

De tram naar Sloten

In het begin van de 20e eeuw was er een diligenciedienst tussen de Overtoomse Sluis en Sloten via de Sloterkade en Sloterweg. Deze was ingesteld in 1841 om mensen de gelegenheid te geven de droogleggingswerkzaamheden van de inpoldering van de Haarlemmermeer bij Sloten te kunnen bekijken. In 1901 kwam er zelfs een tweede omnibusdienst, die ook door particulieren werd geëxploiteerd. Vanaf 1900 werden in Amsterdam de paardentrams door elektrische trams vervangen. De laatste paardentram reed in 1916 tussen Nassauplein en Sloterdijk.

Verbetering

In diezelfde periode wilde ook de gemeente Sloten zijn verbinding tussen Sloten en Amsterdam verbeteren. Daarom wilde men de diligenciedienst vervangen door een gemeentelijke tramdienst. Al in 1906 waren er plannen voor een tramverbinding langs de Sloterstraatweg. Ondanks de verleende vergunning duurde het nog meer dan een decennium voordat de plannen tot uitvoering kwamen. In juni 1917 besloot de gemeenteraad van Sloten tot aanleg van een elektrische tramlijn. Al eerder was er ook een elektrische tramlijn tot stand gekomen tussen Amsterdam en Sloterdijk, in 1904 via de Admiraal de Ruijterweg en in 1916 via de Haarlemmerweg. Als gevolg van de Eerste Wereldoorlog waren de kosten voor aanleg voorlopig nog te hoog. Uiteindelijk kon de tram in 1918 worden gerealiseerd.

Geen elektrificatie

Over de Sloterkade en Sloterweg werd aan de zuidkant van de weg een tramspoor aangelegd, met een wisselplaats onderweg. De baanlengte was 5200 meter. Een moderne elektrische tram was echter te hoog gegrepen. De gemeente Amsterdam wilde daaraan ook geen medewerking verlenen. Daarom werd het toch weer een paardentram. Dit was de laatste nieuw aangelegde paardentramlijn in Nederland. In het dorp Sloten werd een oud graanpakhuis verbouwd tot onderkomen voor de tramwagens. Nieuw materieel was echter te duur, dus tweedehands rails en trams werden aangeschaft. De rails waren afgedankt door de Stoomtram Oostelijk Groningen. De tramwagens hadden eerder gereden in Amersfoort, Gouda en Winschoten.

Opening

Op 13 augustus 1918 kon de nieuwe tramdienst feestelijk worden geopend. Aanvankelijk reed er iedere anderhalf uur een tram, vanaf 1919 was er een veertigminutendienst. Bij grotere drukte reden er twee gekoppelde wagens. De trams reden van de Andreas Schelfhoutstraat (die toen nog Bosboomstraat heette) bij de Overtoomse Sluis via de Jacob Marisstraat, Theophile de Bockstraat, Sloterkade en Sloterweg naar de Akerweg, bij de brug naar Badhoevedorp.

Annexatie

Per 1 januari 1921 werd de gemeente Sloten geannexeerd door Amsterdam. De directeur van de Slotense tram stelde aan zijn Amsterdamse collega voor om te gaan 'samenwerken', maar het verschil in grootte tussen de beide trambedrijven was te groot om aan dit voorstel gehoor te geven, dus ook dit werd annexatie. De Gemeente Tram Sloten ging hierbij ook op in de Gemeente Tram Amsterdam.

Smalspoor

Zoals hiervoor vermeld had men net vijf jaar eerder de laatste paardentram door een elektrische tram vervangen. Maar het vervoer naar Sloten was te gering en de investering te hoog om ook deze tramlijn te elektrificeren. Bovendien had men in Sloten uit zuinigheids overwegingen gekozen voor smalspoor (1067 mm), terwijl de Amsterdamse tram gebruik maakte van normaalspoor (1435 mm), zodat een kostbare omsporing nodig zou zijn. Voorlopig liet men de tram naar Sloten bij het oude. Wel werd het rollend materieel vervangen. De eerdere tweedehandsjes werden vervangen door afgedankte Amsterdamse paardentramwagens.

Nadat de Gemeentetram Amsterdam de tramdienst naar Sloten had overgenomen werd de paardentram vervangen door een tractortram en kreeg de lijn het lijnnummer 21. Op de foto de tram in de Jacob Marisstraat bij de Bosboomstraat, thans Andreas Schelfhoutstraat, gereed voor vertrek naar de Akerweg in Sloten; 1922. Trekker

Een jaar later werd als proef het paard vervangen door een tractor, of beter gezegd een trekker. Dit was een in de jaren twintig in Nederland wel meer toegepaste modernisering. Tevens werd het vertrekpunt van de Andreas Schelfhoutstraat verplaatst naar de toen nog nieuwe Jacob Marisstraat en kreeg de tram een lijnnummer: 21. De laatste paardentram reed op 28 februari 1922.

In een volgend stadium konden er ook passagiers mee in het trekvoertuig. Toen in 1925 betere motorvoertuigen beschikbaar kwamen liet men de paardentramwagen achterwege en werden de passagiers voortaan nog uitsluitend in het trekvoertuig vervoerd. Hiermee kwam op 3 december 1925 een einde aan de tramdienst. De autobus naar Sloten was geboren.

Lijn G

Terwijl de tram vanaf de annexatie het lijnnummer 21 droeg, werd de bus van de lijnletter G voorzien. Vanaf 1927 ging deze via de nieuwe Zeilbrug naar het Haarlemmermeerstation rijden. In 1960 werd de route verlegd via de Vlaardingenaan en Johan Huizingalaan. Dit bleef zo tot 1965, toen lijn G werd vervangen door buslijn 29. In 1970 nam lijn 69 zijn plaats in. Deze ging tevens doorrijden naar Badhoevedorp. In 1980 ging de exploitatie over naar Centraal

Nederland, thans Connexxion. In 1988 werd het vroegere onderkomen van de paardentramwagens in het dorp Sloten gesloopt, waarmee een einde kwam aan de laatste tastbare herinnering aan de tram in Sloten. Tegenwoordig rijdt Connexxion-buslijn 145 elk half uur van de Marnixstraat naar Station Hoofddorp tussen de Johan Huizingalaan en de Ditlaar over de Sloterweg. Dit is dus een verre nazaat van de vroegere Slotense paardentram.

Nieuw Sloten

In 1991 kwam er weer een tram naar Sloten, nu echter naar de nieuwbouwwijk Nieuw-Sloten die toen verrees op het grondgebied van het vroegere tuinbouwgebied Sloten. Tramlijn 2 werd op 23 september 1991 verlengd vanaf de Louwesweg over een nieuwe trambaan die toen nog door een zandvlakte leidde. Langzamerhand kwam deze in de bebouwing te liggen en kreeg de tram zijn eindhalte bij de Anderlechtlaan. Van daaruit is het nog tien minuten lopen naar het dorpsplein in Sloten. Met enige fantasie kan men bedenken dat Sloten weer per tram bereikbaar is.

Literatuur

* De Amsterdamse paardentrams. Auteur: H.J.A. Duparc. Uitgave: Schuyt en Co, Haarlem, 1997. ISBN 90-6097-455-7
* Amsterdam 366 dagen. Auteurs: Mariëlle Hagman, Martin Harlaar en Richard Hengeveld. Uitgeverij THOTH Bussum / Stadsarchief Amsterdam, 2006 ISBN 90-6868-425-6 * Zie ook: De tram naar Sloten op het Geheugen van West* Zie ook: Trams naar Sloten op het Geheugen van de Amsterdamse Tram* Zie ook: De Gemeentetram Sloten op Wikipedia

Erik Swierstra,
Werkgroep Historie Sloten-Oud Osdorp
Uit de Westerpost van 10 december 2008.