drie bestaande van normaal- naar meterspoor omgebouwde. Voor het totale NZH-railnet werden overigens nog veel meer Budapesters geleverd. Deze tramstellen waren gladder dan de vorige tramstellen; het centrale balcon had twee deuren met daartussen het kenmerkende ovale venster. Tijdens de rit waren de wagens volledig gesloten. Drie van de negen motorwagens waren twee-richtingwagens, d.w.z. een stuurstand aan elke kant, de anderen waren één-richtingwagens. Bij het samenstellen van de treinen moest dus nog steeds nagedacht worden over de terugreis. De meest gebruikelijke samenstelling was B-A-B, een motorwagen met aan beide zijden een bijwagen. Daarom hadden niet alleen de motorwagens

Links: Een Budapesters trein in de meest gebruikte samenstelling B-A-B. Elke bijwagen had minimaal aan één zijde een stuurstand, sommigen zelfs tweezijdig. Ook deze foto geeft een tramstel weer dat typenrein is.



een stuurstand, maar ook de volgwagens, soms hadden beide soorten zelfs tweezijdig een stuurstand zodat er nooit omgelopen hoefde te worden.

Haltes Amsterdam-Zandvoort in 1957

Amsterdam Spuistraat – Paleisstraat – Westermarkt – Marnixstraat – Bilderdijkstraat – De Krommert – Bos en Lommerweg – Sloterdijk – Burgemeester De Vlugtlaan – Geuzenveld – Halfweg – Vinkebrug – Haarlemmerliede Liedeburg – Haarlem Amsterdamse Buurt – Kampervest – Tempeliersstraat – Schouwttjesbrug – Leidsche Vaart – Aerdenhout (Nicolaas Beetslaan) – Mr. Enschedéweg – Bentveld – Westerduinweg – Waterleiding – Zandvoort Huis in de Duinen – Golfclub – Kostverloren – Zandvoort Tramstation.

Boven: In 1924 zag de halte Sloterdijk er al heel anders uit dan die op de foto op pag.3.

Rechts: De steeds weer spectaculaire entree van Haarlem: de Amsterdamse poort.

In de jaren vijftig was de dienstregeling zodanig opgezet dat op de volledige lijn met de diensten A t/m G en I een 15/20-minutendienst Amsterdam-Zandvoort v.v. gereden werd. In de spitsuren reden negen tussendiensten Amsterdam-Haarlem v.v. met de dienstletters H en K-R. Tenslotte waren er vijf diensten S-W Spuistraat-Sloterdijk v.v. Op het traject Spuistraat-Sloterdijk kon je in de spitsuren dus 22 diensten waarnemen, een indrukwekkend geheel. Toen op 6 oktober 1954 de dienst Spuistraat-Sloterdijk werd opgeheven, verdween ook de I-dienst Amsterdam-Zandvoort. Deze I-dienst alsmede een S-dienst werden toegevoegd aan Amsterdam-Haarlem. In de loop van 1957 is ook het aantal 'Haarlemse' diensten verder verminderd. Behalve dienstletters kende de NZHVM ook de dienstnummers 1-10 die naar behoefte werden ingezet voor extra trams. Meestal



Techniek

De Métallurgiques hadden twee tractiemotoren van 50 PK en de Beijnes motorwagens twee motoren van 60 PK. Budapesters uit de 450-serie hadden 4 motoren, van 100-125 PK afhankelijk van het type. De motorwagen woog 34 ton. Ze werden geleverd met twee schaarbeugels voor de stroomafname, de BBC (Brown Boveri & Cie) “pantograaf”. Die waren volledig van aluminium. Het lage gewicht zorgde er voor dat bij hoogteverschillen in de bovenleiding de beugels zich snel aanpasten. De beugels zijn in een later stadium alsnog versterkt met een extra stijl.

De trams waren voorzien van luchtremmen. Voor de enkele Metallurgiques was dat een direct werkende rem, maar toen de trams in stellen gingen rijden werd dat gewijzigd in een doorgaande rem, dat wil zeggen de luchtleiding werd van wagen naar wagen doorgekoppeld. Daar hoorde ook een beveiliging bij voor als de trein “brak”, naar ontwerp van

Westinghouse. Daartoe werd elk rijtuig voorzien van zijn eigen remcilinder en compressor, zodat ze zelfstandig konden remmen, en kregen een noodrem. De Budapesters hadden een tweekamerrem naar ontwerp van Knorr. Alle NZH-trams tezamen verbruikten in de jaren '30 zo'n 13.000 remblokken per jaar.



In 1921 werd geëxperimenteerd met automatische en half-automatische koppelingen. De keuze viel op de Ohio-Brass halfautomatische koppelingen. Om oudere wagens met (beker-)koppelingen toch te kunnen koppelen werd een hulpstuk geïntroduceerd, het “Amerikaantje” (foto onder). Mét

passagiers mocht dat alleen als er een mogelijkheid was de luchtslang van het remsysteem aan te sluiten, omdat het rijtuig anders onberemd zou zijn.

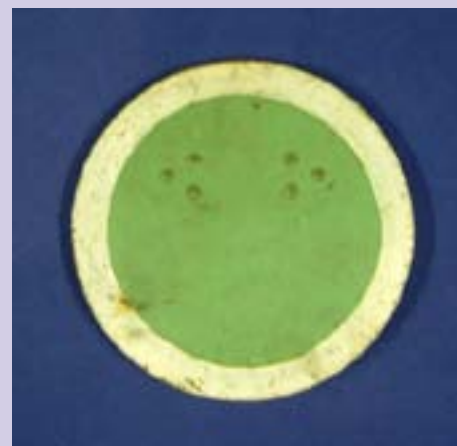




De Budapesters waren voorzien van een richtingtrommel met lijnfilm, waarop de diverse bestemmingen voorgedraaid konden worden (zie foto pag. 8). De Metallurgiques en Beijnes trams waren niet voorzien van zo'n richting-aanduiding. Daar werden de

AMSTERDAM
HAARLEM
ZANDVOORT
SPUISTRAAT
SLOTERDUK
AERDENHOUT

bestemmingen door een systeem met bordjes gebruikt. Een letterbordje, dat overigens ook op de Budapesters nog gebruikt werd, gaf de soort dienst aan en de eindbestemming. Een tram zonder aanduiding reed altijd door naar Zandvoort, tenzij de bestemming en/of functie aan de zij-



kant door middel van een groen of wit bord met tekst aangegeven werd. De dienst op Sloterdijk kreeg eventueel alleen op de kop een vierkant bord, groen met witte rand. Extra trams die niet volgens een dienstregeling waren ingelegd of werktrams waren herkenbaar door een op de voorkant geplaatst rond bord, groen met witte rand en een wit bord

met de tekst "Extra Tram". Daarnaast werden aan haltes waarschuwings- en informatieborden gebruikt om de passagier te behoeden in de verkeerde tram te stappen.

Voor nog veel meer techniek:
www.blauwetram.nl



Rechts: Op 31 augustus 1957 werd voor de Haarlemse tram een Requiem gezongen.

Onder: Stemningsbeeld van de eindhalte Spuistraat bij nacht.

ging het om druk strandvervoer naar en van Zandvoort. De trams Spuistraat-Sloterdijk waren herkenbaar aan een groen vierkant bord op de kop van de wagen.

Met het gereed komen van de bebouwing aan de Admiraal de Ruijterweg nam ook het aantal haltes toe. Logischerwijs zou dit tot een ongewenste en langere reisduur Amsterdam-Haarlem-Zandvoort leiden, reden waarom de trams met bestemming Haarlem of Zandvoort deze nieuwe haltes oversloegen. De reizigers met die bestemmingen waren aangewezen op “de Sloterdijker” die wél aan die haltes stopte. In Sloterdijk moest dan wel overgestapt worden, een regeling die vele jaren bleef bestaan.



Laatste ritten

Op 6 oktober 1954 was de vijftigjarige concessie verlopen en die wilde Amsterdam niet verlengen. In de spitsuren waren op het traject Spuistraat-Sloterdijk tot 22 tramstellen per uur te tellen en daar wilde de stad van af. Dat zou het einde betekenen van de Haarlemse tram, maar na veel onderhandelingen werd de verbinding met Haarlem en Zandvoort nog een aantal jaren gedoogd. Het was echter wel het einde voor de lijn Spuistraat-Sloterdijk, omdat die nu helemaal binnen de stadsgrenzen lag en verder door de GTA verzorgd kon worden. De Kikkers werden zoveel mogelijk elders ingezet, maar het beleid van de Nederlandse Spoorwegen en dus ook van de NZH was omschakeling van het streekvervoer op autobussen. De ene na de andere lijn werd omgezet in een autobusverbinding, de eerste in 1948 en de laatste in 1961. Aan dat gedo-

gen waren voorwaarden verbonden die de overlast in de stad door de logge NZH-treinen aan banden moesten leggen. Zo mochten er geen vier-wagentreinen meer in de stad rijden en diende het aantal trams op een dag te verminderen. In april 1957 werd een aantal forensentreinen door autobussen vervangen. Op 1 september 1957 moesten alle NZH-trams uit het Amsterdamse stadsbeeld verdwenen zijn. Het afscheid van de Haarlemse tram zou met enige feestelijkheden gepaard gaan. Dat hinderde een enkele recalcitrante trambestuurder niet om op de laatste dag aan de feesttooi van zijn wagen de nationale driekleur ondersteboven te hangen, wat natuurlijk een affront is. De plechtige laatste ritten zouden zowel van Haarlem als van Amsterdam vertrekken. Beide festiviteiten vielen volledig in het water door massale toestroom van liefhebbers. Duidzenden hadden zich verzameld in de Tempelierstraat in Haarlem en de Spuistraat in Amsterdam. Het ludiekste afscheid was in Haarlem, met de uitvoering van een speciaal geschreven Requiem door leden van “Zang en Vriendschap”:

*Z. en V. kom, zing je blauw,
Hul je netjes in de rouw,
Nu voor 't laatst de blauwe trèm,
Lost zijn rèr!
Trèm, trèm, trèm, trèm,
Dit is je Requiem.
Hoor ons hikken,
Hoor ons snikken,
Och, het scheiden valt ons hard,
Zie ons treuren,
Zuchtend zeuren,
Heel ontdaan, met bloedend hart.*

De laatste rit op de avond van de 31^{ste} augustus 1957 was over meerdere tramstellen verdeeld, maar in Haarlem moest de eerste extrarit vervallen omdat er geen doorkomen aan was. De tweede rit dan maar. De oorspronkelijk als trektram gedachte motorwagen A1 werd vervangen door de A18, omdat daar de vele kranen beter aan bevestigd konden worden. Ook die tram kwam



er moeilijk en slechts stapvoets door. In allerijl werd de laatste reguliere rit van de Tempelierstraat tot laatste rit verklaard. Dat was een normale F-dienst met de volgende Beijnes-trein: A263(kop)-A256-B254-A258 en daarvoor het Requiem gezongen. Toen de extradiens met de A18 op kop alsnog in de Tempelierstraat wist aan te komen werd het Requiem sportief nog een keer uitgevoerd. De tram is schijnbaar nooit meer verder gereden. In Amsterdam was het eigenlijk alleen maar ongeorganiseerde chaos, zij het met een zeer welwillend publiek richting personeel. De bierpompen konden de drukte nauwelijks aan. Ook daar kwam er van een laatste rit niets terecht. De feesttrams uit Haarlem zouden ook de reis weer terug maken, maar ze kwamen nooit in Amsterdam aan. Ook hier werd een ander tramstel in-



gezet en ook hier werd het een Beijnes-trein. Een familie in Jordaneze “klederdracht” van 1904 zou de rit naar Haarlem maken, maar zij stapten op de heenweg al op de Rozengracht uit en liepen naar huis. In trossen hingen de mensen aan de tram, stonden op elk uitsteeksel om maar een paar meter van de laatste rit mee te maken. Vele uren later dan gepland reed deze tram om 03:45uur dan toch nog de remise Leidsevaart binnen. Het personeel op de feesttrams had zijn handen vol aan het voorkomen dat souvenirjagers allerhande onderdelen van de tram zouden schroeven en dat niet steeds met succes. Tot vandaag moeten her en der in het land nog voorwerpen in privéverzamelingen rusten. De stichting “De Blauwe Tram” heeft een permanente oproep op zijn site om

Twee interieurfoto's van een Budapestse wagen in het NZH-museum.



die voorwerpen voor het museum terug te krijgen. Van de laatste tram, die van 03:45uur, waren alle lichtarmaturen gesloopt, zodat de tram in volkomen duisternis door het nachtelijke donker reed, alleen verlicht door de koolspitslampen van de Polygoon-filmploeg, die op een wagen langszij over de Haarlemmerweg meereed. Op zondag 1 september 1957 werden incidenteel nog wat afscheidsritten gemaakt, waarbij ook Bloemendaal en Zandvoort hun kans kregen. De allerlaatste rit met passagiers was van Zandvoort naar Haarlem en daarna nog een lege rit van de Tempelierstraat naar de remise Leidsevaart met als hekwagen de A259, het “Gouden Kalf”. Die wagen had de twijfelachtige eer de laatste wagen te zijn die om 16:30uur voorgoed de remise binnenreed.

Niet alleen de trams van de NZH waren niet meer welkom in de stad, ook de vervangende busdiensten kregen een nieuw busstation aan de rand van het centrum. Daarvoor werd een al jaren braakliggend terrein van de voormalige groentemarkt aan de Marnixstraat ingericht. Eind jaren '60 schoof dat busstation nog een stuk naar het politiebureau om plaats te maken voor de bouw van de Europarking. Publieke Werken van Amsterdam begon in 1958 met het verwijderen van de trambaan in de Admiraal de Ruijterweg. Ook een deel van het zandlichaam werd weggegraven om er een riolering in aan te leggen. Daarna werd de straat over de volle breedte geasfalteerd, waarna in 1960 een trotse wethouder het nieuwe vierbaans racecircuit opende. Vijfentwintig jaar later legde het GVB alsnog een trambaan aan op de Admiraal de Ruijterweg. Op 20 september 1982 werden de Amsterdamse tramlijnen 12 en 14 via deze route verlengd naar Station Sloterdijk. Ook al staat er geen hek langs de vrije trambaan, verkeersvrij is hij inmiddels wel..., net als toen.

Restauratie motorwagen A14

Het Vervoersmuseum van de NZH restaureert ook een Métallurgique rijtuig, de A14. Als u de vorderingen wilt volgen klikt u:
http://nzh-vervoermuseum.nl/rest_a14.html



Theo Bakker's Domein



Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.



Klik hier voor een overzicht van alle PDF's op deze site

