

Week 42 - Het einde van het trampaard

De aanleiding tot de oprichting van de De Amsterdamsche Omnibus Maatschappij (AOM), of zoals de altijd vindingrijke Amsterdammer hen betitelde: 'ouwe emmer', was de door particulieren in 1871 in het leven geroepen omnibusdienst van de Plantage naar de Dam, die in juli 1872 daadwerkelijk ging rijden. De opzet was het gezamenlijk naar het werk in de stad en weer naar huis rijden van enkele welgestelde inwoners van de Plantage, waaronder Westerman, de oprichter van Artis. De rest van de dag mochten hun dames over de omnibus beschikken. In de in datzelfde jaar 1872 opgerichte AOM vonden de heren een betrouwbare exploitant en aan die maatschappij werden twee omnibussen met bijbehorende perso-



neel, stalling en outillage overgedragen. In de volgende twee jaren werden nog vijf nieuwe lijnen in het leven geroepen, waardoor een redelijke dekking van de stad bereikt werd. Nu was het rijden met karrewielen over kinderhoofdjes geen pretje en in 1875 schakelde de AOM over op railvervoer. In overleg en in feite uitgevoerd onder toezicht van ingenieurs van Publieke Werken werden rails door de stad gelegd en waar nodig bruggen verlaagd of verbreed. Alles in nauw overleg met de Gemeente Amsterdam. De AOM kreeg een langjarige concessie en concurreerde met zijn geruisloze en comfortabele trams zijn mededingers uit de weg.

Dagelijkse praktijk

De tramwagens waren uiterst licht geconstrueerd om aan één trekpaard voldoende te hebben. Dat vergde een gelijkmatige verdeling van de passagiers over de tram, iets waar de conducteur zijn handen

Boven: Statiefoto van een tram met koetsiers van de AOM.

Links: De AOM hield de omnibussen van het eerste uur er als attractie bij. Deze foto is van 1884 en genomen in de Plantage Middenlaan.



aan vol had. Als hij niet oplette ontspoorde de wagen heel makkelijk. Niet dat dat zo'n probleem was, want een paar potige mannen tilden de wagen net zo makkelijk weer in de rails.

Tramwagens reden zoveel stiller dan koetsen dat ze een gevaar in het verkeer vormden. De niet bedachte voetganger liep al te makkelijk voor de tram. Daar vond men de trambel voor uit en de koetsiers maakten er een *act* van om de bel op een eigen wijze, letterlijk met zelfverzonnen riedels, te bespelen. Als de andere weggebruikers maar attent gemaakt werden op hun komst.

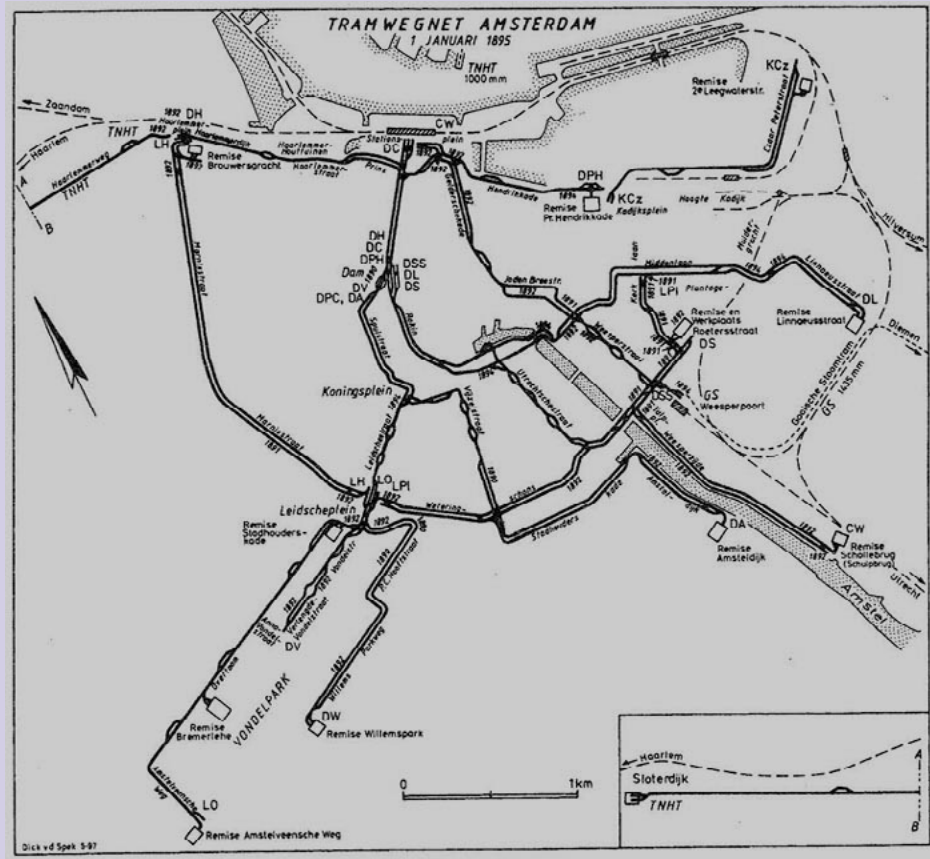
Er bestond niet zoiets als een halte. Op straat gebaarde men naar de koetsier dat men mee wilde rijden en op de wagen werd de con-

Boven en rechts: op de Dam veroorzaken de paardentrams, afgewisseld met koetsen en aapjes, voor een flinke drukte.

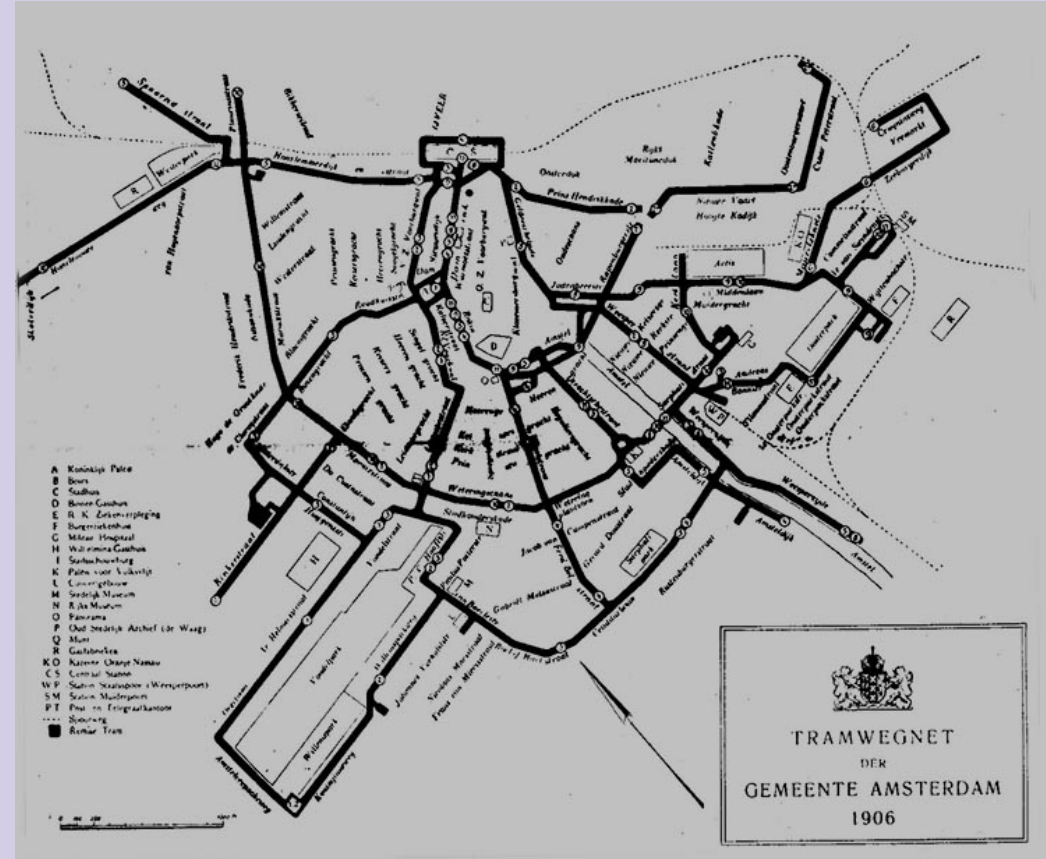
ducteur verwittigd dat men uit wilde stappen. Beide precies daar waar nodig. En dat was alleen voor onbekende passagiers nodig; de bestuurder en conducteur kenden hun vaste klanten en stopten automatisch voor de juiste deur. In 1902 werd de woordenschat van de Amsterdammers verrijkt met het woord 'tramhalte'. Dat was even wennen! De kranten stonden vol met boze ingezonden brieven. En een boze juffrouw riep: "weet je nu nog niet waar ik woon?"

Waar personeel en passagiers ook erg aan moesten wennen waren de kaartcontroleurs ná 1900. Als dieven in de nacht sprongen die op een tram om de vervoersbewijzen te controleren. Het personeel vond dat een motie van wantrouwen en de passagiers vonden het vooral lastig. En dat terwijl er in 1900 geen enkele zwartrijder betrapt kon worden!





Links een kaart van de tramlijnen in het jaar 1895, onder verantwoordelijkheid van de AOM. Niet alle aangegeven lijnen zijn van de AOM, ook andere lijnen waarop (eind)haltes aansluiten worden weergegeven, zoals de TNHTM naar Noord-Holland en Sloterdijk. Rechts een zelfde kaart voor het jaar 1906, toen de GTA de elektrificatie had afgerond en de lijn naar Sloterdijk gekocht had. Niet alleen zijn meer bestemmingen naar de buitenwijken gerealiseerd, maar ook de dekking binnen de Singelgracht is verbeterd. En dat in tien jaar!

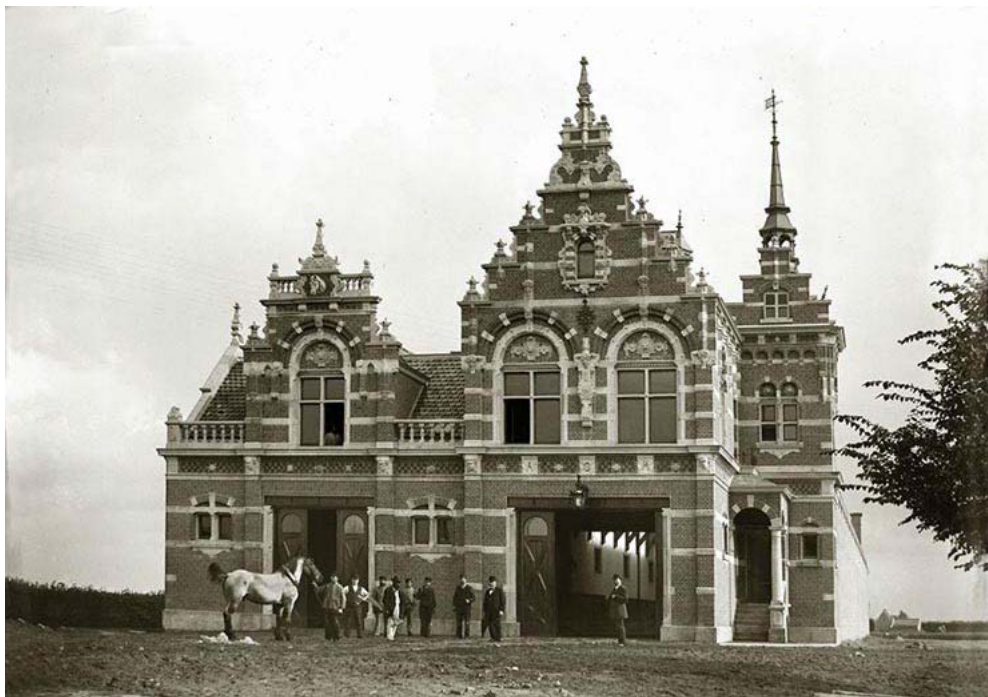


Rechts: De GTA werd in 1905, toen de elektrificatie al bijna voltooid was, opeens 'verrijkt' met alsnog een paardentram van het Nassauplein naar Sloterdijk. Hier een foto uit 1916, met – moeilijk zichtbaar – een mast en ladders voor het aanbrengen van een bovenleiding.



De AOM en zijn paarden

Een ding is zeker. De directie behandelde de paarden beter dan de mensen! Op elke tram was een paardendecken vaste inventaris. Een warme winterjas met bontkraag voor de koetsier bij lange na niet. Die kwam pas na veel ophef en krantenartikelen vanaf 1880 en dan nog mondjasmaat alsof ze goudgeld kostten. Over de stad verdeeld waren er 15 paardenstallen. Na de laatste rit moest de conducteur zijn inkomsten afdragen en de koetsier bracht het paard naar stal en verzorgde het daar. Daarna konden beiden naar huis lopen; de laatste tram was immers allang vertrokken. De paarden waren in het algemeen pittig en niet te groot van stuk. De afdankertjes van de brandweer waren erg in trek. Dat waren vurige jonge paarden die gewend waren de brandweerwagen met topsnelheid door de stad te



sleuren. Als ze wat ouder werden, waren ze bij de AOM zeer welkom. Een heel verschil met de paarden van de particuliere koetsen en aapjes. Die waren vaak afgeleefd.

De eerste paardentrams waren heel lichte rijtuigjes met plaats voor 12 á 14 passagiers. Die konden door één paard getrokken worden. Op sommige lijnen, zoals naar de Plantage, werden grotere wagens ingezet met 20 en 24 plaatsen met twee paarden ervoor. Er werd gemikt op een maximale snelheid van 10 km per uur. De paarden deden maar drie uur achter elkaar dienst en kregen dan rust. Zo niet het personeel, dat zo'n 12 uur aan een stuk werkte. Overigens zou ook bij de GTA pas in 1923 de 48-urige werkweek ingevoerd worden.

Boven: De paardentrams op de Dam zijn meer dan eens door Breitner vastgelegd.
Links: Remise Willemspark met om de hoek in de Emmastraat de paardenstallen.



Stamboek AOM-paarden

Vanaf 1872 werd in het stamboek van alle paarden die de AOM aankocht achtereenvolgens vermeld: de datum van aankoop, de naam, het geslacht, de kleur van de vacht, de (vermoedelijke) leeftijd, het ras, van wie of waar gekocht, de merkbare tekenen en een aparte kolom waarin vermeld stond of het paard was gestorven, afgemaakt of verkocht. In totaal staan 3635 paarden op bovenomschreven wijze ingeschreven. Op plaats één staat de merrie Jans en als laatste de ruïn Robert, die op 24 september 1910 van de Amsterdamse brand-

Boven: Paardenstal van de AOM in 1875.

Rechts: De paardenjongens van de AOM voor de remise in de Linnaeusstraat.

weer werd gekocht. Daarmee wordt meteen duidelijk dat het stamboek ook na de naasting door de Gemeente Tram Amsterdam werd bijgehouden. Bij het opstarten van het stamboek werden behalve Jans nog 23 paarden, die de AOM in 1872 al bezat, in een keer ingeschreven. De leeftijden varieerden van 4½ tot 11 jaar.

Als je nu het stamboek nog eens doorbladert valt de bonte samenstelling op. Er was geen voorkeur voor een bepaald ras en zeker niet voor kleur. Vertegenwoordigde rassen waren o.a. Inlands, Bovenlands, Belgisch, Frans, Ardens, en Oldenburgs. Als kleuren staan bijvoorbeeld vermeld: wit, zwart, bruin, blauw-, rood- en zilvergrijs, vos, schimmel en appelschimmel. In de rubriek merkbare tekenen o.a. kol, scheve bles, klophengst, mokvoet, bijter, snip, snuiver en



pieper. De gekste vermelding is 'vlieg aan het hoofd'. De rubriek 'naam' is het koddigst. Daar staan Pet, Bol, Bok, Bul, Flik, Poes, Hoek en Spoor vermeld. Allemaal eenlettergrepig. Maar ook Annebet, Bettemie, Mietebet, Keetje, Truitje, Koosje, Saartje, Vrouwtje, Boerin en Tante. Dat is nog redelijk 'des paards', maar wat te denken van Bach, Beethoven, Meijerbeer en Wagner, of Dickens, Hooft, Da Costa, Ten Kate, Bilderdijk en Vondel? Een aantal exotische namen: Bazaine, Agrippina, Livarda en Garibaldi. Ze werden door de koetsier bij de naam genoemd en soms ook door de geregelde passagiers. Het voorbalkon was een favoriete plek voor paardenliefhebbers en de eigenschappen werden druk bediscussieerd met de koetsier.

De paarden kwamen in het algemeen uit Nederland. In 1876 nam de AOM 12 paarden ineens over van de Haagsche Tramway. Van de artillerie in Haarlem en Amersfoort werden paarden overgenomen, evenals van Van Gend & Loos. Vanaf 1880 werden ook paarden in het buitenland gekocht. Van handelaar Mernier in Gribomont (L) betrok de AOM honderden paarden. Andere handelaren waren Huriau in Brussel, Gerlach in Londen en Brion in Caen.

Of de paarden stierven of verkocht werden was vaak een uitstel van het onvermijdelijke. Als een paard verkocht werd aan paardenslager Sinck laat zich het lot raden. De merrie Aurora kwam in 1910 te vallen en werd aan Sinck verkocht. De merrie Guurtje was al 7 toen de GTA haar in 1900 met de rest van de AOM-boedel overnam. Ze werd in 1911, toen ze inmiddels 18 jaar was, verkocht aan Sinck. De dierenliefde had zijn grenzen.

In 1904 werden 400 van de toen 754 trampaarden geveild. Naast de elektrische bleef de paardentram nog een tijdje bestaan en werd het bestand langzaam afgebouwd. Pas in 1922 werden de laatste paarden publiekelijk verkocht. Een paard bracht tussen de f100 en f200 op.

Anekdoten

De lijn Dam-Prins Hendrikkade had de eindhalte bij de Schippersgracht. De lijn Czaar Peterstraat-Kadijksplein er tegenover. De stalling voor de paarden was op de Laagte Kadijk en de koetsier die naar de Dam moest diende zijn paard daar op te halen en aan de hand naar de Prins Hendrikkade te brengen. Ooit had een paard een koekje (Amsterdams korstje) gekregen van een banketbakker aan de Schippersgracht en na die keer verdomde het paard het aan die deur voorbij te lopen zonder een nieuwe traktatie. Hij posteerde zich met de voorpoten op de blauw-arduinse stoep en wachtte. Koetsier en bakker waren niet zo goed...

Nog een. Op de Dam werden van diverse tramlijnen de paarden uitgespannen en naar de andere kant gebracht om voor de terugreis opnieuw ingespannen te worden. Er is daarvan nog een heel [oud filmpje](#) bekend waarop dat te zien is. Op een dag werd dat bij de lijn Dam-Willemsparkweg ook gedaan, waarop het paard zich losrukte en op hol sloeg. Dat wil zeggen..., niet op hol. Het had gewoon tabak van het gesjouw en holde richting stal, waarbij het keurig de tramrails volgde. De Paleisstraat in en linksaf de Spuistraat in. En zo verder naar de Emmastraat waar de stal wachtte. Het jammere van deze anekdote is dat niet vermeld wordt of het paard het gehaald heeft.





Naasting

Op 12 oktober 1898 keurde de Gemeenteraad de plannen van B&W goed om de AOM te naasten en de exploitatie zelf op zich te nemen. Op datzelfde moment stopte de AOM met alle investeringen in toekomstige lijnen en uitbreiding van materieel. Omdat de bouw van nieuwbouwwijken buiten de Singelgracht flink op gang was gekomen, werd dit een nijpend probleem. Op de wens van B&W dat de AOM zou beginnen met de elektrificatie van het net kwam geen antwoord, net zo min als op de dringende eis tot uitbreiding van het net met bestemmingen naar de nieuwbouwwijken. Die kwamen er alleen als er kapitaalkrachtig publiek kwam te wonen dat ook van de

*Boven: Het aanbrengen van een bovenleiding in de Marnixstraat: februari 1900
Rechts: Het portaal voor de bovenleiding op de brug over de Brouwersgracht.*

tram gebruik zou maken. Zo was er wel een lijn naar P.C.Hoofdstaat, Vondelstraat en het Willemspark, maar niet over de ceintuurbaan door de nieuwe volksbuurten in het westen van de stad. Die bewoners konden lopen vanaf de Marnixstraat. Reden te meer voor B&W om de broodnodige verbeteringen vast voor te bereiden. In juli 1899 ging de Gemeente Tram Amsterdam (GTA) van start met als directeur J.H.Neizen. Die legde de plannen voor aan Publieke Werken, nadat hij zich op een uitgebreide studiereis langs alle grote Europese steden, die de exploitatie van het transport zelf regelden, een beeld had gevormd. Zo kon hij net op tijd voorkomen dat de verkeerde rails werden aangeschaft. Ook werd aan de Brouwersgracht in de buurt van de AOM remise alvast een 'elektrisch station' gebouwd met twee generatoren om het net van eigen stroom te voorzien.



Elektrificatie van het net

Op 1 januari 1900 ging de naasting in en nam de GTA 242 tramwagens, 758 paarden, 777 man personeel in vaste dienst, 45 in tijdelijke dienst en 56 km aan spoor over van de AOM. In februari werd begonnen met het elektrificeren van de lijn Leidseplein-Haarlemmerplein. Gelijktijdig werden 12 motorwagens besteld, die als stroomafnemer een trolley hadden. Vanaf 1 augustus 1900 werden testritten gemaakt op het traject, de eerste in de nachtelijke uren om zo weinig mogelijk publiek te trekken. Dat neemt niet weg dat de kranten de



volgende dag bol stonden met verslagen van het schouwspel, waarbij vooral de vonkenregens tussen stroomafnemer en bovenleiding de aandacht trokken. Ook het door de ramen goed zichtbare helderlichte interieur sprak tot de verbeelding. Dat was nog wat anders dan de olielampen van voorheen.

Op 14 augustus begonnen de geregelde diensten met de elektrische tram,

In de eerste twee weken van augustus 1900 werden doorlopend testritten gemaakt. Steeds was er belangstelling voor dit nieuwtje, de elektrieke tram.

terwijl de bovenleiding nog niet volledig klaar was. Bottelnek bleek de Bullebak, brug#149 in de Marnixstraat over de Brouwersgracht. De bovenleiding op deze beweegbare brug bezorgde PW de nodige hoofdbreken. De tram stopte voorlopig voor de brug, maar op 4 september werd de lijn weer verlengd tot het Haarlemmerplein. Op verzoek van de Raad werd de lijn toen meteen doorgetrokken naar de Zoutkeetsgracht om de nieuwe Zeeheldenbuurt te kunnen bedienen. Daarvoor moest een andere hobbel genomen worden, namelijk het spoorviaduct van de HIJSM-lijn naar Haarlem. Door het verdiepen van de straat en met nagevoeg platgedrukte stroomafnemer kon dat viaduct net 'genomen' worden.

De trolleys bleken bij nader inzien niet te voldoen en werden in 1902 vervangen door beugels. In 1904 was al 90% van het net 'onder stroom' en in 1906 was alles afgerond.

In 1905 kocht de GTA van de toenmalige eigenaar de lijn Nassauplein-Sloterdijk op. Aan elektrificeren was even nog geen denken en zo werd de GTA alsnog voor vele jaren met een paardentram opgezadeld. In augustus 1916 was ook die lijn eindelijk omgebouwd.

Aflevering 42 werd samengesteld uit materiaal van Kees Huijser, Cor Fijma, Anneke Huijser, Ria Scharn en OA-artikelen door F.H.Freese en speciaal over de paarden door P.S.Bakker.

