

ARJAN DEN BOER

# THEODOR SANDERS

1847-1927

DE VERGETEN  
COMPAGNON  
VAN BERLAGE



W BOOKS

# Inhoud

Inleiding: Een man van vele gaven	6
1. Deftige soberheid in Oosterbeek	14
2. Vrijdenken en gedonderd worden in Delft	44
3. Ingenieurs en Italiaanse renaissance in Wenen	68
4. Een vorstelijk villapark in Apeldoorn	96
5. Werken aan netwerken rond Amsterdam	112
6. Een Parijs panorama in Kopenhagen	146
7. Bier en wassen beelden in de Amstelstraat	178
8. Schilderachtigheid en monumentaliteit in Amsterdam	212
9. Baden met Berlage in Baarn	238
10. Toeristen en kunstenaars door het Waterland	270
11. Internationaal intermezzo op Sicilië	296
12. De Beemster bedwongen, de Haarlemmermeer verloren	320
13. Vrouwenstrijd en vegetarisme aan het Vondelpark	350
14. Wezen, wethouders en wijsgeren in Amersfoort	382
15. Laatste levensjaren bij Liverpool	414
Noten	428
Literatuur	474
Digitale bronnen	479
Bibliografie van Theodor Sanders	480
Bouwwerken door Theodor Sanders	482
Register	484
Colofon	496





# Een man van vele gaven

‘Little is known about Sanders’, schreef Pieter Singelenberg in 1972 in zijn standaardwerk over Hendrik Petrus Berlage. Hij doelde op de architect bij wie Berlage zijn carrière begon als bouwkundig tekenaar en wiens compagnon hij van 1884 tot 1889 was. Terwijl Berlage een beroemdheid werd, raakte Sanders in de vergetelheid. Zijn naam werd nog slechts in bijzinnen vermeld in publicaties over Berlage. Hij zou spoor- en tramwegen interessanter hebben gevonden dan architectuur en het ontwerpen al snel aan Berlage hebben overgelaten.

Meer details over hun gezamenlijke projecten wist Manfred Bock te melden in zijn Berlage-proefschrift *Anfänge einer neuen Architektur*, uitgegeven in 1983. Hij legde de nadruk op de stedenbouwkundige inspiratie die Berlage opdeed van Sanders’ vervoersprojecten: ‘Das Büro von Sanders war seine städtebauliche Lehrschule’.

Een korte maar treffende kenschetsing van de persoon Sanders gaf de Italiaanse architectuurhistoricus Sergio Polano in 1988. ‘Naast een niet uitzonderlijke artistieke begaafdheid vertoont Sanders een koortsachtige activiteit om op de voorgrond te treden en een sterke ondernemingsdrang, waarin hij ook Berlage betreft’, zo zette Polano hem neer. ‘Hij is een typische exponent van het negentiende-eeuwse liberalisme, die [...] winstbejag uitstekend weet te combineren met het streven naar vooruitgang (ook op sociaal gebied).’ Vaag maar onmiskenbaar doemen hier de contouren van Theodor Sanders op.

Een paar jaar eerder had hij al een lemma gekregen in het *Biografisch Woordenboek van Nederland*, waarin zijn spoorwegondernemingen centraal stonden, zoals de Waterlandse tram en de Haarlemmermeerspoorlijnen. Guus Veenendaal baseerde zich hiervoor op de necrologie die in 1927 verschenen was in het vakblad *De Ingenieur*. Zelfs toen leek Theodor Sanders al vergeten: ‘Zijn overlijden bleef in de Nederlandse pers onopgemerkt, en toch ging een man ten grave van vele gaven, die vele belangrijke zaken in Nederland heeft aangepakt; een veelzijdig man, die in vervlogen tijden een toongevende positie innam op verschillend gebied’, schreef Rudolf Adriaan van Sandick, een oud-studiegenoot.

Portretfoto van Theodor Sanders door Adriaan Boer, circa 1912. Spaarnestad

De familie Sanders bracht lange zomers door op Hartenstein en onderhield er een huishouden op stand. Daarbij hoorde meer personeel dan de paar dienstbodes waarover ze in Amsterdam beschikten. Zo zocht mevrouw Sanders in 1874 'een bekwaame Tweede- of Werkmeid', uiteraard wel 'van de P.G. [Protestantse Gezindte]'.<sup>61</sup> Het werd de 25-jarige Berendje Hartjes uit Doorwerth, die in de wintermaanden meeging naar Amsterdam. Later werden ook haar zussen Aartje en Elisabeth dienstbode bij de familie Sanders.<sup>62</sup> De vaste tuinbaas Gerrit Gerritsen (1822-1911) woonde met zijn gezin op het landgoed. Dat gold eveneens voor Johannes van Rossum (1823-1878?), die met zijn vrouw en zes kinderen de koetsierswoning had betrokken.<sup>63</sup>

De koetsier haalde het gezin Sanders op van het station in Wolfheze of bracht hen naar idyllische plekken in de omgeving. En terwijl de volwassenen theedronken in de tuin of iets stichtelijks lasen, vermaakten de kinderen zich op de tuinpaden met een vélocipède en een ezelswage, zo laat een foto zien van enkele jaren na de voltooiing van Hartenstein. Volgens een notitie waren de witgeklede meisjes bij de ezelswage Anna en Maria en zat Theodor op het rijwiel, terwijl zijn broer Johannes ernaast stond.<sup>64</sup>

De tweewielige vélocipède — met houten wielen en zonder ketting of luchtbanden — zoals Theodor die omstreeks 1870 in Oosterbeek had, bestond nog maar net. Het rijwiel was op de Wereldtentoonstelling van 1867 in Parijs gepresenteerd door Pierre Michaux en in 1868 voor het eerst in Nederland geproduceerd door Scholte in Amsterdam, vanaf 1870 gevolgd door Burgers in Deventer.<sup>65</sup> Theodor had het rijwiel bij een van deze eerste leveranciers aangeschaft, en dat was tekenend voor zijn interesse in nieuwe vervoermiddelen die zijn hele leven zou blijven.

Een andere foto, die dateert uit 1871, toont het echtpaar Theodorus en Maria voor het huis aan het ontbijt met alle kinderen, behalve de oudste. Theodor studeerde inmiddels in Delft en kwam alleen tijdens reces langs. Sanders zag er op de foto oud en vermoeid uit, ook al was hij nog geen 60. Hij tobde met zijn gezondheid en had zich in 1869 laten uitschrijven als makelaar.<sup>66</sup> Sindsdien verbleef de familie Sanders een groter deel van het jaar op Hartenstein. Dat was waarschijnlijk op doktersadvies. In april 1874 schreef Sanders aan Groen van Prinsterer: 'Daar mijne ongesteldheid vooral van zenuwachtigen aard is, werd mij volstreckte rust [...] aanbevolen; te meer moet ik mij aan dien raad houden, daar mijn ééne goede oog voor mij te groote waarde heeft, om het verlies daarvan slechts eenigermate in de waagschaal te mogen stellen.'<sup>67</sup>

Het mondaine leven dat kunstenaars en welgestelde stedelingen naar Oosterbeek hadden gebracht, ging grotendeels aan de familie Sanders voorbij. Dat speelde zich af in herbergen als De Vergulde Ploeg en in het recent geopende Hotel Schoonoord, niet ver van Hartenstein.<sup>68</sup> De familie bracht wel beleefdheidsbezoeken aan hun burens, de bewoners van de buitenplaatsen rondom. Ook zij behoorden veelal tot de hoofdstedelijke financiële elite en waren dus geen onbekenden. Van de Keizersgracht afkomstig



Het nieuwe Hartenstein rond 1870 met de familie Sanders, rechts op het rijwiel Theodor.

HDC Centre for Religious History, VU Amsterdam

was Robert Daniël Wolterbeek (1801-1883), lid van de Amsterdamse gemeenteraad en directielid van de Nederlandsche Bank, die ten westen van Hartenstein de buitenplaats Valkenburg bezat. Zijn tuin was vermaard vanwege de exotische beplanting, die door zijn kunstzinnige dochter Anna werd geschilderd.<sup>69</sup>

Goede contacten onderhield de familie Sanders dus met de familie Van Eeghen op De Pietersberg, direct ten zuiden van Hartenstein. Zij kwamen ook van de Herengracht, maar dan uit de prestigieuze 'Gouden Bocht'. Christiaan Pieter van Eeghen (1816-1889) was firmant van het handelshuis Van Eeghen & Co en vanaf 1864 president-commissaris van de Nederlandsche Bank. Behalve als royaal filantroop stond hij bekend als gerenommeerd kunstverzamelaar.<sup>70</sup> Van Eeghen was getrouwd met Catharina Huidekoper, dochter van de Amsterdamse burgemeester Pieter Huidekoper (1798-1852). Deze twee doopsgezinde patriciërsfamilies waren nauw met elkaar verweven.

## Reis naar de Ringstraße

‘Mijn oudste zoon Theodor, dit jaar te Delft examen afgelegd hebbend, als bouwkundig- en civiel-ingenieur, is voornemens aanstaande vrijdagmorgen naar Weenen te vertrekken ten einde zich nog verder in zijn vak te volmaken, en aldaar waarschijnlijk een geruimen tijd te verblijven.’ Dat schreef Theodorus Sanders op 30 december 1873 aan zijn mede-antirevolutionair Guillaume Groen van Prinsterer.<sup>1</sup> Hij vroeg hem, zoals hij dat eerst aan Abraham Kuyper had gedaan, om ‘eenige recommandaties en introducties in die stad’. Kuyper had Sanders doorwezen naar Groen omdat die een goede kennis had in Wenen.

Introductiebrieven, zowel voor zakelijke contacten als persoonlijke kennismakingen, waren destijds heel gebruikelijk. Daarmee meldde men zich bij de aangeschrevene op de stoep en overhandigde het schrijven aan het huispersoneel. Even wachten in de vestibule tot de brief gelezen was en de nieuweling werd meestal met open armen ontvangen. Toch verontschuldigde Theodorus Sanders zich bij de door hem bewonderde Groen van Prinsterer: ‘Ik vind mijn verzoek wel wat vrij, doch U kunt begrijpen dat een vader al wat vraagt voor zijn zoon, en daarbij tevens rekent op uwe bereidwilligheid om te helpen waar en zooveel U kan.’ Sanders had in deze periode nauw contact met Groen over de redding van het antirevolutionaire dagblad *De Standaard*.<sup>2</sup>

Die vrijdagmorgen 2 januari stapte Theodor op het Weesperpoortstation in de sneltrein van 8.45 uur naar Emmerich, de eerste etappe van zijn reis naar Oostenrijk. Thuis aan de Herengracht had hij afscheid genomen van zijn ouders en van de tieners Maria, Matthijs en Anna. Bastiaan was als luitenant bij de rijdende artillerie niet aanwezig. Zijn andere broer Johannes, inmiddels theologiestudent, had hem naar het station gebracht. Bij het afscheid spraken ze af dat Johannes een keer zou langskomen in Wenen. Over zijn koffers hoefde Theodor zich verder niet te bekommeren; die werden door de kruier naar het bagagerijtuig gebracht. Dat hij plaatsnam in de eerste klasse was niet meer dan vanzelfsprekend.

Terwijl de trein richting Utrecht stoomde, haalde Theodor de enveloppe uit zijn zak die zijn vader hem op het laatste moment had toegestopt. Het was een introductiebrief van Groen van Prinsterer voor Cornelius August Wilkens (1829-1914), predikant van de Reformierte Stadtkirche in Wenen. Wilkens, Duitser van geboorte, was een groot bewonderaar van Groen van Prinsterer en had zelfs Nederlands geleerd om diens werk te kunnen lezen.<sup>3</sup> Hij was in de ogen van vader Sanders de ideale persoon om Theodor in Wenen op weg te helpen. Die voelde er echter weinig voor om bij de dominee langs te gaan en besloot de brief alleen te gebruiken als zijn ‘inburgering’ moeizaam verliep. Theodor verwachtte geen problemen bij het vinden van zijn weg in Wenen. Hij beheerste in ieder geval de Duitse taal goed — opgedaan op de handels-



school, geoefend op de hbs en verfijnd in Delft door Duitstalige literatuur en excursies. Dat zijn overgrootvader van Duitse komaf was, speelde misschien ook mee.<sup>4</sup>

Inmiddels naderde de trein Arnhem en passeerde het vertrouwde stationnetje van Wolfheze, om vervolgens de doorgraving bij Oosterbeek in te rijden. Het weer was die dag eerder herfstachtig dan winters, maar dat veranderde geleidelijk aan terwijl Theodor verder naar het zuidoosten reisde. Toen hij na de overstap in Emmerich aankwam in Keulen, was het donker en viel er natte sneeuw. Er reden nog geen slaaprijtuigen, dus sliep Theodor in een logement bij het station en reisde de volgende dag door een winters landschap verder naar München. Na een overnachting in de Beierse hoofdstad volgde het laatste deel van zijn reis. De spoorverbinding tussen München en Wenen was in 1860 geopend en bestond uit de Bayerische Maximiliansbahn en de Kaiserin-Elisabeth-Westbahn, respectievelijk genoemd naar de Beierse koning Maximiliaan II en de Oostenrijkse keizerin Elisabeth (Sisi), die zelf uit München afkomstig was.<sup>5</sup>

Theodor arriveerde op het reusachtige Kaiserin-Elisabeth-Westbahnhof en zocht een eenvoudig hotel in de directe omgeving. Een definitief onderkomen vond hij enkele dagen later in Hotel Tauber in Leopoldstadt, aan de overkant van het Donaukanaal. Theodors intrek in dat hotel aan de Praterstraße werd — zoals de komst van alle vreemdelingen — op 8 januari gepubliceerd in het *Neues Fremden-Blatt*, in eerste instantie abusievelijk als ‘Th. Sanders. Ing., Berlin’, wat twee dagen later rechtgezet werd met de vermelding ‘Th. Sanders, Amsterdam’.

Eigenaar Leonhard Tauber had het imposante pand laten verbouwen tot hotel voor de Wereldtentoonstelling van 1873 die in Wenen was gehouden. Na afloop daarvan richtte Tauber zich op gasten die voor langere tijd bleven, uiteraard met alle mogelijke huishoudelijke diensten. Het hotel beschikte over gasverlichting en op de begane grond waren ‘Dining-Rooms’



Hotel Tauber in de Praterstraße, vastgelegd door Herman Heid, circa 1875. Rijksmuseum

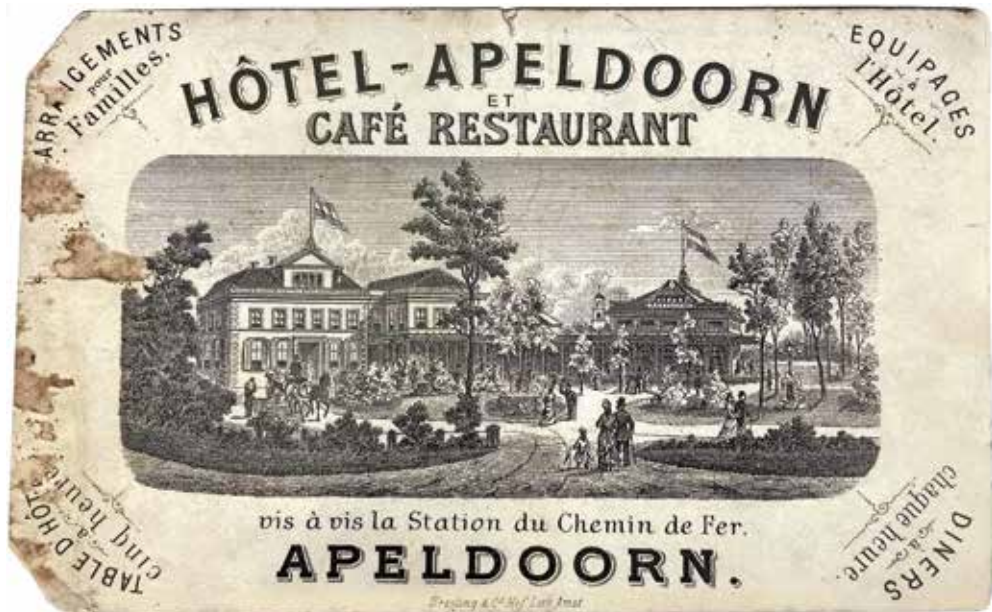
## Opening van Oosterspoorweg en Oranjepark

Het was een hele overgang van wereldstad Wenen naar de Veluwe. Wel bleek er een parallel te zijn tussen Apeldoorn en Bad Ischl, waar Theodor Sanders enkele weken had verbleven. Zoals Ischl de hoofdstedelijke elite aantrok door de aanwezigheid van de Kaiservilla, gold dat hier voor Paleis Het Loo. Afgezien van dit koninklijk zomerverblijf was Apeldoorn in de negentiende eeuw niet veel meer dan een uit de kluiten gewassen dorp. Sinds de aanleg van het Apeldoornsch Kanaal — met dank aan koning Willem I — was er wel enige industrie, waaronder een papierfabriek. Maar pas op 13 mei 1876 werd Apeldoorn werkelijk aangesloten op de moderne wereld. Die zaterdag werd een dubbel feit gevierd: niet alleen de ingebruikname van de Oosterspoorweg en het station Apeldoorn, maar ook de opening van de villawijk Oranjepark. Beide projecten waren nauw met elkaar verbonden.

De spoorlijn bezorgde Apeldoorn een directe verbinding met ‘de eerste koopstad des lands’, Amsterdam dus.<sup>1</sup> Behalve voor handel en industrie was de spoorverbinding van groot belang voor Apeldoorn als potentiële vestigings- en verblijfplaats van welgestelden. Amsterdamse ondernemers, hoge ambtenaren en oud-Indiëgangsters konden met de trein als troef worden overgehaald een villa te kopen in het groene Apeldoorn, om daar hun zomers of oude dag door te brengen. Het nieuwe Oranjepark op het voormalige landgoed De Pasch bood daarvoor alle gelegenheid, met de koninklijke benaming als extra verkoopargument. Koning Willem III had speciale toestemming verleend om de term Oranje aan het park te verbinden.<sup>2</sup> Hij bracht net als zijn voorgangers de zomers door op Het Loo en was dus het beste ‘uithangbord’ voor het buitenleven in Apeldoorn.

Niet voor niets werd er een kaart uitgegeven van de ‘Situatie van het Oranjepark te Apeldoorn ten opzichte van de bebouwde Kom der Gemeente, omliggende Buitenverblijven, het Oosterspoor en het Koninklijk Paleis het Loo.’<sup>3</sup> Het Oranjepark lag uitermate gunstig ten opzichte van al deze elementen. Op de kaart was een stippellijn aangegeven tussen het Oranjepark en het station. Deze nieuwe verbindingsweg, de Stationsstraat, kwam net als het park zelf tot stand op particulier initiatief van Hendrik Christiaan van der Houven van Oordt, grootgrondbezitter, fabrikant en dijkgraaf van de Veluwe.<sup>4</sup> Van Oordt — die zijn moeders familienaam Van der Houven in 1854 aan de zijne had toegevoegd — woonde op landgoed Het Groot Oever in Heerde en bezat steenfabrieken in Olst.

Van der Houven van Oordt was de grote man achter het villapark, maar de 28-jarige Amsterdamse architect en ingenieur Theodor Sanders speelde ook een rol. Het Oranjepark was zijn eerste grote project. Niet alleen ontwierp hij villa’s aan het park, hij investeerde ook zelf in bouwgrond. Sanders’ dubbele betrokkenheid zou kenmerkend blijken voor zijn verdere carrière: vaak was hij mede-initiatiefnemer of



Reclamekaart van het door Sanders ontworpen Hotel Apeldoorn, circa 1876. CODA Archief, Apeldoorn

aandeelhouder van de projecten die hij ontwierp. Daarin was hij eind negentiende eeuw zeker niet uniek; veel architecten waren tevens projectontwikkelaar of anderszins ondernemend.

Die zaterdagmiddag verliet Theodor het Hotel Apeldoorn tegenover het station. Hij had dit hotel een half jaar eerder zelf ontworpen voor Van der Houven van Oordt. Vanzelfsprekend verbleef hij daar als hij voor zaken in Apeldoorn was. Ook de aanbestedingen van te bouwen parkvilla's vonden er plaats. Het hotel bestond uit twee delen: de verbouwde villa Steevliet en een nieuwe, door Sanders ontworpen restaurantzaal 'met flinke gelegenheid tot het geven van concerten enz.'<sup>5</sup> Het vierkante restaurant had een schilddak met houten torentje en een veranda rondom. De twee gebouwen waren met elkaar verbonden door 'eene overdekte gaanderij of Laube'.<sup>6</sup>

Op een ansichtkaart van het hotel stond: 'Entrée van Apeldoorn, bij de opening van den spoorlijn, 1876'. De stationsomgeving zag er op de ansicht nog erg kaal uit: een zandvlakte met wat jonge boompjes. Op een Franstalige reclamekaart uit dezelfde tijd is de omgeving alvast wat levendiger ingetekend. Op beide kaarten vallen de gaslantaarns op, die de route naar het Oranjepark verlichtten. Nog maar een maand voor de festiviteiten was de Apeldoornse gemeenteraad 'in eene schikking getreden met den directeur der gasfabriek, tot 't leggen van gaspijpen in 't Oranjepark, en verlichting daarvan; ook zal men zoo spoedig mogelijk tot daarstelling der verlichting van den weg naar 't Station overgaan', zoals de *Apeldoornsche Courant* schreef.<sup>7</sup>

## Tegels aan de gevels van station Leiden

Al zou het later gemeengoed worden, Theodor Sanders was een van de allereerste architecten in Nederland die tegels toepaste aan gevels. Het idee had hij opgedaan in Wenen, toen hij daar de Engelse Minton-tegels zag, maar hij had een Nederlandse leverancier gezocht. 'De Harlingsche (model oud-Delftsche) tegels zijn betrekkelijk sinds kort in ons land gebruikt tot versiering van gevels', schreef het *Bouwkundig Weekblad* in 1884.<sup>35</sup> 'Den laatsten tijd zijn Harlingsche tegels o.a. gebruikt in 1879 bij den bouw van het station der HIJSM [in Leiden] en bij een drietal woonhuizen aan de Sarphati Kade [sic] te Amsterdam. Van al deze gebouwen was de heer Th. Sanders de architect.' Hetzelfde blad zou in 1895 schrijven dat ook Pierre Cuypers al vroeg tegels had toegepast en dat die van Sanders aan de Sarphatistraat na ruim 15 jaar nog steeds aan de gevel zaten.<sup>36</sup>

Er was namelijk twijfel of keramische tegels wel vorstbestendig waren en na verloop van tijd niet naar beneden zouden vallen als ze met cement waren vastgezet. Aan de huizen voor Teixeira de Mattos had Sanders ze zekerheidshalve in sponningen aangebracht. In november 1879 liet hij bij Arti et Amicitiae een andere oplossing zien. Verwijzend naar buitenlandse voorbeelden, waar men afwijkende bouwstenen en ander cement gebruikte, schreef *De Amsterdammer*: 'Daarom zocht de heer Sanders naar eene betere bevestigingswijze in verband met ons metselverband, en hij meent die gevonden te hebben op de wijze, zooals de tentoongestelde teekening dat aangeeft. De tegels worden door een [onzichtbare] schroef in het metselwerk bevestigd.'<sup>37</sup>

Het eerste gebouw waaraan Sanders zijn nieuwe methode toepaste, was het station van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM) in Leiden, het late centrale station dat tot 1955 dienst zou doen. De opdracht kwam van Lodewijk Eduard Asser, Sanders' hbs-klasgenoot en Multatuli-minnende medestudent, die bij de HIJSM verantwoordelijk was voor de vernieuwing van het station.<sup>38</sup> Het was een prestigieuze klus, maar wel een met haken en ogen. Toen Sanders in 1879 werd ingeschakeld, was de bouw al begonnen en lag de plattegrond vast. Dirk Margadant (1849-1915), aan wie het station later abusievelijk zou worden toegeschreven, had een eerste ontwerp gemaakt. 'Nadat een paar plannen van een nieuw station te Leiden de goedkeuring der Directie niet hadden kunnen verkrijgen, werd mij opgedragen, in verband met den reeds gemaakten plattengrond en den reeds vroeger gebouwden vleugel, een ander plan te maken', schreef Sanders in mei 1880 in *De Amsterdammer* in een weerwoord op kritiek.<sup>39</sup>

Zijn opdracht omvatte slechts het 'het maken der [gevel]tekeningen en der details'. De materiaalkeuze en het toezicht op de uitvoering deed het spoorwegbedrijf zelf, tot Sanders' frustratie. 'Ieder, die enigszins met het bouwvak bekend is, weet hoe grootten invloed, vooral de keuze der materialen, en het toezicht bij het maken der model-



Station Leiden met gevels van Sanders, foto uit 1899. Erfgoed Leiden e.o.

len kunnen hebben op den indruk, die het geheel zal maken.' Desondanks vond hij de kritiek voorbarig, want hoewel het Leidse station inmiddels in gebruik was genomen, was het nog niet gereed. 'In het ijzerwerk van den ingang, b.v. zijn de tegels nog niet aangebracht, de tekening daarvan is dus onmogelijk reeds nu te beoordelen. Verder ontbreken nog de fayence-tegels in de friezen, het schilderwerk is nog verre van voltooid enz. enz.'

Een opvallend element in de voorgevel was het enorme halfronde raam boven de ingang. Er zat ook zo'n ijzeren venster aan de perronzijde en samen zorgden die voor veel daglicht in de stationshal. Zulke ramen waren bekend van buitenlandse stationsgebouwen als het Gare de l'Est in Parijs en het Nordwestbahnhof in Wenen, maar nog niet eerder in Nederland toegepast.<sup>40</sup> Naast deze innovatie gebruikte Sanders neoklassieke elementen zoals zuilen met kapitelen, een zware daklijst met balustrade en decoratieve krulstukken. Twee gevleugelde wielen, het symbool van de spoorwegen, bekroonden de gevel. De combinatie van classicistische onderdelen met toevoegingen als tegels en staal maakten Leiden tot het vroegste Nederlandse stationsgebouw in eclectische stijl. Tot dan verreezen er voornamelijk standaardstations in Waterstaatsstijl, een sobere vorm van neoclassicisme. Sanders was ook een van de eerste externe architecten die door een spoorwegmaatschappij werd ingeschakeld voor een stationsontwerp. Mede door de ingewikkelde totstandkoming raakte zijn vernieuwende ontwerp echter al snel in de vergetelheid.

## Een tweede Noord-Hollandsche

Het gezin Sanders vestigde zich na terugkomst uit Italië aan de Nieuwendammerdijk, vlak bij het beginpunt van de Noord-Hollandsche Tram.<sup>1</sup> Reistijd of overtochten bespaarde Theodor zich daar niet mee, want zijn kantoor was nog altijd gevestigd aan de Spuistraat. Hij volgde in het voorjaar van 1892 Lodewijk Jacob Schüller op als directeur van de Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij (NHTM). Het lijkt erop dat Schüller aan de kant werd gezet omdat de financiële resultaten tegenvielen. Ook drukte de rentelast van obligatieleningen zwaar op het bedrijf. Sanders voerde een reorganisatie door met personeelwisselingen en tariefwijzigingen.<sup>2</sup> De brandstofkosten wist hij te halveren door cokes te mengen met steenkool en door machinisten te stimuleren om zuinig te stoken middels een kolenpremie. Verder slaagde Sanders erin een ongunstige lening te laten overnemen 'door enkele belangstellenden'.<sup>3</sup>

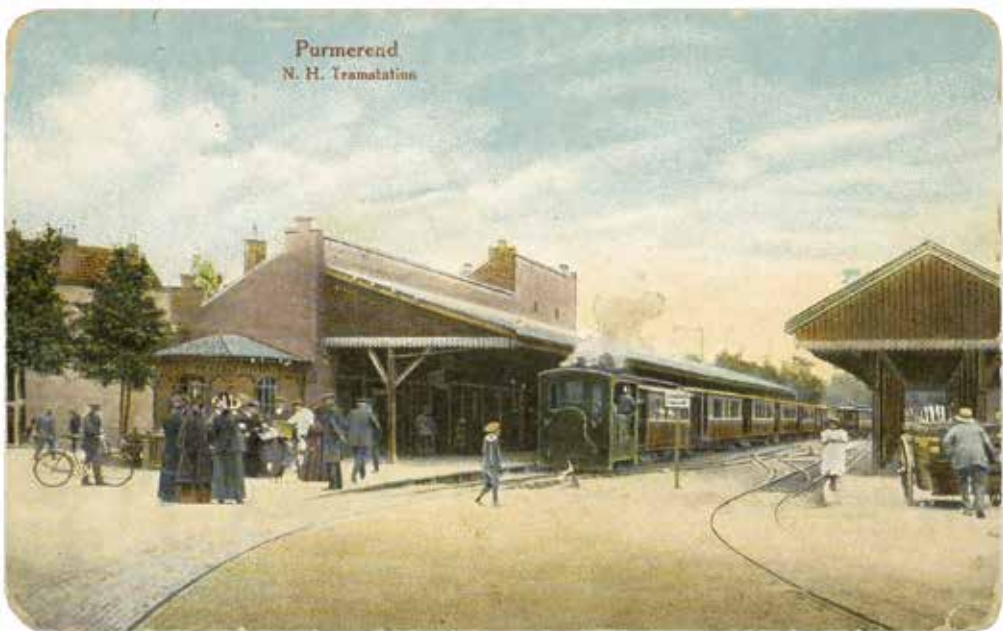
Sanders kon bij deze reorganisatie niet meer terugvallen op zijn trouwe zakenpartner Jacob Hartsen, die begin 1892 'in de kracht van het leven weggerukt' was, slechts 49 jaar oud.<sup>4</sup> Jacobs jonge echtgenote was nog zwanger van hun derde kind. In krantenberichten werden zijn zakelijke verdiensten genoemd — de gasfabriek, het sanatorium, de Maatschappij Electra, de spoorwegconcessies — maar ook het grote verlies voor zijn 'talrijke vrienden', onder wie kunstenaars en industriëlen. Theodor Sanders was een van hen en hij moet op Sicilië met ontzetting kennis hebben genomen van Hartsens overlijden.

Toen de NHTM weer goed op de rails stond, had Sanders tevreden kunnen zijn. 'Doch de wakkere Directeur bleef op zijne behaalde lauweren niet rusten. Een nog grootscher plan zweefde hem reeds lang voor den geest. Ook Alkmaar moest langs Purmerend door een stoomtramlijn verbonden worden met Amsterdam', stond in een gidsje dat de NHTM enkele jaren later uitbracht.<sup>5</sup> Aangezien Purmerend en Alkmaar al een treinstation hadden en goede vaarwegen kenden, was de tramlijn vooral nuttig voor de tussenliggende dorpen. Die werden per spoor verbonden met de Alkmaarse en Purmerendse kaas- en veemarkten en met de hoofdstad. 'Vooraf voor de gemeenten de Beemster, de Rijk, Schermerhorn en Stompe Toren was het tot stand komen dezer lijn van zéér groot belang en grootendeels een levens-kwestie. Immers waar het stoompaard zich verthoont, komt de tijdgeest den slapenden vooruitgang wakker schudden en noodzaakt allen hem willens of onwillens te volgen.'

Het plan voor uitbreiding naar Purmerend en Alkmaar had Sanders al sinds de start van de NHTM in 1888. Ondertussen hadden de gemeentes en provincie al vergunningen verstrekt. Voordat de aanleg kon beginnen, moest nog de benodigde grond verworven worden, hetzij in overleg, hetzij door onteigening. De geraamde aanlegkosten bedroegen ongeveer een half miljoen gulden en om die te kunnen financieren, richtte Sanders in de zomer van 1893 een nieuwe vennootschap op:

de Tweede Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij (TNHTM).<sup>6</sup> Medeoprichters waren de effectenbankiers jonkheer Hendrik Maximiliaan Huydecoper en Adrianus Deodatus de Marez Oyens (1847-1924). Zij verzorgden de obligatielening voor de aanlegkosten. De overgrote meerderheid van de aandelen kreeg de (eerste) Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij (NHTM), die alle concessies en vergunningen inbracht, evenals toegezegde subsidies. Ook nam de TNHTM de exploitatie van de lijn Amsterdam-Edam over van de NHTM, die alleen op papier bleef voortbestaan.<sup>7</sup>

Met 36 kilometer zou de nieuwe tramlijn de langste worden tot nu toe. 'Wederom werd de heer Sanders voor omvangrijke bezwaren geplaatst en vele technische moeilijkheden moesten worden overwonnen. Doch ook deze wist de nooit rustende man glansrijk te overwinnen. Langer, dan hem zelf lief was, duurde de geheele opening der lijn, vooral het gedeelte Purmerend-Alkmaar.'<sup>8</sup> Minst problematisch was het eerste deel, de 10 kilometer naar Purmerend, grotendeels langs het kaarsrechte Noordhollandsch Kanaal. Daar bleken ook weinig onteigeningen nodig. 'De tweede Noordhollandsche Tramweg Maatschappij is erin geslaagd, bij minnelijke overeenkomst eigenares te worden der gronden, benodigd voor den tramaanleg naar Purmerend', meldden de kranten eind 1893.<sup>9</sup> 'Met kracht worden de werkzaamheden voortgezet, die — dank zij het zachte weder — goed vorderen en aan veel handen brood verschaffen.' De aanleg was in november begonnen bij Zunderdorp, waar de nieuwe lijn aftakte van de bestaande.



Het tramstation Purmerend omstreeks 1900. Waterlands Archief

## Colofon

### **Uitgave**

WBOOKS, Zwolle  
info@wbooks.com  
www.wbooks.com

### **Tekst, onderzoek en beeldredactie**

Arjan den Boer

### **Vormgeving**

Arjan den Boer

### **Met dank aan**

Coretta Bakker-Wijbrans, Gouda  
Ben Bregman, Zennewijnen  
Paulus Ebner, Wenen (AT)  
Laura van Hasselt, Amsterdam  
Florian Jacobs, Amersfoort  
Ad van Liempt, Doetinchem  
Berry Meester, Apeldoorn  
Marjan van Oostrum, Amsterdam  
Lin Rice, Knowsley (UK)  
Charles Sanders, Evesham (UK)  
Leonard van Sandick, Rotterdam  
Susan Showers, Calgary (CA)  
Han Timmer, Leiden  
Gabri van Tussenbroek, Amsterdam

© 2024 WBOOKS Zwolle / de auteur  
Alle rechten voorbehouden. Niets  
uit deze uitgave mag worden  
verveelvoudigd, opgeslagen in een  
geautomatiseerd gegevensbestand,  
of openbaar gemaakt, in enige vorm  
of op enige wijze, hetzij elektronisch,  
mechanisch, door fotokopieën,  
opnamen of op enige andere wijze,  
zonder voorafgaande schriftelijke  
toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft ernaar gestreefd  
de rechten met betrekking tot de  
illustraties volgens de wettelijke  
bepalingen te regelen. Degenen die  
desondanks menen zekere rechten  
te kunnen doen gelden, kunnen zich  
alsnog tot de uitgever wenden.

ISBN 978 94 625 8660 4  
NUR 680

Dit boek kwam mede tot stand door  
bijdrages van het Jaap Harten Fonds,  
het dr. Hendrik Mullerfonds en de  
M.A.O.C. Gravin van Bylandt Stichting.

**JHF** Jaap  
Harten  
Fonds

**B** GRAVIN VAN BYLANDT  
STICHTING

Hendrik  
**Muller**  
fonds





Arjan den Boer (1972) studeerde Algemene Letteren aan de Universiteit Utrecht met als specialisaties kunstgeschiedenis en cultuureducatie. Hij is zelfstandig publicist over geschiedenis, architectuur en spoorwegen. Zijn bijdragen verschijnen regelmatig in *De Architect*, *DUIC*, *Railmagazine*, *Der Passagier* (D) en *Railroad Heritage* (USA). Daarnaast is hij eindredacteur van *Tijdschrift Oud-Utrecht* en gastconservator bij het Spoorwegmuseum. Van hem verschenen eerder de boeken *BRUUT, Atlas van het brutalisme in Nederland* (co-auteur, 2023), *150 jaar Nederlandse Spoorwegaffiches* (2021) en *Vergeeten gebouwen in Utrecht* (2020).

*Mijn bewondering voor de research en voor de compositorische kwaliteit van dit boek. Wat vooral goed werkt is de indeling in 'geografische' hoofdstukken waardoor de lezer, naast de ontwikkeling van Sanders' persoon en carrière, ook een geschakeerd tijdsbeeld krijgt voorgeschoteld, met interessante cultuurverschillen binnen het Europa van de negentiende eeuw.*

Ad van Liempt



**Architect, spoorwegingenieur en ondernemer Theodor Sanders zette zich onvermoeibaar in voor de vooruitgang op technisch, economisch en maatschappelijk gebied.**

Opgeleid in Delft en Wenen, bouwde hij villa's in Apeldoorn en Baarn. Sanders droeg bij aan de opbloei die Amsterdam eind negentiende eeuw doormaakte, een leertijd voor zijn jongere compagnon Berlage. Met internationale zakenpartners begon Sanders panorama's en panoptica die leerzaam vermaak boden aan Amsterdammers, Kopenhagers en Parijzenaars. Als spoorwegondernemer legde Sanders tram- en lokaalspoorwegen aan. Zijn Noord-Hollandsche Tram ontsloot het Waterland en bracht het toerisme naar Marken en Volendam. Op Sicilië begeleidde hij de aanleg van het spoor om de Etna. Zijn vader was samen met Abraham Kuiper grondlegger van de gereformeerde zuil, maar Theodor Sanders werd radicaal progressief-liberaal. Zij aan zij met zijn vrouw Cateau Huidekoper streed hij voor geboortebeperving, vrouwenkiesrecht, arbeidersrechten en onderwijsvernieuwing.

Anders dan zijn gewezen compagnon Berlage raakte Sanders na zijn dood snel vergeten. Dit boek reconstrueert zijn leven en werk aan de hand van archiefstukken, publicaties en tal van andere bronnen.

WWW.WBOOKS.COM

