

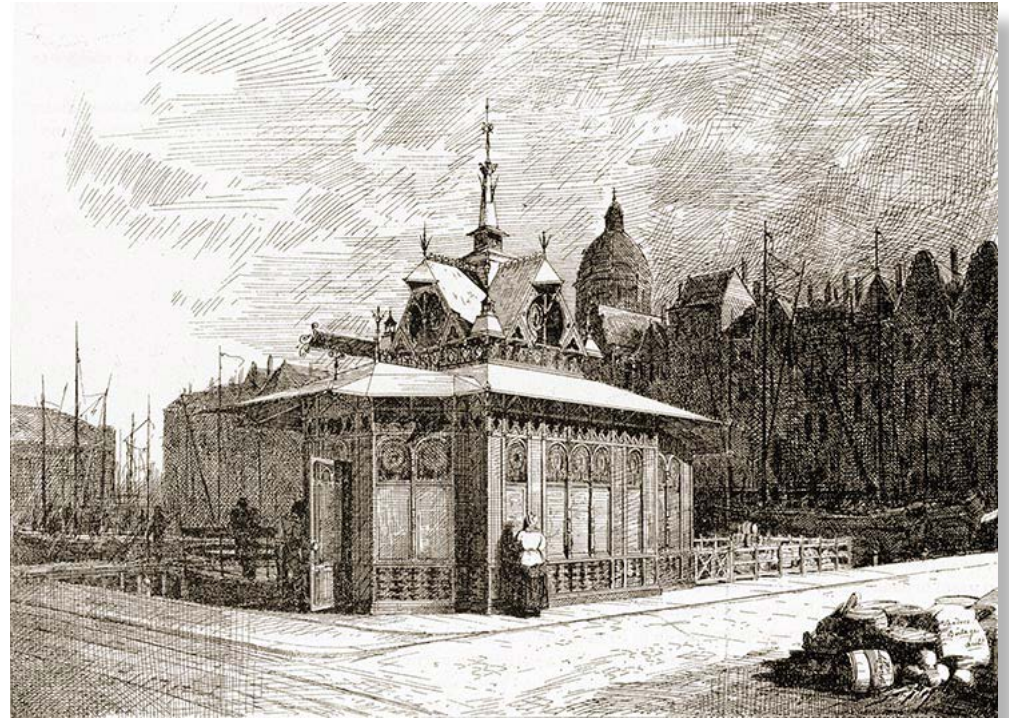
de Waterlandse tram

(1888-1956)



Het jaar 1839 is een keerpunt in het vervoer van personen en goederen in Nederland. De wegen waren nooit populair, zeker niet in het drassige Holland. Van de trekschuit stapte men na 1839 over op railvervoer, simpelweg omdat een spoorbaan makkelijker aan te leggen en te onderhouden was dan een stelsel van wegen. Toen het zover was ontwikkelden professionals en leken talloze ideeën voor railvervoer, zo ook Ir. Theo Sanders, die we gerust een trein- en tramfanaat mogen noemen. Hij had in Delft niet alleen bouwkunde gestudeerd en afgerond met een diploma maar ook dat voor civiel ingenieur behaald. Hij vestigde zich als architect in Amsterdam en besteedde zijn vrije tijd aan spoorplannen. Hij publiceerde er zelfs een boek en enkele brochures over en ook vroeg hij af en toe een concessie aan voor zo'n plan. Zijn ideaal was een stoomtramnet in én rond Amsterdam, maar daarbij stond hij op de tenen van diverse omnibusdiensten waaronder de AOM. Het werd uiteindelijk een stoomtram buiten Amsterdam met een nogal gekunsteld vertrekpunt in de stad: de Waterlandse tram van de *Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij*.

In 1880 was de door stoom aangedreven locomotief een algemeen geaccepteerde krachtbron voor treinen en trams. Dat gaf binnen de stad problemen omdat behalve vette rook ook wel eens vonken uit de schoorstenen kwamen. Daarom werden veel steden deze locomotieven uit hun stad. Sanders presenteerde bij zijn plannen voor trams binnen Amsterdam de mogelijkheid van vonkenvrije locs. Die hadden een net van heetwater-reservoirs langs de route nodig, maar ze waren tenminste gevaarvrij. Door tegenwerking van vooral de AOM kwamen de plannen van Sanders niet van de grond en hij week uit naar buiten de stad. Nu waren spoorwegmaatschappijen begonnen met treinen van Amsterdam naar Den Helder en Enkhui-



zen. Rederij Goedkoop onderhield o.a. een goed lopende dienst op Purmerend met stoomschepen. Ook dat gebied viel dus weg. Sanders zag alleen kans een rendabele dienst op te richten in Waterland. Dat was totaal geïsoleerd en voor transport helemaal aangewezen op trekschuiten en beurtvaarders. Probleem daarbij was dat elke vierkante meter grond in Waterland in particulier eigendom was en dat de onderneming alleen al voor het kopen of huren van stroken grond voor de trambaan veel kapitaal nodig zou hebben. Samen met Hendrik Calkoen, burgemeester van Edam en bevriend met Sanders, knobbelde Sanders een route van de noordoever van het IJ

Boven: Quizplaat van deze week: het stationsgebouwtje van de Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij, ontworpen door de initiatiefnemer Ir. Th. Sanders en zijn compagnon H.P. Berlage.



naar Edam met een aantal grotere plaatsen langs de route waar haltes zouden komen. Die route werd vervolgens uitgestippeld van de Zuiderdijk, de latere Adelaarsweg, naar Buiksloot, vandaar via Zunderdorp naar Het Schouw door de drooggemaakte Buikslotermeer en door de Broekerpolder naar Broek in Waterland. Vandaar ging het naar Monnickendam en over de Nieuwendam en de Katwouderpolders naar Edam. Op Buiksloot na waren de gemeenten waar de route langs zou gaan redelijk enthousiast door de verbeterde transportmogelijkheden voor producten die voor Amsterdam bestemd waren. Dat was veel meer dan melk en andere zuivelproducten.

Boven: Een zeldzame foto van het eerste houten stationsgebouw aan de Adelaarsweg in Amsterdam-Noord, dat in 1895 afbrandde.

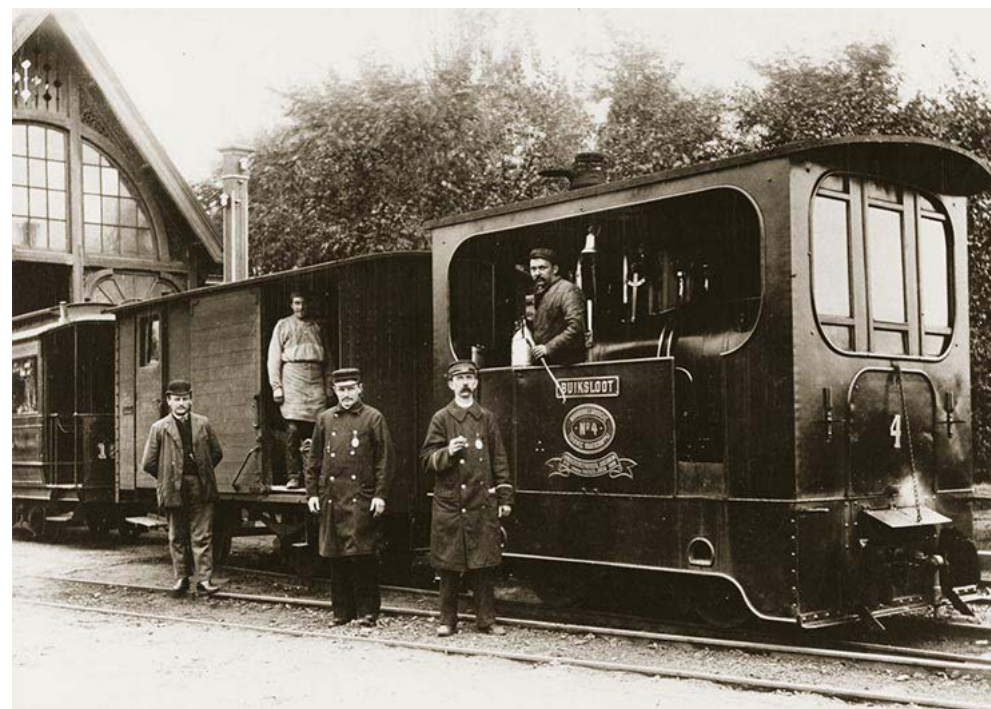
Rechts: Het in 1889 verplaatste stationsgebouwtje, nu aan het Stationseiland tegenover CS

Monnickendam zag kansen voor zijn vele visrokerijen en zeepfabriek, Edam voor zijn kaas, houtzagerijen, de zoutziederij (export) en touwslagerij en de producten die Volendam nog zou willen vervoeren. Dat verkocht zijn vis midden op de Zuiderzee en verdiende niets aan afslag en verwerking. Broek in Waterland zag, behalve dat zijn melk sneller afgevoerd zou worden, kansen voor het toeristische aspect. Dat liep al aardig maar was omslachtig, langzaam en duur. Met de tram zou het aantal toeristen zeker toenemen. Buiksloot had geen interesse omdat er nauwelijks verbetering te verwachten was. Het lag al op een sprongetje van het Tolhuis. Het dorp moest dus 'overgehaald' worden.

De financiering werd een enorm probleem. Sanders dacht aan een bedrijfskapitaal van f 1 miljoen, waarvan op voorhand al f 200.000,- nodig zou zijn voor de aanleg. Zonder te weten of dit zou lukken vroeg hij december 1880 een concessie bij elk der halteplaatsen en de provincie.



Ambtelijke molens malen langzaam en er gingen jaren voorbij. Sanders verbeterde zijn idee voortdurend. Hij beloofde speciale melktreinen met een heel netwerk van distributiepunten. Door het aanleggen van de spoorlijn Zaandam-Hoorn-Enkhuizen dacht Sanders er over de tram van Edam door te trekken naar station Kwadijk, om zo een aansluiting te maken op de trein. Het vertrekpunt in de buurt van het Tolhuis was bij lange na niet de binnenstad te noemen. Door de tegenwerking van concurrerende trammaatschappijen wist Sanders niet beter te bedenken dan een tramboot van het Damrak te laten vertrekken naar het stationsgebouw in Noord. De lange onderhandelingen speelden Sanders parten. De een na de andere kaper vertoonde zich op de kust. De Haven Stoombootdienst organiseerde in 1884 toeristentrips naar Broek en Monnickendam.



Gebroeders Goedkoop breidde zijn beurtvaartdiensten uit over Waterland en zij kochten elke concurrent in 'hun' gebied op om de hegemonie te krijgen. Dat waren steeds stoomscheepjes met het nadeel dat ze 's winters door dichtgevroren vaarten soms weken niet konden varen. Monnickendam dreigde af te haken als willige halteplaats toen een collega-ingenieur Jubsien een concessie voor een tram tussen Amsterdam en Monnickendam met aansluitende vaartocht naar Marken aanvroeg. Gelukkig voor Sanders kreeg ook die de zaken niet zo snel rond. Hijzelf vorderde wel steeds meer. Hij had toezeggingen voor bescheiden financiële deelname van de gemeenten langs de route en van een klein aantal geldschietters. Ook al

Boven: Een tramstel van het eerste uur met loc van Backer en Rueb, hier op station Edam.
Links: Het vernieuwde station Tolhuis, opnieuw gebouwd na de brand van 1895..

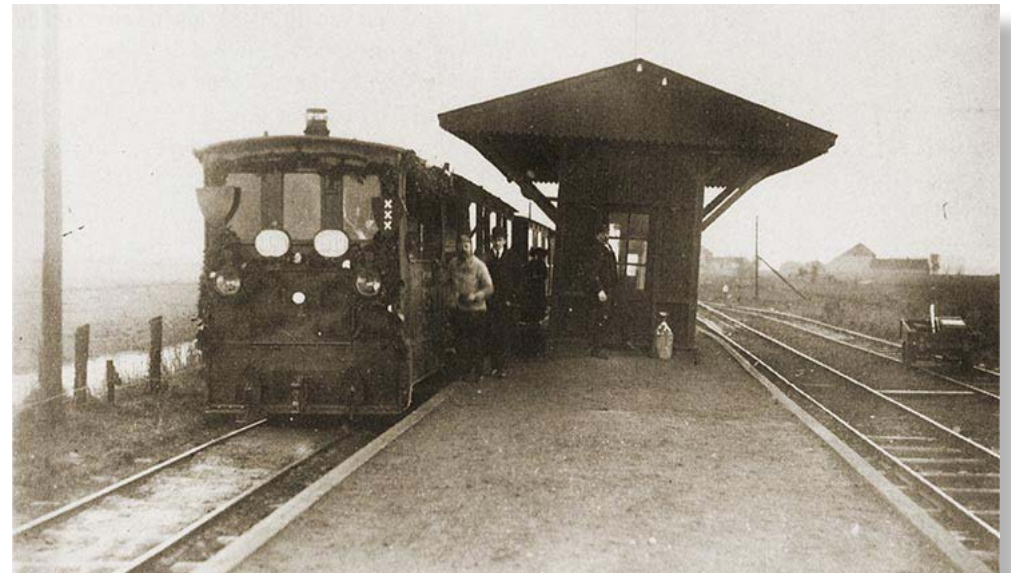


weigerden de landelijke en provinciale overheden resoluut elke subsidie, Sanders kreeg zijn f200.000,- bij elkaar, dankzij een obligatielening. Op 30 april 1888 werd voor notaris Wertheim in Amsterdam de N.V. Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij opgericht. Directeur werd L.J.Schüller en commissarissen Th. Sanders, Jhr. Jb.Hartsen, J.Reynvaan, H.M.Huydecoper (familie van mevrouw Sanders-Huydecoper) en Hendrik J.Calkoen, de burgemeester van Edam. In juni 1888 begon men aan het tracé en rekende er op dat 1 januari 1889 de tramlijn in gebruik genomen kon worden. Er was gekozen voor smalspoor van 1000mm breed, door de provincie voorgeschreven voor trams. Er werden vijf locomotieven gekocht bij machinefabriek Backer en Rueb te Breda. Dat waren zeer compacte locs van slechts 3,20 meter lang, waarbij de techniek volledig afgedekt was door een behuizing, wat veiliger was als de trambaan

*Boven: Het eerste station Buiksloot. In 1945 zou dit elders totaal opnieuw gebouwd worden
Rechts: Overstaphalte Zunderdorp, waar zich na 1894 de tramlijnen naar Purmerend en Edam zouden splitsen.*

door een bebouwde kom voerde. Daarnaast werden twee stoomboten gekocht voor personenvervoer van het Damrak naar Noord. Eén ervan kon 200 passagiers bergen, de andere 125. Open en bloot in weer en wind, dat wèl. In de stad zou toch nog een tussenhalte komen op het Stationseiland in aanleg. Dat kreeg Sanders voor elkaar omdat die halte na ingebruikneming van het Centraal Station het definitieve beginpunt zou worden.

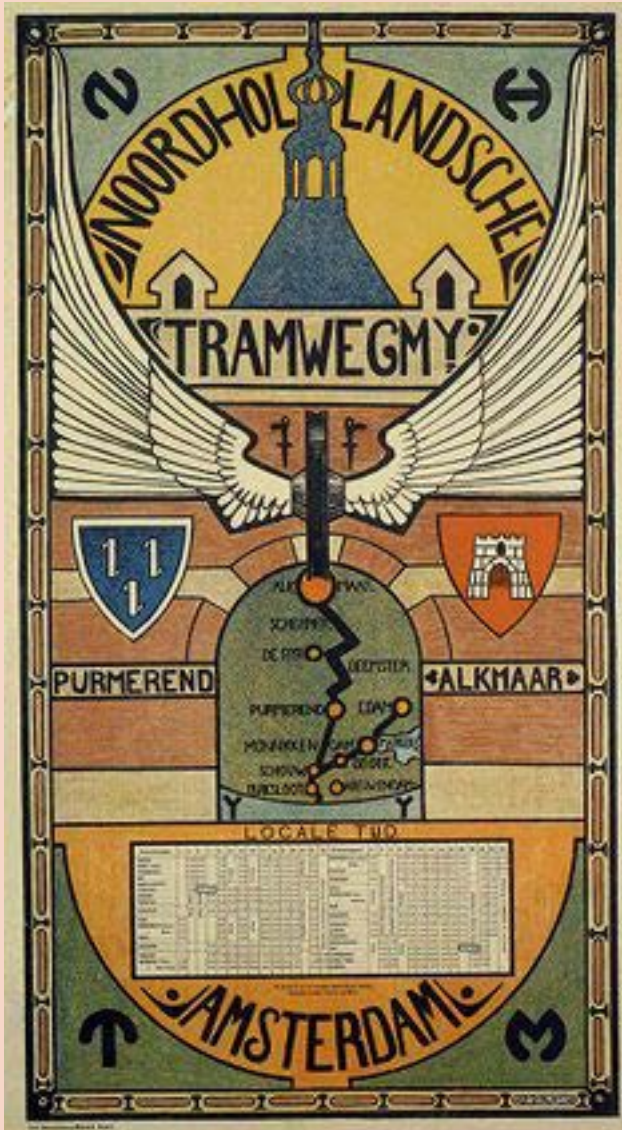
Van een failliet trambedrijf in Hoorn kocht de NHT vier personenrijtuigen van Duitse makelij met 40 plaatsen en nog twee gesloten wagens voor post en goederen. In 1889 volgden nog twee grote rijtuigen van Beynes met 52 plaatsen. Er werden twee locs vooruit geleverd waarmee materiaal vervoerd kon worden en testritten uitgevoerd konden worden. De aanleg ging niet steeds van een leien dakje maar medio december was het tracé toch gereed voor testen. Op 12 december 1888 vond een feestelijke rit plaats waarbij op elke halte de betreffende burgemeester met zijn gezelschap aan boord



Rechts: Station Tolhuis werd uitgebreid met een kantoorgebouw, werkplaatsen en woning voor de stationschef. Bovendien kwam er een groot rangeerterrein bij. De overkapping was deze keer geheel van ijzer en door eigen personeel gebouwd.

**Verwarring:
is nu het NHT of
NHTM?**

Verwarring die niet in de laatste plaats door de maatschappij zelf in de hand gewerkt werd. In de officiële drukwerken staat steeds NHT maar op de rijtuigen stond regelmatig NHTM te lezen. Ook op het stationsgebouw tegenover het CS staan de vier letters als ornamenten, vandaag zelfs nog. Op de vervoersbiljetten stond dan weer NHT en op posters toch weer NHTM.



genomen werd om de rest van de rit gezamenlijk te reizen. Op 13 december begon – met een beperkte dienstregeling van drie ritten per dag heen en weer – de geregelde dienst. Dat werd snel uitgebreid tot zes keer per dag toen de een na de ander de locs 3 t/m 5 geleverd werden. Ze kregen een heuse naam, namelijk elk der vijf haltes werd vernoemd. De trambaan Amsterdam-Edam was 21½ km lang en deze afstand kon in 70 minuten afgelegd worden.

De eerste winter ging gepaard met veel technische mankementen, ontsporingen en ander ongemak. Er werd in Waterland flink geschamperd op de nieuwe tram. De locs gaven veel problemen; de techniek stond eigenlijk ook nog in de kinderschoenen. Pleister op de wonde was de strenge vorst in de winter 1888-'89, die alle concurrenten belette om te blijven varen. Men was wel aangewezen op de tram met af en toe dan maar een vertraging, maar die wèl bleef rijden. De extra inkomsten waren zeer welkom, die winter. Dat verhaal herhaalde zich in de winter 1890-'91 die nog strengere vorst liet zien. Toch bleek in die winter dat ook de NHT problemen met de vorst kon krijgen; ook de tramboot kwam er niet meer door. De oversteek was al ingekort tot de De Ruijterkade maar ook dat



stopte. De kabelpont was de enige die door het inzetten van zware ijsbrekers nog in de vaart gehouden werd. De NHT liet zijn reizigers op station Tolhuis verder aan hun lot over en vergoedde ook niet de vijf cent die de klanten extra moesten betalen voor de pont. Dat leverde de NHT een tik op de vingers op van de gemeente Edam. Het afleveren van de passagiers in het centrum van Amsterdam was immers een voorwaarde voor de concessie.

De bewoners van Waterland leerden in die eerste jaren toch wel de voordelen van de stoomtram inzien. De directie zette zich ervoor in de service uit te breiden. De speciale melktram kwam er inderdaad en reed twee keer per dag. Op 1 april 1889 veroverde de NHT het contract voor het vervoer van post. 's Zomers zette de maatschappij

Boven: De halte Broek in Waterland. De opgang is naar een brug over de Broekervaart.

Rechts: De halte Monnickendam voor hotel De Posthoorn. Tot de laatste dag reed de Waterlandse tram noordgedwongen door de bebouwde kom van Monnickendam.

op zondagen twee diensten extra in voor toeristen en dagjesmensen. Er kwam een speciale boottram die slechts tot Monnickendam reed en twee maal per dag aansloot op een stel snelzeilende bidders van Marker schipper C. de Waart die de gasten naar zijn eiland overzette. De eilandbewoners begrepen nog niet veel van toerisme en de NHT moest in een eigen tent op het eiland versnaperingen aanbieden.

In 1892 kwam de NHT financieel in zwaar weer. De nieuwigheid was ervan af wat het aantal passagiers drukte. Streng vorst die de concurrentie uitschakelde was ook niet meer aan de orde geweest. In 1892 nam directeur Schüller ontslag en nam Sanders zijn taak over. Bovendien vloeide er een flink aantal personeelsleden af om de kosten te drukken.

[Bekijk op YouTube](#) een stuurstandrit van de Waterlandse tram.



Amsterdam-Purmerend 1894 en -Alkmaar 1895

De eerste jaren al bewees de NHT levensvatbaar te zijn. De bescheiden winsten gingen echter helemaal op aan de rente op de obligaties en kon er geen dividend uitgekeerd worden aan de aandeelhouders. Sanders zag in de resultaten genoeg redenen om aan uitbreiding te denken en al in 1890 vroeg hij Purmerend om een concessie voor een dienst Amsterdam-Purmerend met in het achterhoofd de mogelijkheid die door te trekken tot Alkmaar. Medio 1892 waren eindelijk alle vergunningen rond en niet te vergeten de onteigeningswet aangenomen.

De TNHT kreeg bijzonder gunstige voorwaarden gepresenteerd door de gemeente Purmerend, maar in ruil daarvoor wilde die een

NHT wordt TNHT

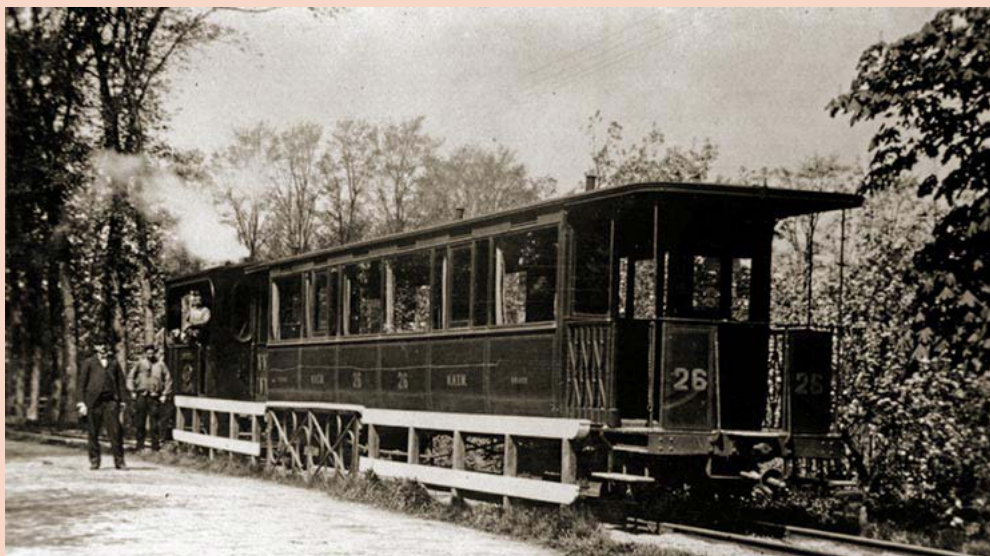
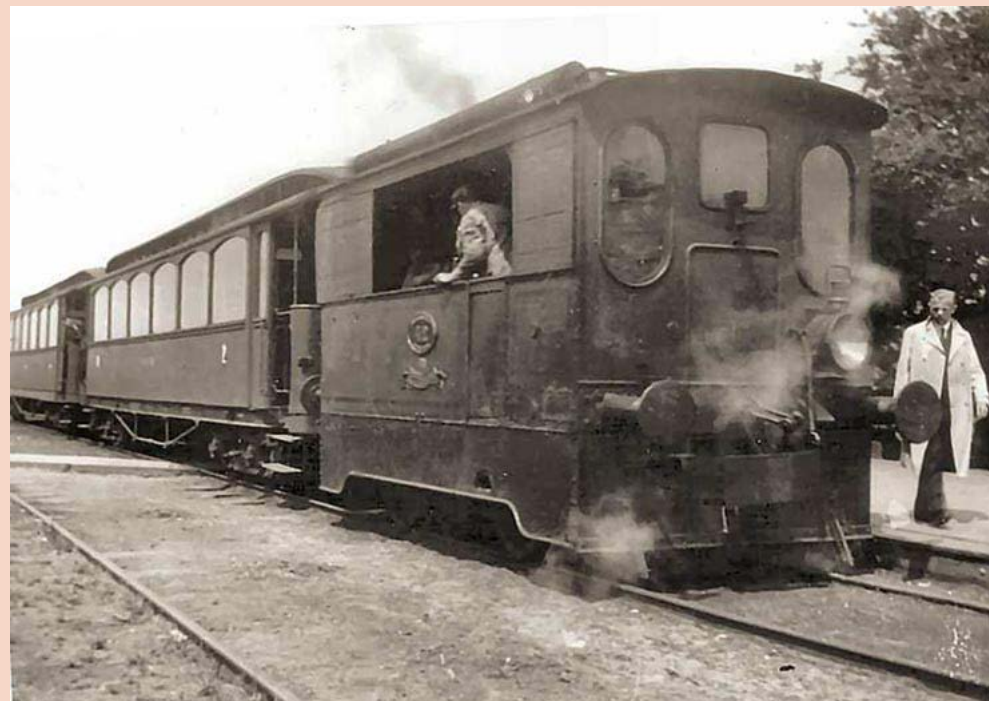
Door een foutje inschatting stond in de statuten van de NHT alleen een lijn Amsterdam-Edam genoemd en dat voor een uitbreiding nooit nieuw geld geleend mocht worden. Voor de lijn naar Purmerend werd dan maar gekozen voor een nieuwe (dochter-)maatschappij. Op 31 juli 1893 werd in Amsterdam de Tweede Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij (TNHT) opgericht. De reeds verkregen concessies en toegezegde subsidies voor de nieuwe lijn werden bij deze TNHT ondergebracht. De TNHT ging ook de lijn Amsterdam-Edam exploiteren, wat de NHT tot een papieren NV maakte, iets dat we vandaag een holding zouden noemen. Het aandelenkapitaal van de TNHT kwam onder beheer van de NHT. De TNHT betaalde een vergoeding aan de 'moedermaatschappij' voor het gebruik van het bestaande traject. Naar buiten trad alleen nog de TNHT, ook op drukwerk edg. hoorde alleen die naam te staan. Vooral in de literatuur over het trambedrijf wordt daar nogal eens tegen gezondigd.



dikke vinger in de pap waar het de dienstregeling en het maximum van de tarieven betrof en moest de TNHT het station zelf inrichten en de totale infrastructuur van de stad tot het station, inclusief het wagenplein zelf aanleggen.

Door het succes van de lijn Amsterdam-Edam waren de provinciale en landelijke overheden opeens veel toeschietelijker met vergunningen en subsidies. Het eenvoudigste traject Het Schouw-Purmerend (Jaagweg) liep over een rijksweg en aan de vergunning in 1893 om daarop de trambaan aan te leggen was de voorwaarde verbonden dat die 1 juli 1894 in exploitatie was. Net op het nippertje werden half juni de proefritten gemaakt, 20 juni de openingsrit met genodigden en op 22 juni begon de normale dienstregeling. Voor deze

Boven: Station Purmerend kent een bewogen geschiedenis. Het werd in 1894 in gebruik gesteld als voorlopig eindstation van de lijn Amsterdam-Alkmaar. In 1895 werd het tussenstation en in 1932, na beëindiging van de dienst op Alkmaar, kopstation. Na opheffing van de Waterlandse tram in 1956 werd het busstation voor de NACO en een busstation is het vandaag nog steeds.



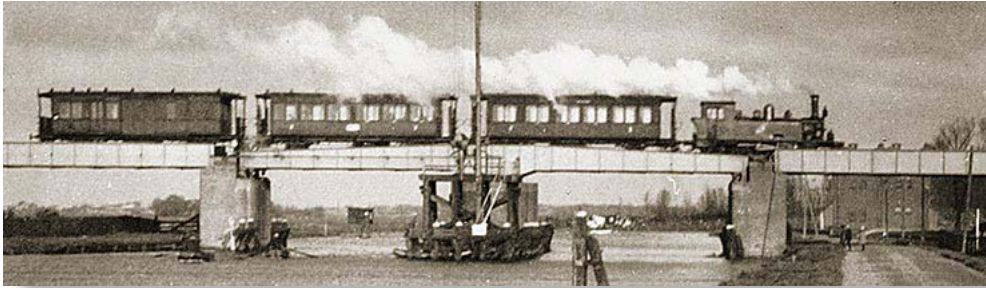
*Linksboven:
Verzameling
tramstellen op 'n
emplacment*

*Linksonder:
Halte Beemster*

*Rechtsboven:
Emplacement
Volendam*

*Rechtsonder:
Het 'boemeltje
naar Purmerend
staat klaar op
het perron van
Station Tolhuis*





lijn werden twee nieuwe locs besteld uit dezelfde serie van Backer en Rueb. De trekkraft was in die paar jaar met bijna een kwart verbeterd. Er werden nieuwe rijtuigen gekocht, vijf open en gesloten goederenwagens en een veewagen, het jaar erop aangevuld met nog twee veewagens. Tot slot werden er – verspreid over de periode tot 1898 – nog drie tramboten aangeschaft voor de verbinding over het IJ. Ook nu weer werd men de eerste maanden geplaagd door mankementen en ontsporingen door verzakkingen. Maar ook nu weer bleek de lijn succesvol zodat Sanders weer aan het volgende traject ging denken. *Bekijk station Purmerend op [Poldersporen](#).*

Het traject Purmerend-Alkmaar werd het langste en duurste dat de maatschappij zou aanleggen. Het eerste deel vanaf Amsterdam-Noord werd over dezelfde trambaan gereden, met even buiten Zunderdorp een splitsing. Dat dorp werd in het eerste traject helemaal niet genoemd, ondanks dat er wel gestopt werd. Nu werd het zowaar nog een drukke overstaphalte voor twee kruisende lijnen. De lengte van het middenperron groeide uit tot 125 meter.

Een feestelijke opening van de dienst op Purmerend bleef uit; die wilde de maatschappij bewaren voor de opening van het deel Purmerend-Alkmaar. De feestelijkheden kwamen er alsnog bij de opening van de dienst op Alkmaar, op 15 juli 1895.

Boven: Het viaduct van de trein Zaandam-Enkhuizen was een bottleneck in de Jaagweg

Marken Express 1905

Op 1 december 1903 trad Ir. Sanders af als directeur en werd hij opgevolgd door Ir. W.A.E. Geuns. Dat was een ambitieus man met grootse plannen voor de ontwikkeling van een toeristische tak in de TNHT. Op het idee brachten hem de ondernemende buitenland-

Brand 1895

Enkele maanden na de opening van de dienst op Alkmaar brandde het houten kopstation Tolhuis (zie pag. 3) helemaal af. De passagiers stapten aansluitend twee jaar rond tussen de puinhopen tot in 1897 begonnen werd met de bouw van een nieuw stationsgebouw, dit keer met een dubbele overkapping (zie pag. 4). De dienst op Purmerend en Alkmaar kreeg een eigen perron. De dubbele overkapping werd in eigen beheer en door eigen personeel gebouwd en was deze keer geheel van staal.



se toeristen, vaak Engelsen. Die ondernemen reizen door ons land langs dorpen en stadjes, waarover in hun land de wildste verhalen gepubliceerd werden. Waterland en in het bijzonder Volendam en Marken en het keurig aangeharkte en gepoetste Broek in Waterland met zijn folkloremuseum stonden op het lijstje. Daar wist Geuns wel raad mee. In 1905 startte een soort rondrit met zoveel mogelijk verschillende vervoermiddelen, 't liefst van eigen huize. Ingeschakeld werden de botters van De Waart, die door de TNHT werden gekocht. Verder werden nieuwe schepen aangeschaft voor het Edammer veer, zoals de Stad Edam, die ook passagiers konden vervoeren. Schipper P. Nierop bezat enkele trekschuiten waarmee hij personen vervoerde tussen Volendam en Edam. Kopen liet hij zich niet maar hij sloot wel een contract met de TNHT voor een geregelde service die aansloot op de aankomsttijd van de toeristenboot. Dat was voor Nierop de gelegenheid niet brodeloos te worden. Het spoor Kwadijk-Volendam zou immers het jaar erop in bedrijf komen.



De reizigers staken op de normale manier over naar station Tolhuis. Daar werd de stoomtram genomen en via een tussenstop in Broek ging het naar Monnickendam waar een motorboot hen overzette naar Marken. Vandaar brachten de botters hen naar Volendam. Daar stapte men over op de trekschuit die de reiziger naar Edam bracht, vanwaar ze weer de stoomtram naar Amsterdam namen. Dit mag als de voorloper gezien worden van de latere Marken Express. Na de overname door de NZHVM (meestal NZH genoemd, ook door henzelf) werd onder de noemer Marken Express deze rondreis geprofessionaliseerd, trams met speciale salonrijtuigen buiten de dienstregeling om. De trekschuit bleef in ere maar werd niet meer overladen zoals Nierop nog wel eens deed. De botters kre-

Boven: Motorboten zoals deze Koningin Emma onderhielden een veerdienst tussen Volendam en Marken.

Links: Officieel onderdeel van een rondrit: de trekschuit tussen Volendam en Edam.



Veerdiensten

De TNHT zag wel wat in bootverbindingen naast de trams, vooral voor goederenvervoer, maar ook wel voor passagiers. Daar zou in de toekomst nog een leuke toeristische attractie uit voortkomen (zie onder Marken Express). Er werden hier en daar wat ondernemingen overgenomen maar eigenlijk was alleen het Edammer veer succesvol, in de zin dat het flink bijdroeg aan de resultaten. Dat was een bestaande beurtvaartdienst die de TNHT in november 1905 overnam. Met het verbinden via spoor van Volendam en Edam stelde de TNHT in 1905 een passagiersveer in tussen Marken en Volendam. Dat betekende het einde van de samenwerking met schipper C. de Waart en zijn botters tussen Monnickendam en Marken. De verbinding tussen Marken en het vasteland werd hierdoor sneller en vooral betrouwbaarder. Menig Marker vrouw kon nu werk in Amsterdam zoeken. Velen onder de lezers zullen het beeld nog wel kennen, van Marker vrouwen in klederdracht, die zich dagelijks vanaf de steiger voor het CS over de stad verspreidden.

gen motoren zodat ze onder alle omstandigheden in een half uur naar Volendam overstaken. De stoomtrams werden vervangen door elektrische en de open stoomboten van het IJveer werden overdekte scheepjes met dieselmotoren.

Kwadijk-Edam-Volendam 1906

Een onjuiste voorstelling van zaken is de bewering dat in 1905-'06 de lijn Amsterdam-Edam naar Volendam doorgetrokken werd. De TNHT was in 1895 bezig geweest met die verlenging maar had er van afgezien. In 1905 nam de HIJSM, die de treinverbinding Zaan-dam-Enkhuizen (1885) exploiteerde, de draad weer op en legde de tramlijn Kwadijk-Volendam via Edam aan, die op station Kwadijk aansloot op de trein. Het betrof echter een lijn met normaalspoor (1435mm), dezelfde breedte als de trein. Ook het beoogde materieel kwam allemaal uit het bestand van de HIJSM. Op het allerlaatste moment wilde de maatschappij van de exploitatie af en polste de TNHT of die dat niet wilde doen. Die had er wel oren naar en zo geschiedde. Die instemming lijkt vlotjes verkregen, maar daar ging





een logische verklaring achter schuil. De HIJSM, op zoek naar de hegemonie in railvervoer door Noord-Holland, was sinds 1903 de grootste aandeelhouder van de NHT/TNHT geworden en het instemmen met de exploitatie van de lijn Kwadijk-Volendam was door de meerderheid van de HIJSM bij voorbaat opgelegd. De uitwisselbaarheid van het materieel was 0,0% en dus moest er altijd overgestapt worden. Dat duurde tot de elektrificatie van het traject Amsterdam-Edam. Toen werd naar Volendam een derde rail in het normaalspoor van de NS gelegd, zoals we dat in Amsterdam van het stadstraject van de Haarlemse tram kennen. Zo werd Volendam

Vorige: Luchtfoto van Volendam met schuin door het midden de trambaan.

Boven: Het emplacement Volendam na 1932, met gebroederlijk naast elkaar spoor en tram.

Rechts: Het nieuwe stationsgebouw Amsterdam aan het Stationseiland (1912).

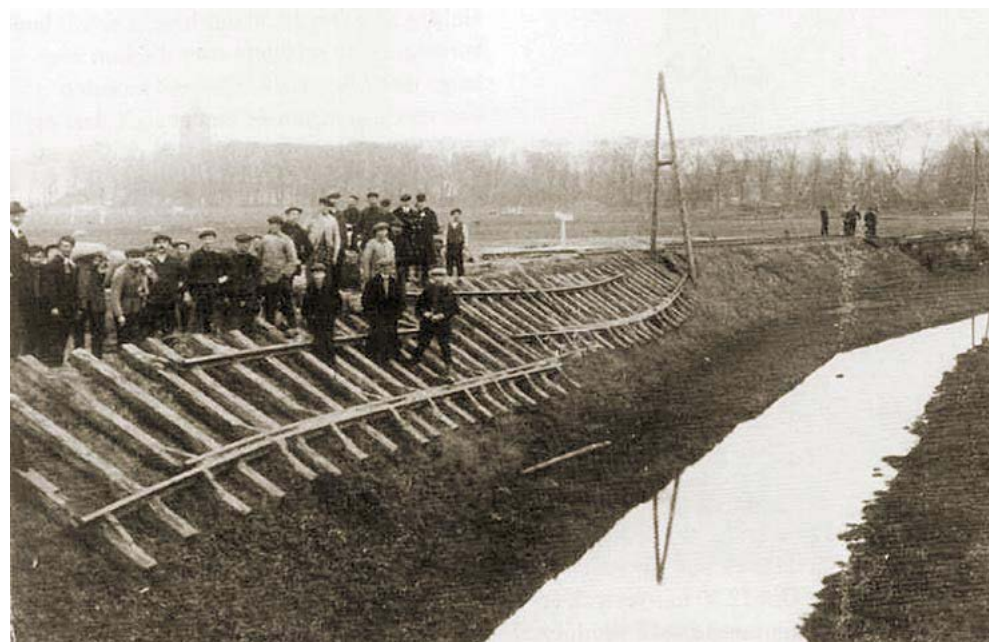
opeens door de NS én door de TNHT bediend. Niet lang; in 1933 staakte de NS het personenvervoer tussen Kwadijk en Volendam. Alleen het goederenvervoer (steenkool heen, vis terug) bleef tot 1944 gehandhaafd.

Stationsgebouw zonder spoorrails 1912

In mei 1907 vroeg de TNHT architect J.H.W. Leliman om een stationsgebouw te ontwerpen ter vervanging van het eerste gebouwtje van Sanders en Berlage. Ook de goederenloods zou meteen vervangen moeten worden en de steiger opnieuw en groter opgebouwd. In december van datzelfde jaar werden de tekeningen bij de gemeente Amsterdam ingediend. Die vielen niet in goede aarde en de ambtelijke molen maalde bewust zeer traag. Er was veel kritiek op het ontwerp en in augustus 1909 diende de TNHT een vereenvoudigd plan in. Dat werd pas december 1910 goedgekeurd door de Raad, in januari 1911 betekend en op 1 maart 1911 trad het huurcontract voor een ruimere wallekant in werking. De bouw van het nieuwe



stationsgebouw verliep vlotter. Op 28 april 1912 opende de burgemeester van Amsterdam het nieuwe gebouw, dat geheel van hout was opgetrokken. Er was een ruime horeca-afdeling in het pand aanwezig die aan A.A.Smits verpacht werd. De TNHT noemde het 'Station Amsterdam' maar de volksmond had het over het Noord-Hollandse koffiehuis. Na overname door de NZH veranderde er ook veel voor het koffiehuis. Het werd flink verbouwd waardoor het een heel ander uiterlijk kreeg. Dat is het beeld dat latere generaties kennen: vanaf 1931 werd – ten koste van een deel van de goederenloods – de passagiersstromen meer ruimte gegund. Daardoor veranderde de dakconstructie nogal. De steiger werd herbouwd en er kwamen gescheiden ingangen voor de lijnen Purmerend en Edam/Volendam. Omdat de NZH nu het gebouw exploiteerde heette het



voortaan 't Noord-Zuid-Hollandse koffiehuis. Het einde van de Waterlandse tram maakte geen einde aan het stationsgebouw, verre van zelfs! De lokalen en de steiger werden aan derden verhuurd. Het overleefde zelfs de aanleg van de metro, waarvoor het koffiehuis in 1972 afgebroken moest worden. Publieke Werken was niet zo goed of ze bouwde het in 1980 plank voor plank weer op.

Watersnood 1916

De Eerste Wereldoorlog was geen gemakkelijke tijd voor de TNHT. De prijs van steenkool liep snel op en de aanvoer stokte zelfs op enig moment. De geallieerden waren boos op Nederland omdat het weigerde partij te kiezen en legde sancties op. De exploitatiekosten van de stoomtrams liepen sterk op en de resultaten kwamen onder

Boven: Watersnood 1916: weggeslagen baanvak bij Edam.

Links: Het verbouwde Noord-Zuid-Hollandse koffiehuis met de overdekte IJveerboten.



druk te staan. De genadeklap kwam in de nacht van 13 op 14 januari 1916, toen bij extreem hoogwater (+2,8mNAP) op diverse plaatsen de Waterlandse zeekering bezweek. Door de volgende overstroming sloegen hele stukken van de trambaan weg. Alle beschuldigende vingers wezen naar de waterschappen die gefaald hadden bij de kustverdediging. Dat nam niet weg dat de TNHT zelf voor de reparatie opdraaide. De verliezen tijdens de oorlog kwam de TNHT nooit meer te boven. Door toenemende concurrentie van vervoerders over de weg verminderden de resultaten en dat juist in een tijd dat er geïnvesteerd had moeten worden in moderner materieel. Het was maar goed dat in het drassige Waterland ook autowegen kostbaar waren om aan te leggen. Toch kon de ervaring in de 20-er jaren het tij niet keren en de grote depressie van 1928 luidde het einde van de TNHT in. Meteen bij het begin van de crisis in Nederland was het over voor de TNHT. De NZH nam de exploitatie van de Waterlandse lijnen over en begon onmiddellijk met de broodnodige modernisatie van de trajecten. De slechte toestand van de financiën wil niet zeggen dat er niet voortdurend gesleuteld moest worden aan de baanvakken. De eerste tracé's waren zeer licht uitgevoerd met zgn. veldrails van 18 kg p/m, vooral de stukken in de weilanden. Voor de rails in wegen en het tracé Purmerend-Alkmaar werd al voor zwaardere rails gekozen. In de bebouwde kom, vooral Monnickendam, was groefrail geknutseld met een opgelaste plaat. Ook die delen werden de een na de ander vervangen, de groefrail in 1924. Vanaf 1912 werd alleen nog de zwaarste tramrail (26 kg p/m) gebruikt. Er moesten door het drukker wordende tramverkeer ook meer passeerplaatsen gemaakt worden, d.w.z. verdubbeling van een stuk baanvak zodat een tegenligger kon passeren. Voor goederenwagens en vee- en melkwagens werden verdubbelingen aangebracht, zgn. opstelsporen. De wagens konden dan gestald, gelost of beladen worden zonder dat ze de tram in de weg stonden. Niet alleen aan de rails was werk, ook de wallekanten waar de tram langs

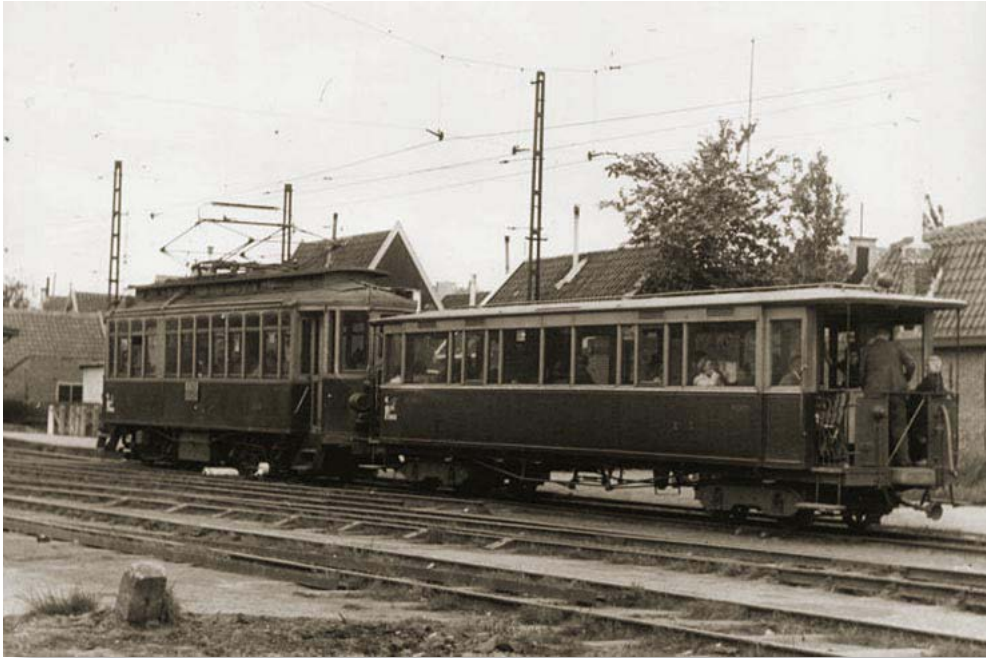
reed, vroegen onderhoud. Langs grote delen van het spoor langs de Broekervaart bijvoorbeeld moest geheid of anderszins versterkt worden. In Monnickendam werd het Noordeinde opgehoogd wat het opnieuw leggen van de rails vergde. In 1920 werd de trambaan in Noord verlegd langs de Meeuwenlaan en sloot aan het eind van de Adelaarsweg pas weer aan op het oude baanvak. Daarmee werd het nieuwgebouwde Vogeldorp bediend. Als het eigen personeel niet de expertise in huis had, bijvoorbeeld bij de waterwerken, moest dit uitbesteed worden. De ingrijpendste vernieuwing van de Waterlandse tram was de elektrificatie, maar die zou niet meer door de TNHT ondernomen worden.

Aan de elektrificatie van de Waterlandse tramlijnen was namelijk



iets vooraf gegaan. De Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HSM, in Amsterdam meestal HIJSM genoemd omdat we al een rederij HSM kenden) was in 1917 een samenwerkingsverband aangegaan met het Staatspoor (SS) en samen richtten ze de N.V. Nederlandsche Spoorwegen (NS) op. De samenwerking werd vanaf 1921

*Boven: In Monnickendam werd het wel heel erg vol door de veel massalere motorwagens.
Links: Een elektrische tramwagen op station Tolhuis.*



steeds hechter wat in 1938 zou leiden tot de fusie van beide partners, die verder gingen als NS. De trammaatschappij NZH, inmiddels volledig eigendom van de NS, nam rond 1930 de exploitatie van alle lijnen in Waterland over van de zieltogende TNHT en begon die te elektrificeren. Dat gold niet voor de lijn Purmerend-Alkmaar; de laatste gemeente had door het weigeren van elke subsidie aangegeven dat er geen interesse meer was voor de dienst. Ook de NZH, die de elektrificatie uitvoerde zag geen brood meer in het volledige traject en verving het door een autobusdienst Purmerend-De Rijp-Graft. De Schermer en Alkmaar hadden zich voortaan op Haarlem te richten.

De elektrische tramstellen kwamen uit het bestand van de NZH en

*Boven: Tramstel met originele motorwagen van Metallurgique op emplacement Volendam.
Rechts: Aangepaste motorwagen van Metallurgique om het viaduct Jaagweg te nemen.*

waren allemaal uit de vroegste series van Metallurgique, de eersten waarmee o.a. de Haarlemse tram (ESM) in 1904 opgestart was. Verder kwamen er een aantal motorwagens van fabrikaat Beynes ter beschikking. Dat waren allemaal grote trams, een stuk hoger dan de personenrijtuigen uit het bestand van de TNHT, die gewoon in dienst bleven. Dat bepaalde het beeld van de Waterlandse tram ná 1932, grote motorwagens met een rits speelgoedwagonnetjes erachter. Er kwamen met en met meer afdankertjes van de NZH, sommige nog uit de vorige eeuw. Het meeste kwam van de lijn Amsterdam-Zandvoort, het merendeel rond Den Haag reed op normaalspoor en paste niet op het meterspoor in Waterland.

De geringe hoogte van de locs en rijtuigen was destijds niet zomaar een keuze van de NHT geweest. Op weg naar Purmerend moest de spoorlijn Zaandam-Hoorn gekruist worden. Die lag wel verhoogd met een viaduct over het Noord-Hollands kanaal maar dat liet toch niet zoveel ruimte dat ook de nieuwe trams er onderdoor konden.



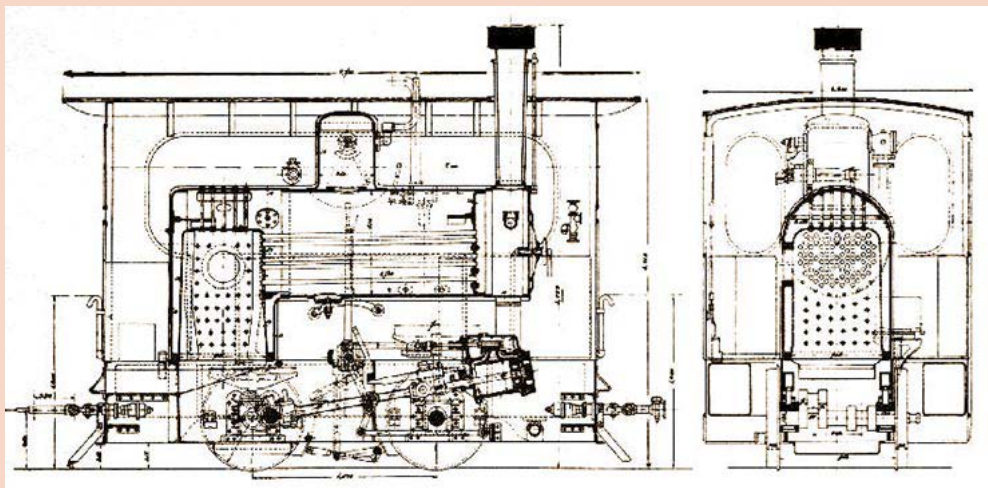


Li.bov: Station Tolhuis

Re.bov: Nieuwe overdekte IJveerboten met dieselmotor

Li.Ond: Het inwendige van de eerste stoomlocomotieven Backer en Rueb

Re.ond: Drukke op de steiger van het NZH-koffiehuis



De NZH wist niet beter dan de tramlijn een halve meter in te graven. Ook werden drie motorwagens uit de Metallurgique-serie speciaal voor de dienst op Purmerend gereserveerd en daarvan werd de totale lichtkap verwijderd om ze lager te maken. Helaas was de ruimte tussen de pijlers zo smal dat de autoweg ernaast mee ingegraven moest worden en dat stuitte op veel weerstand wegens de belabberde verkeersveiligheid in die 'kuil'.

Onder de nieuwe directie werd, behalve veel nieuw materieel, ook het tracé op veel plaatsen aangepast en soms totaal verlegd. Vanuit Amsterdams perspectief het meest in het oog springend was de verlegging van de trambaan langs de Meeuwenlaan. Maar ook de rangeersporen naar de werkplaatsen vervielen en de perrons werden opnieuw ingericht. Veel wijzigingen betroffen de verkeersveiligheid door het drukker wordende gemotoriseerd verkeer naast de trambaan. De Jaagweg langs het Noord-Hollands kanaal richting



Purmerend werd verbreed en daarom moest het hele baanvak van de tram opschuiven. Helaas kwamen ze noodgedwongen bij het spoorviaduct weer samen omdat ze nog steeds tussen dezelfde twee pijlers door moesten, dit tot groot ongenoegen van de wegbeheerder. Voor de zwaardere motorwagens van de NZH moest menig brug aangepast worden en dat waren er vele tientallen. Met name het baanvak door de bebouwde kom van Monnickendam was een zorgenkindje. De gemeente wilde wel van de tram af maar niemand zag een oplossing zonder dat de NZH vermogens moest spenderen voor omleidingen, iets waar toch van afgezien zou worden. Het hele overstapstation Zunderdorp verviel en werd een simpele wisselplaats. Het centrale perron waar aan weerszijden twee tramstellen

Boven: Het emplacement station Tolhuis in de nadagen van de Waterlandse tram.

Links: De Waterlandse tram verlegd langs de Meeuwenlaan, hier reeds geëlektrificeerd.



achter elkaar hadden gepast verdween en liet een normaal dubbelsporig baanvak over. Voldoende voor de splitsing Purmerend/Edam die hier plaatsvond.

Na de Tweede Wereldoorlog was voor de NZH, als volle dochter van de NS, de Waterlandse tram geen serieuze optie meer. De toekomst was aan de autobus. Dat zagen we elders in Noord- en Zuid-Holland eveneens gebeuren. Toch werd het bestaan nog lang gerekt. In 1956 werden de laatste ritten gemaakt en dat had alles te maken met het gebrek aan behoorlijke wegen in Waterland en de aanstaande aanleg van de IJtunnel. Het kopstation Tolhuis moest daarvoor verdwijnen. Het personenvervoer in Waterland werd uitbesteed aan

Boven: De Marken Express, het speeltje van de NZH.

Rechts: Busstation NACO, het voormalige station Purmerend van de Waterlandse tram.

de autobusonderneming NACO die uiteindelijk toch weer door de NZH ingelijfd werd. Zoals hierboven al werd aangeduid bleef het station Amsterdam, het koffiehuis, voortbestaan. Het werd de basis van diverse toeristische uitstapjes. Ook de Marken Express bleef tot vandaag bestaan met standplaats Volendam, zij het niet meer als een rondrit met verschillende vervoermiddelen. Van de andere stations is alleen dat in Purmerend nog goed te herkennen, omdat dit door de NACO als busstation gebruikt werd en het dat nog steeds is.

Dit is tevens aflevering 32 van het jaarboek [Fotoquiz Theo Bakkers Domein](#). Dit stuk kwam tot stand door materiaal van Ria Scharn, E. Weber, M.G. Niessen, A. Bredschneyder, H.J.M. Roetemeijer, Anneke Huijser en Geert Titsing.



De topografische bijzonderheden van Amsterdams ontwikkeling

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

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; 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
- 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
- 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
- Casino, Musis Sacrum en Huize Bob
- Brouwerij De Hooiberg & Die Port van Cleve
- Van Liesveldsche Bijbel tot Beursplein 5: Bible Hotel

Amsterdam havenstad

- Zeehaven in beweging, met de Lastage, Rapenburg, Marken en Uilenburg, het Waalseiland en de Oostelijke eilanden Katenburg, Wittenburg en Oostenburg
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- * Opkomst der Amsterdamse haven, W. H. M. de Fremery
- * Geschiedenis Amsterdamse scheepsbouw, Dr. L. van Nierop
- Van Petroleumhaven tot grootste benzinehaven ter wereld

Stadsuitleg 1578-1596

- 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
- Die Verheelinghe; geschiedenis van de Leidsegracht
- De Amsterdamse schans en bolwerken
- De Trapjesschans, een nijver stukje Schans
- 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
- 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

Amsterdam-Noord

- Volewijckslanden en Buiksloterham, de ruggegraat van Noord
- De geschiedenis van de Waterlandse tram
- * Industrie Buiksloterham Wim Huissen
- * ENTOS Wim Huissen
- * ELTA Wim Huisen

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
- Stadsuitleg en de omringende waterschappen en gemeenten
- 't IJ, van getijdekreek via waterwolf tot droogmakerij
- Van open havenfront tot Open Havenfront
- De vreemde geschiedenis van de Kostverlorenwetering en de overtoom
- Aanloop tot het Noordzeekanaal, Amsterdam op z'n smalst
- Hoe komt de Mirakelbrug aan z'n naam?

Jaarboeken, enzovoort

- Jaarboek 2015, 50 opstellen over Amsterdamse items
- Jaarboek 2016, 11 opstellen, idem
- Jaarboek 2017, 6 opstellen, idem
- Index quizpagina's 2014 en later, kleinere onderwerpen