

De tramlijn van Beverwijk naar Wijk aan Zee

De eerste spoorlijn in Nederland werd aangelegd door de op 8 augustus 1837 opgerichte Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM of HSM). Deze lijn van Amsterdam naar Haarlem werd geopend op 20 september 1839.

De normaalsporige (= een spoorwijdte van 1435 mm) tramlijn van Beverwijk naar Wijk aan Zee werd geopend op 25 mei 1882. Zij was tot 1 april 1892 eigendom van de Maatschappij tot Exploitatie van het Noordzeebad Wijk aan Zee en werd geëxploiteerd door de HSM, die deze lijn als een doorgaande stoomtramlijn exploiteerde.



Een stoomtram is een tram die wordt voortbewogen door een stoomlocomotief. Na de opkomst van de spoorwegen vanaf halverwege de 19e eeuw werden alleen tussen de belangrijkste steden spoorlijnen aangelegd. Om ook naar kleinere plaatsen een (goedkopere) verbinding te kunnen realiseren werd een lichtere vorm van transport ontwikkeld. Dit werd de stoomtram. In wetgeving behoefde de stoomtram aan minder zware eisen te voldoen dan de spoorwegen, maar aan de andere kant waren er beperkingen wat betreft gewicht en snelheid.

De lijn van Beverwijk naar Wijk aan Zee was de eerste tramlijn die door de HSM in exploitatie werd genomen. Dit was echter niet voor lange duur, want de HSM beëindigde de dienst op 1 april 1892. Daarna ging de lijn over in eigendom en exploitatie naar de Buffet Maatschappij 'E. Pluribus Unum' (uit velen één) te Amsterdam, die de lijn verder als paardentram ging exploiteren.



De paardentram is in de 19e eeuw ontstaan uit de omnibus. Een omnibus (omnibus is Latijn voor: voor allen), ook wel: paardenbus, is een wagen voor lokaal openbaar vervoer. Hij rijdt op een gewoon wegdek, dus niet op rails, en wordt voortgetrokken door een of meer paarden. Hij volgt een vaste route en rijdt op vastgestelde tijden. Omdat de straten doorgaans met kinderkopjes geplaveid waren en de luchtband nog niet gebruikt werd, liet het rijcomfort in dit voertuig te wensen over. Daarom werden rails aangelegd om de rijeigenschappen te verbeteren. Dit werd dus de paardentram. Een tram die werd voortbewogen door paardentraction. Afhankelijk van de grootte van de wagen stonden er een of twee paarden voor. In het algemeen was het 1 wagon-1 paard, 2 wagons-2 paarden.

De eerste paardentramlijn in Nederland werd op 25 juni 1864 geopend en liep van Den Haag naar Scheveningen, langs de Oude Scheveningseweg (tegenwoordig de route van lijn 1). De eigenaar was de DTC (Dutch Tramway Company). In 1875 werd in Amsterdam de eerste paardentramlijn geopend, in 1879 begon de paardentram in Rotterdam.



Wijk aan Zee begon dus in 1882 met een stoomtramlijn. Die lijn was te danken aan Heinrich Tappenbeck. Deze van oorsprong Duitse textielhandelaar was 1838 geboren in Friesoythe en hij kwam samen met Dreesmann naar Amsterdam, waar hij een textielhandel begon. Deze man heeft in Wijk aan Zee veel in beweging gezet en veel tot stand gebracht. Hij ontdekte Wijk aan Zee in 1870 bij toeval tijdens een wandeling in de Breesaap langs de Noordzeekanaalwerken. In de jaren die volgden, bezocht hij het dorp met grote regelmaat, samen met zijn welgestelde Amsterdamse kennissen. In 1879 overleed Mietje Geurts, de eigenaresse van de herberg De Moriaen aan de Brink en Tappenbeck kocht de uitspanning. Nauwelijks een jaar later kocht

Tappenbeck de belendingen en bouwde hij op de hoek van de Gasthuisstraat en de Brink het Oosterbadhuis. Aan de westzijde van de Moriaen bouwde hij het Noorderbadhuis. Verder wist Tappenbeck te bereiken, dat de sleuf tussen de Tuinberg en het Hoge Duin dieper werd uitgegraven, zodat voortaan een pad rechtstreeks naar het strand zou leiden de Zwaanstraat. Tenslotte bracht hij de stoomtramverbinding met Beverwijk en de badplaats Wijk aan Zee tot stand.

De stoomtram ging in 1892 over in een paardentramlijn. Eigenlijk een achteruitgang maar in 1892 besloot Beverwijk tijdens de gemeenteraadsvergadering dat er geen stoomtram meer door Beverwijk mocht rijden. Het was te lawaaiig en te gevaarlijk. In 10 jaar tijd zijn er inderdaad ernstige ongelukken gebeurd.

In 1884 werden beide benen van de postbode afgereden toen hij van de tram sprong en zijn tas bleef haken waarna hij onder de tram terecht kwam

Een slagersjongen liep zwaar lichamelijk letsel op toen hij onder de tram terecht kwam.

1886 een 7-jarig jongentje kwam om het leven bij het oversteken bij Westerhout

1892 Een conducteur komt om het leven omdat hij tussen twee wagons in valt en overreden wordt.

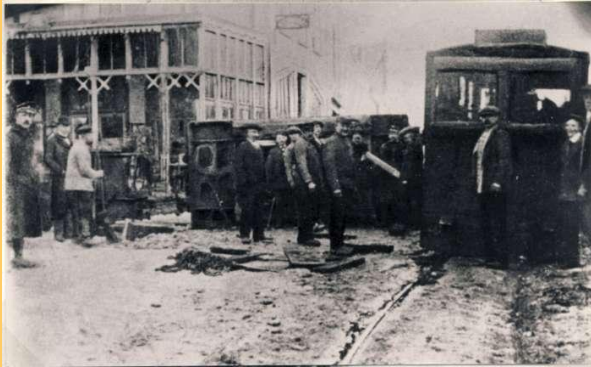
Ook komen veel ontsprongen voor doordat de roekeloze jeugd van alles op de rails legt.

De stoomtram reed het eerste jaar, in 1882, tijdens het badseizoen 10 keer per dag van Beverwijk naar Wijk aan Zee en des winters 5 keer per dag. Het tweede jaar reed men alleen zomers op en neer. De exploitatiekosten in de winter waren te hoog. Een ritje kostte voor de 1^e klasse 20 cent en voor de 2^e klasse 10 cent. De eerste klas zat in het rijtuig op leer beklede banken met de rug naar het raam. De tweede klas zat op het dak, rug aan rug



op houten banken. De wagon was voornamelijk benauwd maar op het dak schudt men gevaarlijk heen en weer, krijgt men zwiepende takken van bomen over zich heen en zit men bovendien in de stoom en roet van de schoorsteen van de locomotief. Toch maken in de eerste 20 dagen van de exploitatie al 7913 reizigers gebruik van de lijn.

De paardentram begon in de zomer van 1893 met 5 ritten per dag en op zondag 6 ritten. In 1904 waren er al 15 ritten per dag. We weten dat er in 1908 60.521 reizigers werden vervoerd. In 1910 waren dat er al 70.368 en in 1911 81.815. Dat zijn respectabele



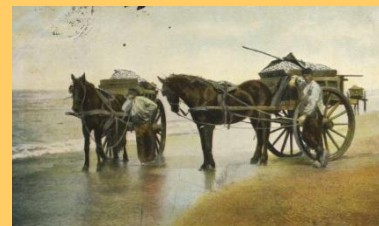
aantallen. De EPU geeft echter weinig geld uit aan het onderhoud van wegen, materieel en rails. In de jaren 1916 en 17 gaat het dan ook mis. Er zijn veel ongelukken door ontsporingen waarbij de tram met vereende krachten weer op het goede spoor moet worden gezet en dat meerdere malen per rit. Maar vooral op zondag maken duizenden gebruik van de tram. De tuinders profiteren van de grote aantallen passagiers door op de platte wagen kistjes te zetten en hun diensten aan

te bieden. Een veel veiliger alternatief en geduchte concurrentie voor de tram.

De gemeente Beverwijk doet in 1917 het voorstel om de diensten te staken omdat er toen zoveel ongelukken gebeurden dat het gebruikmaken van het vervoermiddel levensgevaarlijk werd. Er wordt door de politie een rapport opgemaakt waarin men het onder andere heeft over verbrijzelde tuinhokjes, omvergereden schuttingen en losbrekende paarden. Tot 1924 weet men het rijden van de paardentram nog te rekken maar dan besluit de gemeente Beverwijk om de concessie voor de paardentram niet te verlengen.

Er is een nieuw vervoermiddel op komst. De autobus, een sneller en flexibeler alternatief waardoor de tram overbodig wordt. 42 jaar heeft de tram gereden, een bewogen en vooral gevaarlijke geschiedenis.

Belangrijk om te vermelden is dat met het stopzetten van de tramlijn ook het einde werd ingeluid van het beroep schelpenvisser. De schelpenvissers voerden karrenvrachten schelpen aan van het strand. Vanaf de Stet in Wijk aan Zee werden zij eerst met paard en wagen afgevoerd naar de kalkovens in Beverwijk en toen die ophield te bestaan, gingen de vrachten naar de kalkovens aan het meer bij Akersloot. Sinds 1881 reed een stoomtram met de schelpenvrachten naar Beverwijk. Daarvoor boog een tak van de tramspoorlijn bij de 'roet' ter hoogte van de Driesprong af naar de Stet.



Het vervoer met de stoomtram was te duur maar met een paardentram ging het wel. De EPU zette dus een paardentram in voor het schelpenvervoer. Tot 1924 ging dat redelijk goed, maar toen de gemeente Beverwijk de concessie voor de paardentram introk, konden de vrachten de haven van Beverwijk niet meer bereiken. Vervoer per vrachtwagen zou een goed alternatief geweest zijn, maar dat hebben de laatste schelpenvissers kennelijk niet afgewacht. Zij hielden er mee op.