

Krantenberichten inzake de Gemeentetram Amsterdam, 1934

Samenstelling: Cees Pot

Geheugen van de Amsterdamse tram

www.amsterdamsetrams.nl

2 januari 1934

Gistermiddag is een 35-jarige man op de Nieuwezijds Voorburgwal bij het Hoofdpostkantoor van het voorbalkon van een tram van lijn 17 gevallen. Bewusteloos en met een hoofdwond is hij naar het W.G. gebracht.

3 januari 1934

Gistermiddag rond 17.15 uur is in de J.M. Coenenstraat kortsluiting ontstaan in motorwagen 342 van lijn 24, die richting Stadionplein reed. Blauwe vlammen sloegen uit de schakelkast; de bestuurder schakelde meteen de stroom uit, en de passagiers verlieten ijlings de volbezette tram. Met zand werd de brand gedoofd, en de volgende tram drukte de gestrande tram naar het eindpunt.

5 januari 1934

In het Georganiseerd Overleg zijn de voorstellen van b. en w. tot herclassificatie en loonsverlaging van o.a. het trampersoneel verworpen. Wethouder Kropman zal nu buiten het G.O. om tot uitvoering overgaan.

De Gemeentetram heeft bij enkele fabrikanten in totaal 10 autobussen besteld; ze zullen over 3 à 4 maanden worden geleverd en worden ingezet op buslijn A. Ook zijn dieselmotoren besteld, die in reeds aanwezige bussen worden ingebouwd.

8 januari 1934

Op een vergadering van tram- en verenspersoneel is besloten een adres aan de gemeenteraad te sturen, waarin geprotesteerd wordt tegen de aangekondigde herclassificatie van het rijdend personeel.

9 januari 1934

Door een aanrijding op de Zeeburgerdijk tussen een motorwagen van lijn 9 en een aantal auto's werd het tramverkeer plm. 15 minuten opgehouden.

10 januari 1934

Uit het Alg.Hbld:

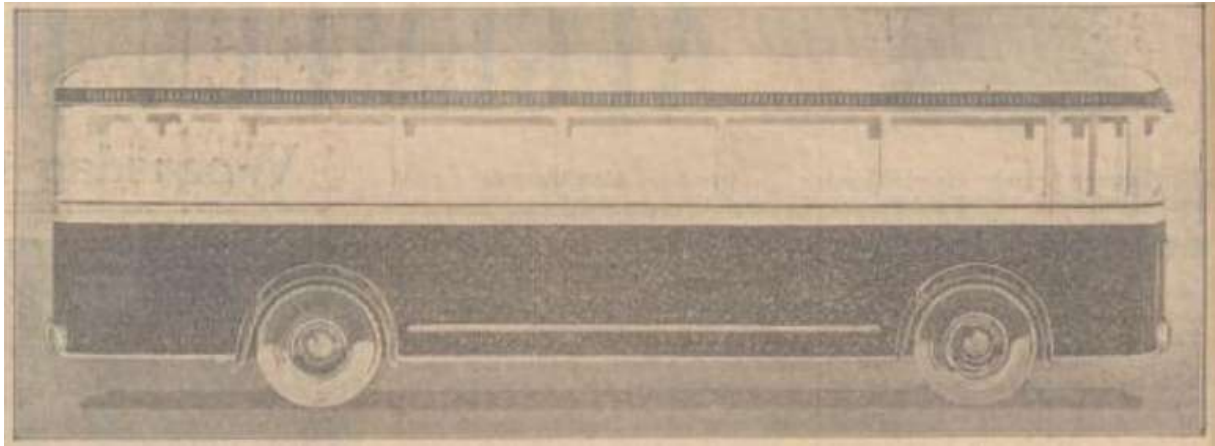
"ONZE NIEUWE AUTOBUSSEN

In April a.s. in dienst.

Wij hebben reeds eenige malen melding gemaakt van de nieuwe autobussen, welke bij de gemeentetram in dienst zullen worden genomen. In aansluiting op die mededeelingen, vernemen wij thans nog, dat er voorloopig in totaal tien nieuwe bussen zullen komen, zes van Amerikaansch en vier van Nederlandsch fabrikaat. Op 15 April a.s. zouden zij in het bedrijf worden opgenomen.

Op de hierbij geplaatste foto ziet men duidelijk het groote model van de bussen, waarin plaats is voor ± 50 personen; 2/3 van het aantal passagiers zal van zitplaatsen gebruik kunnen maken. In elk geval zal het voor het publiek een aangename kennismaking zijn met deze ruime wagens, want zij zullen in staat zijn de wachtenden bij de haltes inderdaad méé te nemen, het gebrek aan plaatsruimte in de bussen op de drukste lijnen zal zodoende verdwijnen en het autobusbedrijf van onze tram kan op die manier aanmerkelijk beter aan zijn doel gaan beantwoorden!

Ook anderszins wordt aan de verbetering van dit bedrijf gewerkt, — zoo zal het aantal Dieselmotoren in de autobussen weer uitgebreid worden en wel bij wijze van proef, teneinde in de practijk de resultaten der verschillende systemen verder na te gaan. De Dieselmotoren hebben een hooger rendement dan de gewone benzine-motoren, terwijl ook de lage prijs der ruwe olie voorloopig nog een attractie vormt. Er komen echter tal van technische quaesties bij de toepassing der Dieselmotoren kijken (het publiek waardeert vooral den rustigen gang der door Dieselmotoren gedreven bussen), zoodat van den uitslag der proeven zal afhangen of in de richting van uitbreiding wordt voortgegaan. In elk geval loopt nu ook de moderniseering van de gemeentelijke autobussen in het goede spoor!"



11 januari 1934

Vanmorgen om 7.15 uur vloog op het kruispunt Ferd. Bolstraat – Alb. Cuypstraat de motor van een taxi in brand. Hoewel de brandweer snel ter plaatse was en de brand bluste, liep het tramverkeer toch enige vertraging op.

12 januari 1934

Uit Het Volk:

"Dienst der booten in de haven

Bezuiniging o.a. door combinatie van twee lijnen

De directie van de Gemeentetram overweegt een reorganisatie van den dienst van de booten,, die de verbinding in de haven onderhouden. Men hoopt een aanzienlijke bezuiniging te bereiken met de volgende maatregelen. Lijn 3 naar de vuilverbranding en de centrale Noord zal worden gecombineerd met lijn 3a naar Oostzaan. Deze combinatie zal niet tot gevolg hebben, dat de frequentie van de verbinding met Oostzaan geringer wordt. De booten van de gecombineerde lijn zullen door het Cornelis Douweskanaal varen. Ook in het vervoer van steiger 1 naar den verbindingsdam denkt men een verandering aan te brengen. Op de spitsuren zal deze dienst echter ongewijzigd blijven. Gelijk gezegd zijn deze maatregelen nog in overweging, een beslissing over de uitvoering is echter aanstaande."

13 januari 1934

Vanmorgen rond half tien kreeg het tramverkeer op de Zeeburgerdijk 25 minuten vertraging, omdat bij het viaduct een vrachtauto gekanteld was, en op de rails was komen te liggen.

16 januari 1934

In het jaar 1933 heeft onze gemeentetram 106.356.000 passagiers vervoerd. In 1932 was dit aantal 116.400.000.

Over de maanden oktober, nov. en dec. 1933 werden resp. vervoerd 9.070.270, 8.882.074 en 9.214.000 personen.

Gistermiddag heeft een tram een vrachtauto van de firma De Neef, die van de Stroommarkt kwam, op de Haarlemmersluis aangereden. Tengevolge van den schok sloeg de vrachtauto om. De chauffeur liep enkele lichte verwondingen op. Daar de auto op de tramrails lag, ondervond het verkeer stagnatie. De tramdienst van lijn 5 is over N.Z. Voorburgwal en Raadhuisstraat geleid. Een werkauto van de gemeentetram heeft de gekantelde wagen van de rails gesleept.

18 januari 1934

Uit het Alg.Hbld:

"TRAM OP DE HOOGESLUIS

Verbonden draden en een geramde bok.

Wij herinneren ons het spelletje met de tram op de Hoogesluis als het donker was. Dan gingen de lichten zoo gezellig uit, de tram reed zonder stroom, want boven de klap ontbrak de draad van het boventrondsche net. Dat is nu onlangs veranderd, de draad loopt door. De wijziging is aangebracht,

hoorden wij, in het belang van het algemeen verkeer. Als vroeger de brug „op" was geweest, moesten de trams, om het draadloze stuk te halen, een aanloopje nemen en met een vaartje de brug over. In de drukte was dat gevaarlijk. Als de tram in het stuk zonder stroom opeens moest stoppen, was slechts de handrem beschikbaar, die niet steeds voldoende is om een aanrijding te voorkomen. Stond de tram evenwel stil, dan kon zij niet meer op gang komen wegens de draadloosheid; duwen was noodig. Op grond' van een en ander eischte de vrijheid en de veiligheid van het verkeer op de brug, dat de draden werden doorgetrokken.

Echter — met een brug hebben land- en waterwerken te maken. Een sleepdienst beklagt zich erover, dat drijvende bokken, hooger dan 10 m, niet kunnen passeeren, behalve 's nachts na 2 uur en dan reeds 's namiddags uiterlijk vier uur paraat moeten liggen. Ja, dat is lastig, maar wat het zwaarst is, moet het zwaarst wegen; het is duidelijk, dat de draden alleen 's nachts weg kunnen. Natuurlijk zal men in spoedgevallen speciale maatregelen kunnen nemen.

Echter dat „om vier uur paraat en pas tien uur later passeeren", lijkt wat overbodig. Misschien is daar iets op te vinden.

19 januari 1934

Op de Meeuwenlaan bij de Hamerstraat moest de brandweer een brand in een tramwagen blussen .

24 januari 1934

Het Volk schreef:

„Tramwagens in botsing

Hedenmiddag omstreeks vier uur zijn bij den Dam twee motorwagens van lijn 13 en 14 met elkaar in botsing gekomen. Bij het ter perse gaan van dit blad was het nog niet bekend, of er zich persoonlijke ongelukken bij hebben voorgedaan."

Hieronder de foto van dit ongeval een dag later in het Algemeen Handelsblad, dat daarbij het volgende artikel plaatste:

„TRAMBOTSING.

Groote materiele schade.

Gistermiddag om kwart voor vieren werd een tramtrein van lijn 13, die vertraging had ondervonden, komende van de Raadhuisstraat door de Paleisstraat naar den Dam geleid om vandaar weer via de Mozes- en Aaronstraat naar de Raadhuisstraat terug te keeren. In de Mozes- en Aaronstraat reed een tramtrein van lijn 14 op weg naar den Dam, welks bestuurder uit den aard der zaak niet verdacht was op een „tegenligger" op dat spoor. Vermoedelijk heeft de bestuurder van lijn 13 onvoldoende signalen gegeven, — in elk geval: op den hoek Dam—Mozes en Aaronstraat botsten de motorwagens 287 van lijn 13 en 366 van lijn 14 met een hevigen slag tegen elkaar op. De voorpuiën en voorruit werden grootendeels vernield, de straat lag vol glasscherven. Van wagen 287 werd zelfs de motorkast geheel losgerukt. De motorwagen van lijn 14 ontspoorde tengevolge van den schok en de wagenbestuurder kreeg lichte wonden van glasscherven aan een der handen.

Daar het spoor in de richting-Dam geruimen tijd gestremd bleef, werd lijn 14, komende uit West, verder via het Stationsplein geleid.

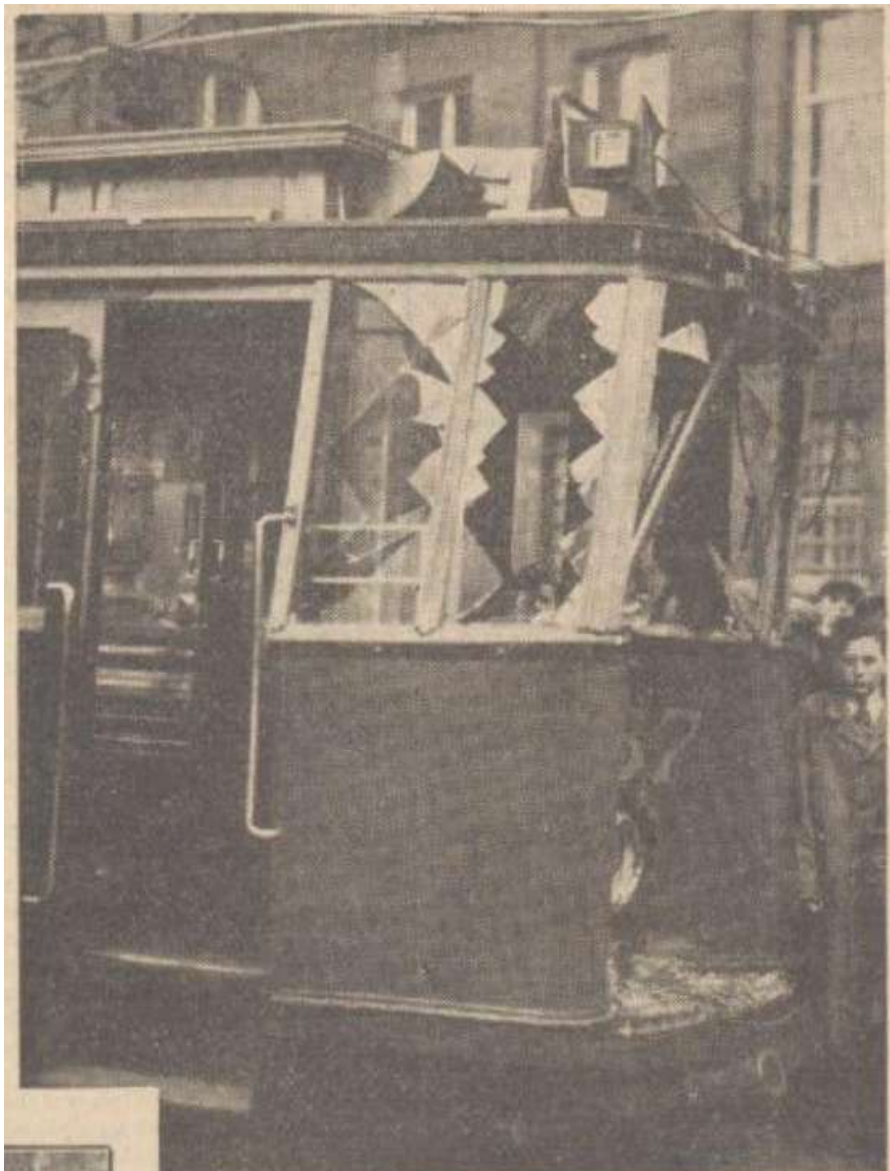
De passagiers van den tramtrein van lijn 14 kwamen met den schrik vrij; — de botsing trok een groote menigte nieuwsgierigen."

Het Volk meldde nog dat de tram van lijn 13 blijkbaar een uitrukkende dienst betrof, maar sprak niet van een ontsporing van de tram van lijn 14:

„Voorbalcons een groote ravage

Geen persoonlijke ongelukken bij botsing van tramwagens

Bij de botsing van twee tramwagens op den hoek van den Dam en de Mozes en Aaronstraat, waarover wij nog juist in het vorige avondblad konden berichten, zijn geen persoonlijke ongelukken gebeurd. Een motorwagen van lijn 13 kwam met den bijwagen in dienst; de bestuurder wilde via het doode spoor op den Dam de Mozes en Aaronstraat inzwenken, juist op het oogenblik dat de motorwagen van lijn 14, uit deze straat komende, den Dam wilde oprijden. Het voorbalcon van den wagen van lijn 13 werd geheel ingedrukt en vertoonde, ook met het gebroken glaswerk, een groote ravage. De wagen van lijn 14 was er beter afgekomen; wel waren ook hier de ruiten gebroken."



TE AMSTERDAM is gistermiddag een tram van lijn 13, die vertraging had ondervonden en over een zijlijn weer den terugrit zou aanvangen, op dit korte traject in botsing gekomen met een motorwagen van lijn 14. Het beschadigde voorbalcon van motorwagen 287.

Een andere foto stond in de Leeuwarder Courant:



En dezelfde, maar dan op z'n kop, op 2 maart in de Sumatra Post:



De gemeenteraad heeft gisteren de adressen behandeld, die door diverse vakbonden waren ingediend tegen de aanstaande herclassificatie van o.a. het trampersoneel. Na uitvoerige discussies, waarbij, zoals te verwachten viel, de linkse partijen zich tegen die herclassificatie verklaarden, werd door de communist Wijnkoop een voorstel ingediend om deze in te trekken. Dat werd verworpen met 37 tegen 6 stemmen. Een voorstel van de sociaal-democraat Pothuis om de herclassificatie te schorsen en opnieuw in de dienstcommissies te behandelen, haalde het evenmin; hier was de verhouding 29 tegen 14 stemmen.

De adressen zullen door b. en w. worden afgehandeld.

28 januari 1934

Uit het Alg.Hbld:

"DE NIEUWE AUTOBUSSEN.

Wagens met goede eigenschappen.

In het avondblad van 10 Januari hebben wij medegedeeld, dat de Gemeentetram tien nieuwe autobussen heeft besteld, zes van Amerikaansch, vier van Nederlandsch fabrikaat, wij gaven er een afbeelding van het voertuig bij. Gisterochtend waren wij to de gelegenheid met zoon type wagen een ritje te maken, met een „Twin Coach", die dan van „Amerikaansch fabrikaat" zou zijn. De heer M. C. van der Wal uit Heemstede, de leverancier van zes wagens vertelde, dat dat „Amerikaansch fabrikaat" in zooverre betrekkelijk is, dat de onderdeelen van de overzijde van den Atlantischen Oceaan worden aangevoerd; de montage geschiedt echter to ons land en onderdeelen voor afwerking (linoleum b.v.) zijn Nederlandsch product. De „Twin Coaches" worden in Amerika met veel succes gebruikt. De oorspronkelijke groote wagens hadden twee motoren midden in het voertuig. Uit dien dubbelen motor is de naam „Twin" ontstaan; en hij is gebleven, nu weer met één motor wordt gereden. Bij de wagens van dit type is de onderbouw en de bovenbouw gecombineerd, waardoor een solide doch tevens licht geheel is verkregen; weinig „dood gewicht", dus economisch vervoer. Daar de bovenbouw van aluminium is, ligt het zwaartepunt laag, wat de veiligheid ten goede komt. Tijdens den rit, ook over slecht plaveisel, hebben wij geconstateerd: gemakkelijke zitplaatsen, ruim uitzicht — vooral ook voor den bestuurder, deugdelijke veering, ook achter in, daar de druk gelijk is verdeeld over voor- en achterwielen; snel draaien (bijna om de eigen as!); vlug remmen (pneumatisch). In het kort, wagens, die een belangrijke verbetering beteekenen bij de bestaande autobussen, zoowel wat betreft veiligheid, comfort, ventilatie als vervoercapaciteit. Zooals reeds eerder bericht komen de nieuwe wagens omstreeks half April in gebruik."

31 januari 1934

Foto uit het Alg.Hbld van het reclame-tramstel 86+634:



DE AMSTERDAMSCHЕ **CEMENTETRAM** stelt sinds kort ook tramwagens voor reclamedoeleinden beschikbaar. Zoo deed gisteren deze Sarrasani-tram haar ronde door de hoofdstad.

31 januari 1934

De Sumatra Post plaatste vandaag een foto van het ongeval dat op 6 december 1933 op de Admiraal De Ruyterweg plaatsvond:



NA DE ONTMOETING. — Op den Admiraal de Ruyterweg werd een vrachtauto, geladen met bussen verf door de Haariemsche **tram** gegrepen en omver geworpen. — De **tram** had een noodgewongen oponthoud, en de brandweer handen vol werk om het verkeersobstakel uit den weg te ruimen.

2 februari 1934

Op het Roelof Hartplein is gistermorgen rond half negen een 25-jarige vrouw door een tram aangereden. Zwaar gewond is zij naar het Tesselschadeziekenhuis vervoerd.

5 februari 1934

Uit Het Volk:

Vier Beers „tram coach” bussen

Zij zijn van Nederlandsch fabrikaat

Uit de berichten betreffende de door de gemeente Amsterdam bestelde tien nieuwe autobussen voor de gemeentetram aldaar, is hier en daar de indruk gewekt, alsof alle bussen van hetzelfde merk (fabrikaat) zouden zijn, doch de levering aan twee verschillende firma's is opgedragen. Naar aanleiding hiervan vestigt de N.V. Adr. Beers te Den Haag er de aandacht op, dat zulks niet het geval is.

Er zijn besteld: zes omnibussen van een Amerlkaansch merk terwijl de firma Beers te leveren heeft, vier "Beers"-autobussen van haar type „tram coach", waarvan al een aantal door andere tramweg-maatschappijen in Nederland besteld en ook reeds in gebruik genomen zijn.

De carrosserieën voor de vier Beers „tram coaches" worden vervaardigd door de carrosseriefabriek Verheul te Waddinxveen en gebouwd volgens de nieuwste principes. De Beers „tram coaches", waarbij een groot aantal speciale constructies zijn toegepast, zijn Nederlandsch fabrikaat, geheel door Nederlandsche werkkrachten, hier te lande, vervaardigd, waarbij alleen die deelen en materialen van buitenlandse herkomst zijn, die hier te lande niet gemaakt worden.

6 februari 1934

Door een aanrijding tussen een tram en een auto op het kruispunt Rijnstraat – Lekstraat kreeg het tramverkeer plm. 20 minuten vertraging.

Op de kruising Noorder Amstellaan – Scheldestraat botsten twee auto's op elkaar. Hier kreeg het tramverkeer plm. 10 minuten vertraging.

7 februari 1934

Op de Kinkerbrug aan de kant van de Baarsjesweg vond een dodelijk verkeersongeluk plaats – een jongen slipte met zijn fiets op de tramrails en kwam onder een vrachtauto – waardoor het tramverkeer op de lijnen 7 en 17 geruime tijd gestoord was.

10 februari 1934

In de Marnixstraat had het tramverkeer ca. 13 minuten vertraging, omdat van een auto, die op de tramrails reed, de vooras brak.

11 februari 1934

De tram vervoerde in januari 1934 9.136.000 passagiers welk aantal in januari 1933 9.265.752 bedroeg. In december 1933 werden 9.214.636 personen vervoerd en in november 1933 8.882 074 personen.

14 februari 1934

De gemeentetram verbruikte in 1933 bijna evenveel Kwh aan elektra als in 1932, nl. ruim 18 miljoen.

Voor de duur van de autotentoonstelling in de R.A.I. is in de Ferdinand Bolstraat bij de ingang een tijdelijke tramhalte ingesteld, in beide richtingen.

Gistermiddag rond 17.15 u is een bejaarde vrouw, doordat zij weifelde met oversteken, op het Frederiksplein tegen een tram van lijn 11 opgelopen, die van de kant van de Hoogesluis kwam.

De vrouw smakte tegen de grond en bleef met een hoofdwond liggen. Een ambulance vervoerde haar naar het Ned.Isr.Ziekenhuis, waar ze kort na aankomst overleed.

16 februari 1934

Uit Het Nieuw Israëlietisch Weekblad:

„GEMEENTETRAM.

In de pers is een dezer dagen een bericht verspreid, volgens hetwelk de indruk wordt gevestigd, dat het personeel van een stoompont der Gemeenteveren in den nacht van 9 op 10 Februari j.l. door

ontijdig van den steiger te vertrekken, een afdeeling politieruiters zou hebben belemmerd in de uitoefening van hun taak om de orde te herstellen in verband met ongeregeldheden benoorden het Y. Bij nader onderzoek blijkt dit bericht van allen grond ontbloot. Het vertrek van de pont, dat op normale wijze geschiedde, heeft de bereden politie niet de minste aanleiding gegeven om een rapport in te dienen over het al of niet juist optreden van het pontpersoneel."

19 februari 1934

Uit het Algemeen Handelsblad:



21 februari 1934

Op de hoek van de Bilderdijkstraat en de Jacob van Lennepstraat is gisteren een vrachtauto op een motorwagen van lijn 3 gebotst. De auto raakte zwaar beschadigd, maar de chauffeur bleef ongedeerd. Ook de tram was beschadigd, en er ontstond 20 minuten vertraging op lijn 3.

22 februari 1934

Ingezonden brief in het Alg.Hbld:

"Geachte Redactie,

Naar aanleiding van het berichtje "Een Puzzle", voorkomende in het ochtendblad van heden, moet mij de volgende opmerking toch eens uit de pen:

Waarom plaatst men in Amsterdam niet, evenals in Den Haag en Rotterdam, tramhaltebordjes waarop vermeld staan de hoofdstraten langs de geheele lijn? Wat heeft men aan begin- en eindpunt, vooral niet-Amsterdammers?

Nog niet zo lang geleden las ik van het voornemen om hier nieuwe trambordjes te plaatsen en dacht ik natuurlijk dat het goede voorbeeld uit genoemde plaatsen zou worden overgenomen. Er zijn nu hier en daar nieuwe bordjes geplaatst, doch dat acht ik weggegooid geld.

G. J. A. BARENSEN.

Amsterdam, 18 Februari.

Vanmorgen rond negen uur reden in de Leidschestraat bij de Heerengracht drie personen op de fiets naast elkaar richting Koningsplein. Het voorwiel van de fiets van een van hen, een 18-jarig meisje, kwam in aanraking met een andere fiets, waardoor ze op de tramrails viel en onder een tram van lijn 2 kwam. Ze kreeg zware schaafwonden en moest in het Binnengasthuis verbonden worden.

2 maart 1934

Uit het Nieuw Israëlietisch Weekblad:

"**GEMEENTETRAM.**

Met ingang van 1 Maart a.s. zullen zoowel op de Oostelijke als op de Westelijke veerlijnen nieuwe dienstregelingen worden ingevoerd. De dienst op lijn II (De Ruyterkade—Verbindingsdam) zal op Zon- en feestdagen vervallen. Wat de Westelijke lijnen III en IIIa betreft, zal de dienst worden

gecombineerd, met dien verstande, dat de route zal zijn: De Ruyterkade, Distelweg, Papaverweg, Zijkanaal I, Tuindorp Oostzaan. Tijdens de spitsuren op werkdagen zullen echter twee stoombooten als extra materieel dienst doen van de De Ruyterkade via Distelweg en Papaverweg naar Zijkanaal I, terwijl de motorbooten dan rechtstreeks van de De Ruyterkade naar Tuindorp Oostzaan zullen varen. Men raadplege de nieuwe dienstregelingen aan de wachtkamers en bij de steigers."

3 maart 1934

Vrijdagmiddag rond kwart over een is op de kruising Admiraal De Ruyterweg – Jan van Galenstraat een vrachtauto tegen een bovenleidingmast van de N.Z.H. gereden. De dienst moest vervolgens over één spoor gaande gehouden worden, wat tot veel vertraging leidde.

7 maart 1934

Uit De Tijd:

"DE TRAM RIJDT SNELLER

Voorloopig op de lijnen 1, 2, 6 en 17

Langzamerhand begint het nu tot het publiek door te dringen, dat de trams op verschillende lijnen der Gemeentetram sneller rijden dan vroeger. Dit was ons reeds eenigen tijd bekend, doch wij hebben daarvan geen melding gemaakt, omdat de nieuwe wethouder van bedrijven, de heer Rustige, het wenschelijker achtte, dat het trambedrijf, dat den laatsten tijd zoo in het middelpunt der belangstelling had gestaan en zooveel kritiek had ondervonden, een periode van rust zou hebben, in welke periode er voor den nieuwen directeur, Ir. Hofman, gelegenheid zou zijn om in overleg met Wethouder Rustige maatregelen te treffen, die tot saneering van het bedrijf zullen leiden. Want wethouder Rustige heeft nadat hij als wethouder voor de bedrijven had zitting genomen, zijn aandacht speciaal ook aan het Trambedrijf gewijd. Een der maatregelen, die sindsdien getroffen is, is de verkorting van den rijtijd; eerst op lijn 17, daarna op de lijnen 1 en 2 en met ingang van verleden week ook op lijn 6. De bedoeling van deze verkorting van den rijtijd is niet alleen te komen tot bezuiniging op personeelen, doch vooral ook om te trachten door een betere en snellere bediening van het publiek de tram haar verloren populariteit weer te doen herwinnen. Zooals te begrijpen is, zal door dezen maatregel alleen het groote tekort — ook al is dit door de plaats gehad hebbende korting der loonen van het personeel reeds verminderd — niet worden weggewerkt. Doch andere maatregelen zijn ten deze nog in voorbereiding."

9 maart 1934

Met ingang van vrijdag 9 maart 13 uur tot en met zondag 18 maart wordt tijdens de Beurs van de Dameskroniek in het R.A.I.-Gebouw een tramhalte ingesteld in de Ferd. Bolstraat in beide richtingen vóór de ingang van dat gebouw.

Het vrij vervoer per tram voor gemeenteraadsleden, dat ter discussie stond, zal toch worden gehandhaafd.

10 maart 1934

Uit het artikel, "Amsterdam. Een jaar in cijfers" in De Tijd:

"Het vervoer met de gemeentelijke trams en autobussen ging wederom achteruit; per tram werden vervoerd 97.466.600 passagiers tegen 106.826.500 in 1932. In het vierde kwartaal bedroegen deze aantallen resp. 24.931.600 en 26.421.100 of een vermindering van 5.6 pCt. Per autobus gingen 8.890.000 personen tegen 9.664.900 in 1932; 4e kwartaal 2.235.400 tegen 2.399.900; dus een grootere teruggang dan bij de trams, n.l. met 6.9 pCt."

Lijn 19 kreeg ongeveer 3 kwartier vertraging, omdat op de Kattenburgerbrug de achteras van een vuilnisauto was gebroken.

11 maart 1934

Voor de rechtbank stond vrijdag een 36-jarige handelsreiziger terecht, die op 26 juni vorig jaar met zijn auto op het Mercatorplein was ingereden op een groepje mensen, dat daar op de tram stond te wachten. Een daarvan overleed aan zijn verwondingen. Tegen de chauffeur werd een gevangenisstraf van 2 maanden en een jaar ontzegging van de rijbevoegdheid geëist.

Op vrijdag 23 maart werd hij tot een maand gevangenisstraf veroordeeld.

12 maart 1934

Een Belgische auto is zondagmiddag rond twaalf uur op de Stadhouderskade bij de Museumbrug tegen een tramtrein van lijn 6 gereden. De materiële schade was groot en beide inzittenden van de auto raakten gewond.

20 maart 1934

Uit De Tijd:

"AMSTERDAM

Auto gekraakt

Het ongeval in de Ferd. Bolstraat; chauffeur ernstig, naastzittende licht verwond; een motorwagen ontspoord

Verkeer gestoord

Zooals wij bij het afdrukken van onze stadseditie nog met enkele regels konden melden, is gistermiddag tegen half vier in de Ferdinand Bolstraat een ernstig verkeersongeval gebeurd. Hierbij werden twee personen gewond, doch naar omstandigheden is dit ongeval nog tamelijk goed afgelopen. Op dit tijdstip naderde uit de Quellijnstraat, komende uit de richting Gerard Douplein, een Verhuisauto van de firma L. P. Meijer, de Ferdinand Bolstraat. De auto reed met een matigen gang en wilde linksaf de Ferdinand Bolstraat inslaan, waartoe zij de tramrails moest oversteken. Op hetzelfde oogenblik naderde lijn 16 uit de richting Ceintuurbaan. Met een hevigen slag reed de tram op den auto, die in de flank geraakt werd en geheel om zijn as draaide, zoodat hij met den kop in de richting van de Ceintuurbaan kwam te staan. Op hetzelfde moment had een tramwagen van lijn 16 uit tegenovergestelde richting, die aan de halte Quellijnstraat had stilgestaan, zich in beweging gezet en reed van den anderen kant op den vrachtauto, die letterlijk tusschen de beide voorbalcons gekraakt werd. De tram, die zich juist in beweging had gezet, werd door den schok uit de rails gelicht en kwam dwars over den weg te staan.

De cabine van den vrachtauto werd geheel in elkaar gedrukt. Met veel moeite slaagde men erin de beide inzittenden eruit te bevrijden. De chauffeur, tevens eigenaar van den auto, L. P. Meijer was er vrij ernstig aan toe. Behalve eenige beenfracturen was hij tamelijk ernstig aan het hoofd gewond. Zijn knecht had alleen een beenfractuur opgelopen. Zij werden een winkel op den hoek van de Quellijnstraat binnengedragen en door de spoedig ter plaatse zijnde G.G. en G.D., nadat een noodverband was gelegd, per auto naar het Tesselschadeziekenhuis vervoerd.

De voorbalcons van de beide motorwagens van lijn 16 waren eveneens vrij ernstig beschadigd en alle ruiten waren versplinterd. Het mag een wonder heeten, dat de beide wagenbestuurders er ongedeerd zijn afgekomen en zelfs geen glaswonden opliepen. Ook de achterkant van den vrachtauto had schade opgelopen en benzine en olie stroomden uit de reservoirs, zoodat de bij alle Amsterdamsche straatgebeurtenissen nu eenmaal onmiddellijk gesignaleerde brandweer, die ook hier haar gewaardeerde hulp verleende, zich genoodzaakt zag voor al te dichtbij komende nieuwsgierigen een rookverbod uit te vaardigen. De politie, geassisteerd door een aantal ruiters, zorgde trouwens weldra voor een behoorlijke afzetting, zoodat ook de ongevallenwagen van de gemeentetram op de plaats van de botsing kon komen. Met behulp van den kraanwagen werd, nadat de motorwagen die uit de richting Ceintuurbaan was gekomen, achteruit was gereden, het wrak van den verhuisauto weggereden, waarna men er, onder leiding van den inmiddels gearriveerden hoofdingenieur van de gemeentetram, den heer Nijssen¹ en den chef van tractie ingenieur O. Pareen, in slaagde den anderen motorwagen weer in de rails te krijgen, waarna nog slechts de benzine met de brokken hout, glasscherven en ijzerdeelen door de stadsreiniging moesten worden weggeveegd om den weg voor het verkeer vrij te maken. Kort nadat de botsing was geschied stonden Ferdinand Bolstraat en Vijzelstraat vol met een file van tramwagens, doch spoedig had men het verkeer omgeleid langs Leidschestraat en Ceintuurbaan eenerzijds, Weteringschans en van Woustraat anderzijds, zoodat de stagnatie in het tramverkeer niet al te groot was. Tegen kwart over vier kon het verkeer langs de gewone route in beide richtingen hervat worden."

De Sumatra Post plaatste (op 20 april) onderstaande foto; de betrokken motorwagens van lijn 16 waren 400 en 430:

¹ Waarschijnlijk is Ir. Neiszen bedoeld.



23 maart 1934

De gemeenteraad heeft gisteren besloten het voorstel-Weiss tot afschaffing van de gratis tramabonnementen voor haar leden af te wijzen.

Uit De Tijd:

"Nieuwe tramtarieven in de maak

NIEUWE BUSSEN

De korte ritten-kaartjes blijken een succes

Passagiers-telling

In 'n Donderdagmorgen gehouden persconferentie belegd door de directie van ons trambedrijf, heeft de directeur ir. W. B. I. Hofman eenige mededeelingen gedaan over plannen, welke in voorbereiding zijn bij het gemeentelijk trambedrijf.

Reeds lang — aldus ir. Hofman — is de directie van het trambedrijf bezig met het zoeken naar een nieuw tarief dat zich in het algemeen beter aanpast aan de tijdsomstandigheden, dit is een kwestie die niet gemakkelijk ja zelfs zeer moeilijk op te lossen is, daar men met alle mogelijke vraagstukken rekening heeft te houden. Een der voornaamste factoren is dat de tramdirectie heeft zorg te dragen dat bij een tariefswijziging de financieele inkomsten van het bedrijf niet meer terug loopen, ja zelfs worden opgevoerd. Ook moet het nieuwe tarief in het belang van het publiek zijn, zoodat een vermeerdering van het tramvervoer hierdoor te constateeren valt.

Alvorens met uitgewerkte plannen over een nieuw tarief te komen, moet de directie over gegevens beschikken en in verband hiermede zullen op Maandag 26 en Woensdag 28 Maart wederom op alle lijnen, uitgezonderd de autobus-lijnen door de conducteurs tellingen worden gehouden. Deze telling heeft ten doel om over gegevens te kunnen beschikken betreffende de lengte van de ritten, welke door verschillende groepen van passagiers worden afgelegd. De conducteur zal aan den passagier, welke een rit maakt op een kaartje van 11 cent of knipkaart van 10 cent (zonder overstapje) vragen waar hij de tram weer verlaat. Het in- en uitstappen wordt dan op daarvoor aan het personeel

verstreckte controlelijst aangeteekend. Elke lijn is op deze kaart in een aantal secties verdeeld. Voor het welslagen van die telling wordt de medewerking van de passagiers ingeroepen. De passagiers op de voorbalcons der tramwagens worden, gezien de moeilijkheden die hieraan verbonden zijn, niet geteld. Het is de bedoeling der tramdirectie om over enkele weken dergelijke telling ook te houden voor de reizigers met overstapkaartjes. Zijn de gegevens van deze telling bekend, dan kan begonnen worden met een schema voor het nieuwe tramtarief, wat er op neer zal komen dat men op alle lijnen meerdere korte trajectkaarten zal kunnen nemen. Dus een z.g. sectiestelsel.

De korte ritten

Het is nu reeds gebleken, dat de invoering van het tarief van 1 Juli 1933, waarbij de z.g. korte rittenkaart verkrijgbaar werd gesteld een groot succes is geworden. Een stijging is nog steeds waar te nemen. Dit zelfde geldt ook voor de kinderkaarten.

Vorige tellingen hebben uitgemaakt dat de gemiddelde trampassagier niet langer dan 8 minuten tramt. Het vervoer per dag is ongeveer 300.000 passagiers, bij slecht weer stijgt dit aantal gemiddeld met 60.000. De geldelijke inkomsten worden op een regendag verhoogd met ongeveer f6000. In vergelijking met Rotterdam en Den Haag loopt in Amsterdam in de zomermaanden het aantal passagiers in onze stad sterk terug. In Den Haag met de lijnen op Scheveningën neemt dit vervoer zeer toe, terwijl ook in Rotterdam de zomermaanden met de slechtste zijn. Het vervoer naar Hoek van Holland-Waalhaven en het aantal passagiers dat naar Scheveningën gaat en eerst per tram naar de Rotterdamsche stations vervoerd moet worden, is in de zomermaanden in deze stad zeer groot.

De sneldienst

Zooals men weet is er op de lijnen 1, 2, 5, 6, 13, 17 en 23 een sneldienst ingevoerd. A.s Maandag krijgt lijn 11 ook sneldienst en over ongeveer twee maanden zullen alle lijnen den versnelden dienst hebben. De rijtijd is hierdoor dan van 10 tot 20 pct. verkort. De laatste weken zijn er enkele ongevallen-botsingen voorgekomen. Er is de opmerking gemaakt dat deze ongelukken wel eens hun oorzaak zouden kunnen vinden in den versnelden rijtijd. Directeur Hofman deelde echter mede, dat de aanrijdingen welke de laatste weken zijn voorgekomen alle zijn gebeurd op lijnen, waar nog geen versnelde dienst was ingevoerd. De sneldienst heeft het gebruik van de handrem vrijwel afgeschaft. Alle wagens, ook de motorwagens die zonder bijwagen rijden, worden electrisch geremd. De handrem dient vrijwel alleen nog maar voor het vastzetten van den wagen. Het personeel is hier ook mee gediend, daar het werken met de handrem veel zwaarder is dan het remmen met de electrische rem. Het herhaaldelijk draaien is komen te vervallen.

De nieuwe autobussen komen begin Mei in dienst, ook dit zal zeer ten goede aan het bedrijf komen terwijl het publiek over de bussen zelf wel tevreden zal zijn. Over de medewerking van de verkeerspolitie wat het snellere doorlaten van trams op kruispunten betreft was de tramdirectie zeer te spreken. Er zijn verschillende klachten dat er te weinig plaatsruimte is voor de passagiers van lijn 17. Vooral in de spitsuren zijn meerdere wagens noodzakelijk. Ook hier zal de tramdirectie zooveel mogelijk afdoende maatregelen nemen. Ten slotte werd nog medegedeeld dat ook in de toekomst wijziging en verlenging van lijnen in voorbereiding zijn. Tijdens de tentoonstelling in de nieuwe markthallen zullen extra maatregelen, vermoedelijk met autobussen naar het terrein van de tentoonstelling, getroffen worden.

24 maart 1934

Vrijdagmorgen is een vrachtauto, beladen met sinaasappelen, op de hoek van de Koninginneweg en de Brachthuiserstraat tegen een tram van lijn 2 opgereden. De auto kantelde, maar de drie mannen, die er op zaten, en onder de lading terechtkwamen, kwamen er zonder ernstige verwondingen af. De auto werd zwaar beschadigd, en ook de tram had enige schade.

26 maart 1934

De politie verzocht een man, die op 19 maart op het voorbalkon van een tram van lijn 16 stond, toen deze in de Ferdinand Bolstraat in botsing kwam met een verhuishwagen, zich als getuige te melden.

29 maart 1934

Op het Damrak bij de Dam is een vrouw door een tram aangereden. Met een gebroken been werd ze naar het Centr.Isr.Ziekenhuis vervoerd en daar opgenomen.

4 april 1934

Uit De Tijd:

"Lijn 1 tegen lijn 1

Ernstige trambotsing hoek Amstelveenscheweg-Zeilstraat Een wissel weigerde

Zondagmorgen omstreeks elf uur zijn op het kruispunt Amstelveenscheweg-Zeilstraat twee trams, elk bestaande uit een motorwagen van lijn 1 met bijwagens op elkaar gereden. Uit de richting Overtoom naderde een wagen met bijwagens dit kruispunt en wilde de Zeilstraat inrijden. Door nog onopgehelderde oorzaak sloeg het elektrische wissel niet om, met het gevolg, dat de tram niet de Zeilstraat inreed, doch rechtuit den Amstelveenscheweg opging. Op het zelfde oogenblik kwam uit de Zeilstraat ook een motor en bijwagen van lijn 1 die in de richting van den Overtoom ging. Deze wagen werd in de flank door den anderen aangereden. De schok was zeer hevig en de motor- en bijwagens werden uit de rails gedrukt. Ook de motorwagen, die de aanrijding veroorzaakte, ontspoorde. Tal van ruiten werden vernield en ook het houtwerk werd zwaar beschadigd. Het voorbalcon van den wagen welke de aanrijding veroorzaakte, werd geheel ontzet. Het mag een wonder heeten, dat de beide wagenbestuurders en talrijke inzittende tramreizigers er ongedeerd zijn afgekomen en zelfs geen glaswonden opliepen. Al spoedig arriveerde een kraanwagen met personeel om de ontspoorde tramrijtuigen weer in de rails te plaatsen. Verschillende tram-autoriteiten waren aanwezig. Politie zette de omgeving af, wat noodig bleek, want het aantal belangstellenden was zeer groot. Het tramverkeer was geheel ontwricht en moest worden omgelegd, waarvan een aantal personen, die naar de stations moesten, de dupe werden. De beschadigde wagens werden naar de remise Havenstraat gereden, en de stadsreiniging had eindelijk de taak de straat van glasscherven, hout en ijzerdeelen schoon te maken."

7 april 1934

Uit De Tijd:

EEN TRAMSTORING

En een andere verrassing

Vrijdagavond — Rozengracht — hoek Marnixstraat drukte van trams en van wandelaars, echte Amsterdammers, die hun oogen den kost geven en altijd stilletjes hopen dat er op hun wandeling toch maar iets gebeuren zal. Ze kregen hun zin.

Ten eerste brak een geleiddraad van de tram en dat geeft altijd even vertraging, een ophooping van menschen en een zoo echt-gezellige kans om eens prettig over de wederwaardigheden des levens te praten ook met een ander dan met je bloedeigen vrouw.

Maar de brave burgers kregen nog meer waar voor hun niet betaalde geld. Alleen was het heel erg jammer dat zij het niet heel goed konden zien, dat het eigenlijk al gebeurd was voor ze wisten dat er iets laat staan wat er aan de hand was.

De regelaar des verkeers regelde het dus een en ander lichteijk in de war geloopt her en der van wagens en menschen, zoo goed en kwaad als het ging.

Hij kon het best alleen af, maar 't behoefde toch weer geen verwondering te wekken, dat er een tweede op af kwam. Zeker aflossing of versterking, of een boodschap van het bureau.

Neen daar behoeften ze niet naar te kijken. Liever nog even een kans op een „nekkrampie" loopen door star naar boven te staren naar den gebroken draad, die onder al die blikken natuurlijk geen seconde eerder zal heel raken Maar daar heeft een burger ook niets mee van doen. Daar heb je per saldo de gemeente, het machtige, alles-kennende, allesvermogen lichaam voor. Wat weinigen zagen gebeurde echter. Agent 2 ging niet naar agent 1 maar naar burger Nul, oftewel naar een grooten onbekende, pakte hem, inderdaad zonder vorm van proces in den kraag en nam hem mee.

Waarom het gebeurde, daarover gisten nog lang de weinigen die het zagen."

13 april 1934

De aangekondigde trampassagierstelling, die reeds op 26 en 28 maart j.l. voor passagiers op enkele ritkaartjes werd gehouden, zal op maandag 16 en woensdag 18 april a.s. voortgezet worden voor alle passagiers op overstapkaartjes. Hieronder worden dus begrepen, zowel de passagiers, die de eerste rit, als de passagiers, die de vervolgrit op het overstapje maken. De tramdirectie, die de medewerking van het publiek, betoond bij de vorige telling, op hoge prijs stelt, verzoekt thans aan de overstappassagiers wederom zoo vriendelijk te willen zijn, de conducteur op diens verzoek mede te delen, waar zij ingestapt zijn en waar zij wensen uit te stappen.

De Sumatra Post plaatste heden een fotoreportage waarin gewezen werd op de moeilijker geworden taak van de Amsterdamse trambestuurders, nu er door de tramdirectie een snellere manier van rijden was ingevoerd; enkele foto's uit deze reportage:



De complete reportage hieronder:



18 april 1934

In de Raadhuisstraat bij de Spuistraat is dinsdagavond rond 8 uur een 29-jarige man door een tram aangereiden. Met zware inwendige kneuzingen is hij naar het Binnengasthuis gebracht.

19 april 1934

In de Sarphatistraat is gistermiddag een 42-jarige man, die van het Tulppelein naar het Weesperplein fietste, toen hij moest uitwijken voor een auto, door een tram van lijn 7 aangereden. Het hevig bloedende slachtoffer werd naar het O.L.V. gasthuis vervoerd, maar overleed daar kort na aankomst.

Gistermiddag omstreeks twee uur begon het ineens zo hard te waaien, dat in West veel trambeugels het contact met de bovenleiding verloren, zodat de trams tot stilstand kwamen.

21 april 1934

De Kromhout motorenfabriek heeft autobus 32, voorzien van een dieselmotor, aan de Gemeentetram afgeleverd. Maandag a.s. komt de bus in bedrijf. Met de inbouw van een derde motor, in autobus 34, wordt volgende week begonnen. Tot de bestelling van deze twee motoren is overgegaan op grond van de uitstekende resultaten, die zijn behaald met de motor, die in januari vorig jaar in bus 33 was ingebouwd. Vooral de besparing op brandstof is heel groot.

23 april 1934

Het is afgelopen zondag bijzonder druk geweest op de N.Z.H.-lijn van Amsterdam naar Haarlem en Zandvoort. De trams reden tot 21 uur om de 10 minuten. De meeste passagiers hadden echter de bollenvelden als bestemming.

25 april 1934

Gistermiddag omstreeks een uur kon de Kinkerbrug door een defect niet meer gesloten worden, waardoor het tram- en rijverkeer moest worden omgelegd. Het duurde drie kwartier voordat het euvel verholpen kon worden.

Gistermiddag omstreeks drie uur is op het Damrak tegenover "De Roode Leeuw" een man van middelbare leeftijd aangereden door een tram van lijn 11, waardoor hij vrij ernstig aan een been werd verwond. Door dit ongeval kreeg het tramverkeer enige vertraging.

Op het Stationsplein ontspoorde, vermoedelijk door een verkeerde wisselstand, een wagen van lijn 24. Hierdoor ontstond een vertraging van plm. 10 minuten.

2 mei 1934

Uit Het Vaderland:

"DE NIEUWE AUTOBUSSEN IN AMSTERDAM.

De eerste „tram-coach" komt deze week.

Naar wij vernemen, zal de eerste der door de gemeentetram te Amsterdam bestelde Beers tram-coaches deze week worden afgeleverd. De door Amsterdam bestelde wagens zijn gebouwd voor vervoer van 49 passagiers (34 zitplaatsen en 15 staanplaatsen). Zij maken een schitterenden indruk zoowel wat de zware constructie, als wat het uiterlijk en het interieur betreft.

Zooals reeds vroeger gemeld is, zijn de „Beers Tram-Coaches" van Nederlandsch fabriikaat, gebouwd in de fabriek van de N.V. Adr. Beers in Den Haag. De carrosserieën zijn van de firma Verheul te Waddinxveen."

6 mei 1934

Door een verkeersongeval in de Leidschestraat bij de Heerengracht – een man brak een been omdat hij werd aangereden door een auto – had het tramverkeer daar vanmorgen een kwartier vertraging.

9 mei 1934

Een vrouw uit Amsterdam Noord wilde op het Stationsplein op een tram wilde springen, kwam daarbij te vallen en kwam met haar hoofd tegen de baanschuiver. Ze moest naar een ziekenhuis vervoerd worden.

10 mei 1934

Uit De Tijd:

Tram en publiek tot elkaar

PLANNEN DIRECTEUR HOFMAN

Harmonica-trams geslaagd, geen nieuwe tram-, maar autobuslijnen, nieuw tarief bijna gereed

Sympathie dient herwonnen

Wij hebben dezer dagen een kort onderhoud gehad met Ir. W. B. I. Hofman, directeur van de Gemeente-tram.

Er zijn in afzienbaren tijd weer tal van veranderingen bij het trambedrijf te verwachten en Ir. Hofman was zoo welwillend ons hieromtrent eenige mededeelingen te doen. Zoo vernamen wij dat de proef met de omgebouwde motorwagens van het allereerste type, die gekoppeld zijn door middel van een „harmonica-verbinding" zooals bij D-treinen zeer goed heeft voldaan. Deze wagens die ook met leeren dwarsbanken zijn uitgerust rijden reeds geruimen tijd op lijn 10. Het is de bedoeling om lijn 10 geheel met dit type wagens uit te rusten. In eigen beheer zullen daarvoor in de werkplaatsen Tollensstraat een voldoende aantal oud model-motorwagens worden omgebouwd.

Wanneer de lijnen 4, 6, 24 en 25 binnen eenige weken ook in den sneldienst zullen zijn opgenomen zal men toch niet meer kunnen zeggen, zooals voorheen wel eens het geval was: De Amsterdamsche tram kruipt langs de straat. De opvoering van de rij-snelheid wordt door het trammend publiek zeer gewaardeerd. Op verschillende lijnen is de duur van den rit ingekort met drie, vier, soms wel eens vijf of zes minuten. Het publiek kan hieraan zelf meewerken en wel door vlug in en uit te stappen en tijdig op te gaan staan wanneer men den wagen verlaten wil. Maar al te vaak gebeurt het nog, dat de tram door passagiers onnoodig lang wordt opgehouden bij stopplaatsen.

Persoonlijk maakten we het mede dat een grootmoeder, die bij de Ten Katestraat lijn 7 moest verlaten, eerst in den wagen afscheid nam van haar schoondochter in gezelschap van vijf kinderen. Allen kregen een hand en een kus. Op zich zelf een aardig tafereeltje, doch aan de halte moest daarvoor een minuut lang worden gestopt.

Daar de stad zich hoe langer hoe meer in alle richtingen gaat uitbreiden, moet de tramdirectie hiermede ook terdege rekening houden. Op onze vraag of er binnenkort nog nieuwe lijnen bij zouden komen, deelde Ir. Hofman ons mede, dat het vrij zeker is dat het aantal tramlijnen zelf niet zal worden uitgebreid, hoogstens zou een enkele kunnen worden verlengd. Daarentegen zal men voortgaan het vervoermiddel van de toekomst „de autobus" met verschillende lijnen uit te breiden. De bedoeling is om dan hiervoor te gebruiken groot model bussen voor minstens zestig passagiers. Op deze wagens zullen dan ook conducteurs dienst doen.

Deze bussen zullen echter niet zooals in Parijs, Londen, Berlijn of Hamburg voorzien zijn van een open achterbalcon. Een door de Amsterdamsche tramdirectie ingesteld onderzoek in deze steden heeft uitgemaakt dat men ook in die plaatsen bij aanschaffing van nieuwe bussen, de achterbalcons gaat afschaffen. De ingang voor de passagiers blijft vooraan bij den bestuurder. De conducteur bevindt zich in de autobus. Autobussen met twee verdiepingen blijken voor onze stad met geschikt te zijn. In Parijs heeft men ze ook met gewild en te Weenen rijden er enkele, doch ook in deze stad heeft men de proef ermede niet voortgezet. Nu de zomer op komst is, gaat het tramvervoer op Zondagmorgen weer toenemen, en vooral in de richting van de stations. Verleden zomer kwam het herhaaldelijk voor dat op Zondagmorgen de wagens in de richting van de stations al enkele haltes na het vertrek van het eindpunt bezet waren. De passagiers die onderweg wilden instappen kregen geen kans meer. Menigeen heeft door het gebrek aan ruimte in de tram zijn trein gemist. Een plezierige dag werd dan bij voorbaat reeds bedorven. Dezen zomer zullen er Zondags in het morgenuur naar het Centraalstation, de W. P. en Gooische stoomtram zooveel mogelijk voldoende wagens rijden. 's Avonds bij het terugkomen is de kans om te blijven staan wegens overvolle wagens veel minder, omdat er om dien tijd veel meer wagens in dienst zijn dan in het morgenuur. Blijkt het aantal trampassagiers voldoende toe te nemen dan zullen de bijwagens die nu op verschillende lijnen ten deele zijn afgeschaft weer in dienst worden gesteld. Ir. Hofman zou niets liever doen dan zoo spoedig mogelijk weer tot dezen maatregel overgaan, daar dit het beste bewijs zou zijn dat het trambedrijf weer tot een gezonde basis zou zijn teruggekeerd.

De tellingen die de laatste maanden gehouden zijn van passagiers met enkele rit- en overstapkaartjes en de plaatsen waar zij in- en uitstapten, hebben tot resultaat gehad dat de tramdirectie over waardevolle gegevens is gaan beschikken. Nog zijn een aantal ambtenaren bezig met het uitzoeken van het verzamelde statistiek materiaal, doch binnen afzienbaren tyd hoopt de directie met de nieuwe plannen voor tariefwijziging te kunnen komen. De korte ritten van zes cent (met een knipkaart 5 cent) blijken nog steeds een succes. In deze richting zal dan ook worden voortgegaan. Door het invoeren van talrijke korte rit-trajecten wordt het publiek aangemoedigd tot het meer gebruik maken van de tram. De tram heeft veel sympathie verloren, doch het schijnt wel de bedoeling te zijn van Ir. Hofman en zijn staf, om deze verloren sympathie terug te winnen. Op het hoofdkantoor van de tram aan het Leidscheboschje staat men tegenwoordig gelukkig op het standpunt, dat de tram voor het publiek is, en niet omgekeerd, zooals vroeger ook wel eens beweerd is.

12 mei 1934

Op de Oostenburgergracht is een man door een tram aangereden. Met een gebroken been is hij naar het Binnengasthuis vervoerd.

15 mei 1934

Uit De Tijd:

"BEDIENING OP DE TRAMS TE AMSTERDAM.

Naar het Handelsblad verneemt, zullen voor de conducteurs van de tram te Amsterdam speciale cursussen gehouden worden, welke de bedoeling hebben de bedieningscapaciteiten op te voeren, teneinde deze in overeenstemming te brengen met den veranderden rijtijd van de wagens.

Sinds de rijtijd op de verschillende lijnen verkort werd, viel het op, dat een gedeelte van het conducteurspersoneel niet op tijd klaar was met het verstrekken der biljetten, zoodat het bedrijf daardoor schade ondervond. Sinds eenigen tijd stellen controleurs in burger zich van den gang van taken in de rijtuigen op de hoogte. De conducteurs, die de zaak niet snel genoeg afwerken, zullen nu een speciale instructie krijgen in den vorm van een cursus."

16 mei 1934

In een gistermiddag gehouden vergadering van de dienstcommissie voor de tram te Amsterdam, is namens de directie van de tram medegedeeld, dat in de loop van deze zomer driehonderd man van het trampersoneel zullen afvloeien. Deze maatregel treft zowel wagenbestuurders als conducteurs en technisch personeel, die nu bij de gemeentelijke arbeidsreserve zullen worden ingedeeld als gevolg van de geleidelijke reorganisatie van den dienst, o.a. versnelling van de rijtijden, waardoor minder personeel nodig is, enz.

18 mei 1934

Uit Het Vaderland:

NIEUWE BUSSEN VOOR DE AMSTERDAMSCH GEMEENTETRAN

De „Tramcoach" van Beers, met carrosserie Verheul

De Gemeentetram te Amsterdam heeft tien nieuwe bussen noodig: 6 daarvan zijn in Amerika besteld, 4 zijn gegund aan de N.V. Adr. Beers in den Haag. Men kan nu een vergelijking maken tusschen het Amerikaansche en het Nederlandsch product. De heer Beers heeft alles gedaan om het pleit te winnen. Zijn streven is gericht geweest op groote accommodatie en na een proefrit gemaakt te hebben met den eersten wagen, die gereed gekomen is, kunnen wij verklaren, dat de Amerikaansche werkstukken een zware concurrentie te voeren krijgen.

De bus is van het nieuwe model, zooals ook den Haag zich aangeschaft heeft. Normaal is het type berekend op 40 zitplaatsen. Amsterdam verdeelde de ruimte achter in 34 zitplaatsen en 15 staanplaatsen, om hooger rendement te kunnen krijgen. Opvallend is de ruimte, die de zitplaatsen bieden. De banken van het stalenmeubelmodel zijn zeer geriefelijk. Dan treft de rustige ligging van de bus. Deze is verkregen door gelijkmatige belasting van voor en achteras en door spreiding van de langsliggers in achterwaartsche richting met een kruisversterking middenin, om de zijwaartsche bewegingen te beperken. De bovenbouw kon daardoor licht gehouden worden. De bus heeft een in- en uitgang, die beiden pneumatisch gesloten worden. Rubber luchtkussens als afsluiting voorkomen pijnlijke knelling der handen. De motor — een Hercules — is op een uittrekbaar chassis gemonteerd. De korte wielbasis van 4.95 m en de groote uitslag der voorwielen maakt een draaicirkel mogelijk van slechts ongeveer 18 meter. De spoorbreedte der wielen is 1.95 m. Groote remmen waarborgen de veiligheid der passagiers. De firma Verheul verzorgde de carrosserie en bracht o.m. frontventilatie aan, die een flinke capaciteit blijkt te hebben. De banken zijn met leer bekleed, de zoldering is van triplex, beplakt met imitatieleer. Over het geheel genomen maakt de bus een bijzonder prettigen indruk."

Op het Kadijksplein brak juist op de tramrails de achteras van een vuilnisauto, waardoor lijn 19 ongeveer een kwartier vertraging kreeg. Het schijnt dat juist hier veel ongelukken gebeuren, omdat de tramrails boven het wegdek uitsteken.

19 mei 1934

Vanmorgen is op de Rozengracht een jongen onder lijn 14 geraakt. Met een hoofdwond is hij in een ziekenhuis opgenomen.

Foto uit De Tijd:



23 mei 1934

Maandagavond omstreeks middernacht heeft op het Damrak ter hoogte van het Victoria Hotel een trambotsing plaats gevonden, die nog vrij goed is afgelopen. Een tramwagen van lijn vijf had stilgestaan bij de halte daar, toen uit dezelfde richting, nl. van de Dam, een tramwagen van lijn 11 naderde, die eveneens bij de halte wilde stoppen. Vermoedelijk door het plotseling weigeren van de elektrische rem reed de motorwagen van lijn 11 met grote kracht op het achterbalkon van de aanhangwagen van lijn 5. Dit achterbalkon en het voorbalkon van de motorwagen van lijn 11 werden gedeeltelijk in elkaar gedrukt en alle ruiten werden vernield. Enige passagiers liepen niet ernstige verwondingen door glassplinters op. Zij zijn op de politiepost aan het Centraal Station verbonden.

Het aanstaande ontslag van rijdend trampersoneel is voor het raadslid Kitsz (Rev.Soc.P.) aanleiding daarover vragen te stellen aan b. en w. Daarin stelt hij o.a. voor, wat de Centrale Bond later (zie 15 juni) in zijn adres aan de gemeenteraad inzake bedoeld ontslag zal overnemen.

Zondagmiddag heeft er een brand gewoed in het perceel Utrechtschestraat 43, waar een opticien is gevestigd. De kelder brandde geheel uit, en de daar aanwezige winkelvoorraad ging verloren. Doordat de rails versperd waren, moesten de lijnen 5 en 11 omgeleid worden; beide reden via Leidschestraat en Weteringschans.

24 mei 1934

Het vervoer met de gemeentelijke trams en autobussen bleef in het eerste kwartaal van dit jaar nog iets teruggaan, doch de teruggang verminderde vrij sterk; vervoerd werden per tram 23.917.000 en per bus 2.131.000 passagiers, tegen resp. 24.600.000 en 2.288.000 in het 1^e kwartaal '33 en resp. 27.800.000 en 2.577.000 in het 1^e kwartaal '32.

29 mei 1934

In de De Lairesestraat had lijn 16 een kwartier vertraging, doordat een meisje op een motorwagen van lijn 16 wilde springen, maar miste, waardoor zij gewond raakte en door de G.G.D. naar haar woning gebracht moest worden.

Uit De Tijd een foto van bus 122:



31 mei 1934

In de Borneostraat wilde een man op een rijdende motorwagen van lijn 9 springen. Hij viel en moest naar een ziekenhuis gebracht worden. Het tramverkeer kreeg enige minuten vertraging.

Op het Damrak bij het Victoriahotel is een 70-jarige man lichtgewond geraakt, toen hij op de bijwagen van een rijdende tram van lijn 16 trachtte te springen, en kwam te vallen. De bijwagen moest worden opgevijseld. Na door de G.G.D. te zijn verbonden, kon de man per taxi naar huis.

1 juni 1934

In verband met een concert in het Olympisch Stadion op zaterdagavond 2 juni zullen dan vanaf half zeven de lijnen 2 en 16 doorrijden naar het Stadionplein. Deze lijnen, alsmede de lijnen 6, 23 en 24 zullen dan belangrijk worden versterkt.

5 juni 1934

Op de Mauritskade is een vrouw van 45 jaar door een tram aangereden. Met een hersenschudding is zij door de G.G.D. naar het Binnengasthuis gebracht.

12 juni 1934

Gisteravond is op de Wittenburgergracht een 25-jarige man, die met zijn racefiets uit de Grootte Wittenburgerstraat kwam, in volle vaart op een tram van lijn 19 gebotst. Hij schatte de afstand tot de tram kennelijk verkeerd in, en verdween – ondanks sterk remmen door de trambestuurder – onder de baanschuiver, zodat de tram opgevijseld moest worden om hem er onder vandaan te halen. In zeer ernstige toestand is hij met o.a. een schedelbreuk en een kaakfractuur naar het O.L.V. Gasthuis overgebracht.

13 juni 1934

Uit De Tijd:

"AFVLOEIING TRAMPERSONEEL

Geen kortere werktijd

Op desbetreffende vragen van het raadslid Kitsz antwoorden B. en W. het volgende:

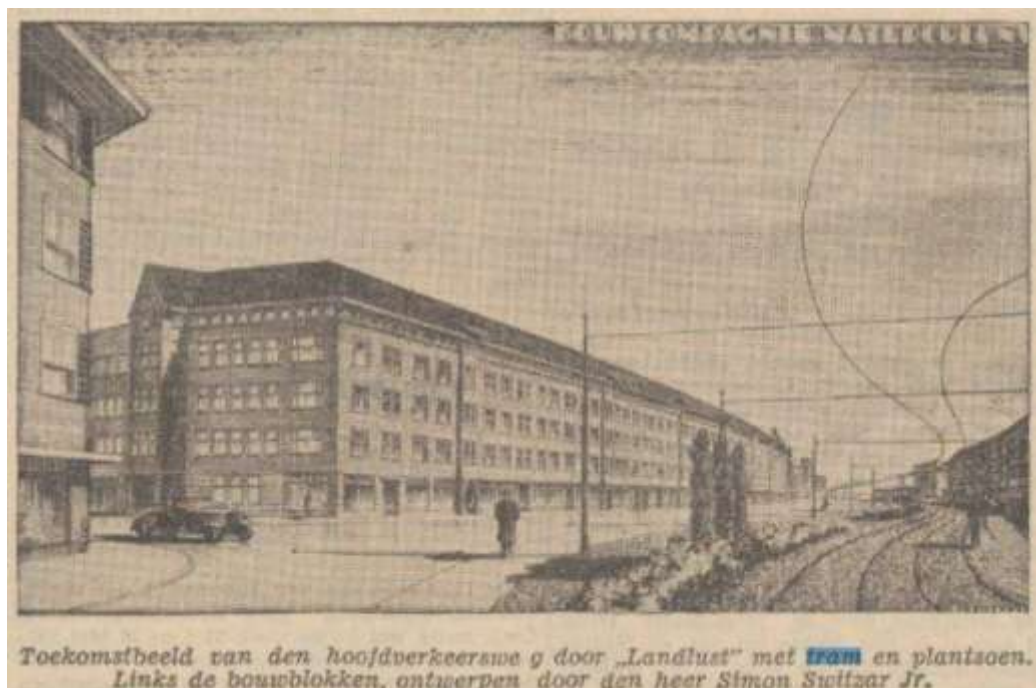
Het is B. en W. bekend, dat als gevolg van de reorganisatie van het trambedrijf in den loop van den zomer een overcompleet aan personeel zal ontstaan van ongeveer 300 werklieden, waarvan 200 van het rijdende personeel en 100 van de technische afdeling.

De afvloeiing van bedoelde werklieden naar de Arbeidsreserve zal plaats hebben met toepassing van Regeling C.C.W., No. 47. Als gevolg hiervan zullen ook werklieden van de categorieën, bij welke een overcompleet bestaat, indien zij hiervoor geschikt zijn, de plaatsen innemen van werklieden van andere categorieën, die korter in dienst van de Gemeente zijn.

B. en W. zijn van oordeel, dat invoering van de veertig-urige arbeidsweek onder handhaving van het geldende weekloon, uitsluitend voor het trampersoneel en in het bijzonder voor het rijdende personeel, niet kan worden overwogen."

14 juni 1934

Op bijgaande afbeelding in De Tijd lijkt het, of men indertijd van plan is geweest de Willem de Zwijgerlaan van een trambaan te voorzien:



15 juni 1934

De Centrale Bond van Overheidspersoneel heeft zich in een adres tot de gemeenteraad gewend om te protesteren tegen het door de tramdirectie voorgenomen ontslag van 200 man rijdend en 100 man technisch personeel, en overheveling daarvan naar de gemeentelijke arbeidsreserve.

Hij vraagt of het niet tijd wordt om te breken met het tot nu toe gevolgde beleid van meer werk met minder personeel en over te gaan tot de invoering van een 40-urige werkweek, met behoud van de huidige lonen.

23 juni 1934

Op de Amstel bij de Halvemaansteeg raakte van een vrachtauto beladen met kolen een achterwiel defect. Het tramverkeer kreeg daardoor een kwartier vertraging.

24 juni 1934

Vrijdagmiddag omstreeks half drie is op de Weteringschans een meisje van 17 jaar uit een tram gevallen. Met een schedelfractuur is zij naar het Tesselschadeziekenhuis gebracht.

26 juni 1934

Gistermiddag is bij de Muiderpoort een vrouw uit een tram gevallen doordat de conducteur te vroeg afbelde. Zij brak haar enkel en is naar een ziekenhuis vervoerd.

Uit Het Vaderland:

"TRAMONGELUK TE AMSTERDAM.

Vannacht om ruim half één heeft op de Ceintuurbaan te Amsterdam een tramongeluk plaatsgehad, dat betrekkelijk nog goed afgelopen is. Een remisetrans van lijn. 10 geraakte op den hoek van de Ferd. Bolstraat en Ceintuurbaan defect. Door een achteroprijdende tram werden de motorwagen en bijwagen van deze tram opgeduwd. Dit ging ongeveer 20 m goed, toen plotseling van onder het achterbalcon van den motorwagen van lijn 10 een geweldige steekvlam naar boven schoot, gepaard aan enkele knallen. De betimmering van het achterbalcon geraakte in brand; twee passagiers, die in den bijwagen zaten, benevens het personeel, wisten zich ijlings in veiligheid te stellen. Het brandje werd snel met zand gebluscht, waarna de tram weer opgeduwd kon worden en zoo de remise wist te bereiken."

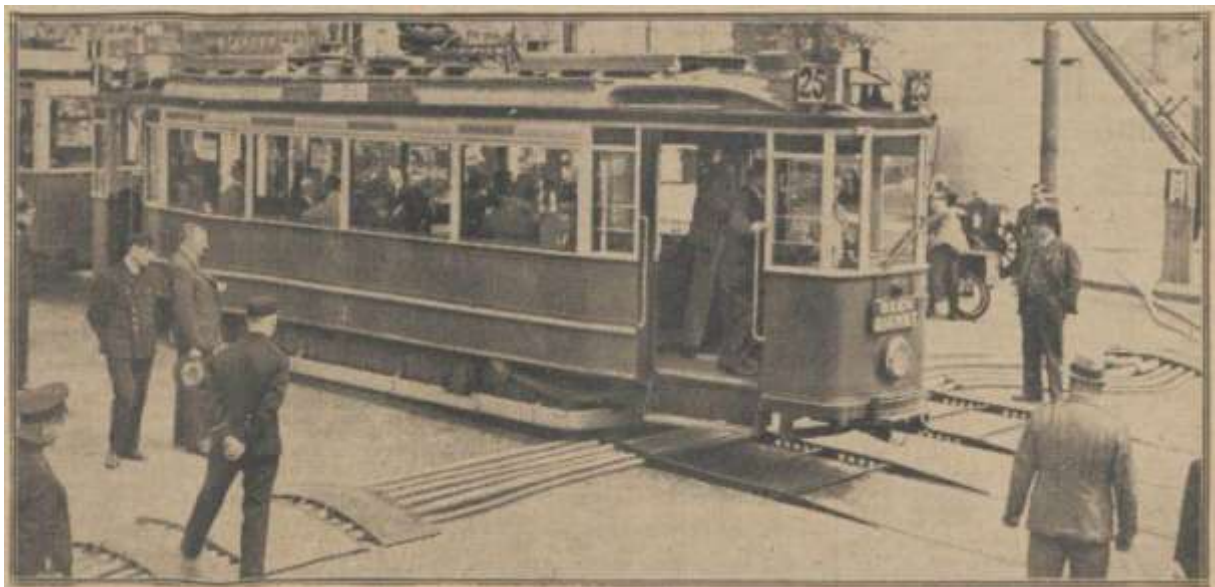
Uit dezelfde krant:

"EEN SLAGENBRUG.

De commandant van de Amsterdamsche brandweer, de heer R., Gordijn jr.. is er in geslaagd een slagenbrug te construeeren, die het mogelijk maakt het tramverkeer bij over de tramsporen uitgelegde slangen te doen doorgaan, zoomede een slagenbrug die voor het algemeene rijverkeer kan dienen. Het totale gewicht van de tramslagenbrug bedraagt 190 kg en de lengte 5.45 m. Zij bestaat uit twee langliggers en 7 koppelslangen. Ter vergemakkelijking van het vervoer kan, de brug in enkele minuten worden gelegd en weer opgenomen. ..

Hedenmorgen zijn de bruggen, in tegenwoordigheid van verschillende autoriteiten, waaronder wethouder Rustige, Ir Hofman, directeur van de gemeentetram en andere hoofden van dienst, alsmede een groot publiek, gedemonstreerd op den Amsteldijk bij de Berlagebrug. Deze proef slaagde uitstekend. Wij hebben dat ook als passagier van de tram kunnen constateeren, en het verkeer vond ongehinderd voortgang, terwijl de slangen spotten. De bruggen zijn berekend op 8 slangen van verschillende capaciteit. In totaal kan 200 ton water per minuut onder deze bruggen wrden doorgevoerd. Bij groote en langdurige branden lijkt de uitvinding van de heer Gordijn een groot voordeel."

Het Nieuwsblad voor het Noorden plaatste de volgende foto van motorwagen 416 met bijwagen uit de serie 931-950:



Hieronder een andere foto van de in bovenstaand artikel bedoelde slagenbrug. (Foto: verzam. C.H. Pot)



28 juni 1934

Dat in een tijd, waarin de positie van het lagere personeel bij voortduring wordt aangetast, diverse hoge ambtenaren bij de tram en het G.E.W. worden bevorderd, heeft bij het personeel veel kwaad bloed gezet, te meer nu per 1 juli de pensioenpremie van 8 ½ naar 10 % wordt verhoogd.

Uit De Tijd:

"Tram-romantiek

De macht der voorschriften

Het is bekend, dat de dierbare stadstram zich niet bepaald verheugen mag in een overdreven liefde van het publiek. Het ding slingert zich zoo gezapig door de bochten en staat zoo opvallend lang stil op bruggen en sluizen, dat men liever en met meer effect wandelt per pedes apostolorum. Inderdaad, wie van het Koningsplein naar het Leidsche Boschje tramt en de wandelaars opneemt, ziet precies even dikwijls dezelfde gezichten voorbij komen als er bruggen in de Leidschestraat zijn. Toen de ontevredenheid hierover schrikbarende afmetingen ging aannemen en uitdrukking vond in een dalend winstcijfer in de tramboekhouding, kwamen de beroemde voorschriften in actie. Er kwam 'n nieuw kaartjessysteem, dat na een paar maanden weer afgeschaft werd, doch waarover nog dagelijks opgewekte dialogen worden gevoerd tusschen passagiers, die er niets van snappen en conducteurs, die er ook niets van snappen. Deze laatsten hebben steeds den verrukkelijken doodoener der Instructies, waar zij dan ook een vruchtbaar gebruik van maken. „Instructies, meneer!" zoo luidt steeds hun laatste woord en daarmee worden alle debatten afgedaan. En zoo kon tot dusver nog niemand wijs worden uit den chaos der heele ritten en halve ritten, der overstappen en der knipkaarten, evenmin als uit de andere knipkaarten en de halve andere knipkaarten. En zoo komt men nu en dan voor het feit te staan, dat de ijverige conducteur een dag te vroeg knipt op de twaalfrittenkaart, een onheil, dat niet meer te herstellen is, al zou de heele directie 't willen. De tramromantiek breidt zich ook uit over de razende snelheid, waarmede men tracht den achterstand bij de andere vervoermiddelen in te halen. Hebt gij wel eens in den laten avond in zulk een snelle tram gezeten? Zoo ja, dan zal het u opgevallen zijn, dat deze snelheid u werd opgedrongen op een tijd, dat gij niet op een paar minuten kijkt, terwijl gij op de spitsuren nog net even gezellig te kijk zit op de bruggen der binnenstraten. Gij hebt er dus niet veel aan, dat gij des avonds om elf uur naar huis wordt gesmeten met een snelheid, die u niet bevalt. Want uit pure vreugde over haar eigen jeugdige vlugheid begint de goede tante tram ook neg dartel te huppelen, slingert in de bocht de gemoedelijke passagiers tegen elkaar en tegen de ruiten en ontlokt den braven conducteur een permanenten glimlach van voldoening over de razernij, die zijn stalen viervoeter aan den dag legt. „Voorschriften, mevrouw", bemoedigt de man, wanneer een ietwat moeilijk loopende dame met geen mogelijkheid van haar plaats kan komen, voor de tram stil staat, vanwege het geslinger, dat door die voorschriften veroorzaakt wordt, terwijl het lieve mensch de voorschriften met in discrediet wil brengen door tot het laatste oogenblik te wachten en dus de tram langer dan haar voortvarendheid gedooft, op te houden. Maar dit alles geschiedt ten dienste van het publiek, zegt men en dus heeft men dit te tolereeren. Er zijn echter nog andere romantische accenten te beleven, die niet direct het publiek met diensten

overladen. Zoo schijnen de voorschriften te luiden, dat al wat raam heet open moet staan, warm of koud weer, tocht of regen ten spijt.

Ook dit voorschrift geeft nu en dan stof tot conversatie met den conducteur. Een passagier, die pas ziek geweest is, zit op den tocht en duwt dus enkele klampaampjes dicht, die zeer onoordeelkundig tegen elkaar openstaan. De conducteur ziet het en springt onmiddellijk op de bres voor de voorschriften. De „instructies" worden aangerand en dat lust een goed ambtenaar met. Hij zet de raampjes weer open precies de verkeerde, zoodat de tocht weer lustig langs de nekken strijkt. De passagier protesteert en klapt de tochtgaten weer dicht. De ijverige beambte houdt voet bij stuk en opent de klappingen met een kalmte en een beheersching, die slechts des beambten is, en die alleen door instructies kan gevoed worden. Het is „instructie", dat de raampjes verkeerd tegen elkaar open staan. In gemoedelijker landen bestaan geen voorschriften in dezen zin. Daar regelen de menschen zelf deze zaken en gemeenlijk doen zij dit op grond van wederzijdsche goede manieren. Goede manieren verdwijnen echter, waar de „instructies" ingrijpen. Maar er is ook nog een andere zijde aan deze liefvallige instructies. Eens had schrijver dezes een „voorwerp" in de tram laten liggen. Hij ging het afhalen aan het bureau Stadhouderskade, afdeling gevonden voorwerpen, waar de man troont, die zijn leven slijt tusschen paraplu's, damestassen, schoenveters en schrijfmachines. Hij is een voorkomend man, te voorkomend wellicht, maar deze eigenschap dankt hij aan de instructies. Welnu, het geschiedde, dat hij werd opgebeld door een Duitsche dame, althans een Duitsche vrouw, die één handschoen verloren had en wilde weten, of zij gevonden was. Er waren inderdaad diverse helften van handschoenenparen in het bureau der gevonden voorwerpen aanwezig, reden waarom de rustige beambte, beleefd en voorkomend deze dame in overweging gaf zelf even ten bureele te komen om te onderzoeken of haar geliefde handschoen er bij was. Zij echter wenschte dit niet te doen. alvorens zij de verzekering had gekregen, dat zij haar beminde gevonden voorwerp inderdaad zou aantreffen. Maar dit kon de ambtenaar in kwestie niet garandeeren. Toen nam de dame haar toevlucht tot 't scherpe wapen der scheldwoorden, die gemakkelijker doeltreffen, naarmate het slachtoffer aan instructies gebonden is, zooals hier het geval was. De man luisterde rustig toe, werd een beetje bleek en een beetje rood en beantwoordde de dame, althans het mensch, met een beleefdheid en een gelatenheid, die pijnlijk werden. Toen de storm over was, vroegen wij hem, waarom hij zich zoo rustig en voornaam liet afslachten en met een verheerlijkt gezicht antwoordde hij: „Instructies, meneer!"

Woensdagmiddag is op het Rokin, op de wissel naar het Muntplein, een motorwagen van lijn 4 uit de rails gelopen. De hersporing duurde ruim een kwartier, waardoor het tramverkeer behoorlijk in de war raakte.

29 juni 1934

De politie verzocht twee dames, die in een tram van lijn 25 tussen de Rijnstraat en de Scheldestraat een bankbiljet van f 10 gevonden hadden, en bij de Ceintuurbaan waren uitgestapt, zich in hun eigen belang te melden op het bureau Pieter Aertszstraat.

2 juli 1934

Zondagmiddag om plm. twee uur is een autobus van de fa. Van Poelgeest met ca. 20 passagiers erin op de hoek van de Helmersstraat en de J.P. Heyestraat in botsing gekomen met een tram van lijn 23. Bus en tram werden beide zwaar beschadigd, maar niemand raakte gewond.

6 juli 1934

Ingevolge een besluit van B. en W. mogen honden nu ook op werkdagen tussen 7.30 uur en 9 uur en tussen 16 en 20 uur op de tram meegenomen worden.

7 juli 1934

Uit een artikel in het Algemeen Handelsblad tijdens het Jordaan-oproer:

"HET TRAMVERKEER.

Zooals reeds in eenige berichten werd gemeld, heeft ook het tramverkeer ten gevolge van de ongeregelde heden Vrijdagavond stagnatie ondervonden. Van de zijde van de directie van de Gemeentetram vernemen wij, dat alleen in de Spaarndammerstraat aan het eindpunt van lijn 5 een bijwagen ondersteboven werd geworpen. Deze wagen werd zwaar beschadigd. Een tweede bijwagen van dezelfde lijn werd uit de rails gezet.

Eenige lijnen konden ten gevolge van opgerichte barricades niet de geheele trajecten rijden. Lijn 18 reed ten gevolge van een versperring bij de Van Beuningestraat slechts van de Van Hallstraat naar Sloterdijk. De verbinding met het Nassauplein was diensgevolge verbroken.

Later in den avond moest ten gevolge van ongeregelheden in de Czaar Peterstraat lijn 19 worden ingekort tot het Kattenburgerplein.

Ook de busdiensten aan de overzijde van het IJ werden ontwricht. Doordat de Floraweg was opengebroken, kon Lijn L. niet verder rijden dan de Sneeuwbalstraat. Lijn B., die de verbinding onderhoudt met het Tuindorp Oostzaan, kon niet verder rijden dan tot het begin van dit Tuindorp, daar deze wijk geheel door militairen was omsingeld."

Verder werd in hetzelfde artikel vermeld, dat in de Albert Cuypstraat bij de Ferdinand Bolstraat getracht was een tramstel van lijn 16 te doen ontsporen, hetgeen mislukt bleek te zijn, hoewel aanvankelijk was gemeld dat de tram wel ontspoord was. Een ander incident werd van de Haarlemmerdijk bericht: Daar hadden "relletjesmakers" een particuliere auto aangehouden en op de tramrails omver geworpen. Een juist aankomende tram van lijn 5 reed er bijna op, maar de trambestuurder kon dat nog juist voorkomen door tegenstroom te geven. Tevens hadden "communisten" de tramwissel bij de Buiten Oranjestraat geblokkeerd met een stuk ijzer. In de Molukkenstraat werd 's nachts rond drie uur een tramhuisje in brand gestoken. In de Staatsliedenbuurt was geprobeerd het tramverkeer tot stilstand te brengen door in de Van Limburg Stirumstraat een barricade van straatstenen op de tramrails te leggen.

Gisteren al werd in Het Vaderland gemeld, dat in de Van Hogendorpstraat een tramwagen van lijn 14 door kwaadwilligen tot stilstand was gebracht, en de bestuurder mishandeld.

8 juli 1934

In verband met de spoorwegwerken zal m.i.v. 10 juli a.s. lijn 19 worden ingekort tot het noordelijk eind van de Czaar Peterstraat.

Het was nog steeds onrustig in de stad. In de Van der Duynstraat hadden kwaadwilligen stenen op de tramrails gelegd, en de Marnixstraat tussen Rozengracht en Bloemgracht was door de politie en militairen afgezet om samenscholingen voor het politiebureau Raampoort te voorkomen; het tramverkeer werd echter doorgelaten.

9 juli 1934

Volgens De Tijd broeide nog steeds opstand in de stad, en was het op diverse plaatsen onrustig in de stad: Vooral in de Indische Buurt en de Spaarndammerbuurt was het raak, alsook in de Staatsliedenbuurt, waar zaterdagavond in de Van der Duynstraat en de Van Limburgstirumstraat geprobeerd werd trams te laten ontsporen.

Op de ponten en veerboten is politie aanwezig, en de tramremises worden bewaakt door de burgerwacht.

Op 15 oktober a.s. zal het complex van de Centrale Markthallen aan de Jan van Galenstraat officieel in gebruik genomen worden. Daaraan voorafgaande wordt van 14 t/m 23 september de Amsterdamsche Markttentoonstelling A.M.A.T.O. gehouden.

....."De vervoermaatschappijen zullen verder alles in het werk stellen om het bezoek zooveel mogelijk aan te moedigen. Zoo stellen de Ned. Spoorwegen op elk station in Nederland en in elk reisbureau, speciale gecombineerde biljetten verkrijgbaar, welke biljetten recht geven op heen- en terugreis per spoor, twee ritten in Amsterdam op bus of tram en eenmaligen toegang tot de tentoonstelling. Op deze biljetten wordt een zeer belangrijke reductie verleend. Deze reductie bedraagt, om een voorbeeld te geven, op een 3e klasse biljet van Arnhem f 1,32. De N.Z.H.T. geeft eveneens speciale biljetten uit, meerdere autobusondernemingen zullen dagelijksche diensten naar de AMATO openen en de Amsterdamsche gemeentetram zal een autobusdienst Centraal Station — AMATO-terrein openen met de nieuwe twincoach-bussen. De rijtijd vóór dit traject zal 12 minuten bedragen.".....

10 juli 1934

Op de Prins Hendrikkade kreeg een van een brand op de Cruquiusweg terugkerende brandweerauto een aanrijding met een tramwagen van lijn 19, die uit de tegengestelde richting kwam. Van de

brandweerauto werden een voorveer en de vooras beschadigd, Van de tram werd een treeplank afgerukt, alsmede enige handgrepen.

13 juli 1934

Op de Haarlemmerweg even voorbij Sloterdijk is vannacht om een uur een personenauto na een aanrijding op de trambaan van de N.Z.H. terechtgekomen, en door een uit de richting van Amsterdam komende tram gegrepen. De auto werd geheel vernield, de chauffeur had er nog net uit kunnen komen.

15 juli 1934

Uit het Alg.Hbld:

"STORINGEN BIJ DE TRAM

Rijden en niet stilstaan het parool.

De gemeentetram heeft sinds eenige jaren een organisatie, die beoogt storingen in het stadsnet zoo snel mogelijk op te heffen. Doch, de huidige directie meende dat het nog vlugger kon en zoo werd eenigen tijd geleden deze dienst, die „storingsdienst" heet, gereorganiseerd. Dat deze reorganisatie behoorlijk werk verricht, mag blijken uit het feit dat ondanks het sneller rijden en het dientengevolge toenemen van risico, de stagnatie verminderd is,

De spil waarom deze organisatie draait is de centrale meldingsdienst in hoofdkantoor. Deze post wordt bezet gedurende den geheelen tramdienst, dus van 's morgens vroeg tot 's nachts. Hier werken jongelui, die een speciale opleiding hebben ontvangen, die de stad en den z.g. „buitendienst" kennen. Zij moeten de situaties kunnen beoordeelen en geven hun orders. De meldingsdienst kan dus eenigszins vergeleken worden met de centrale seinzaal van de brandweer. Zij schakelen dan ook alle instanties in die noodig zijn om een storing op te heffen.

Deze storingen kunnen ontstaan door defecten aan de rijtuigen, aan de baan en de bovenleiding, door versperringen op de baan, door ontsporingen en door aanrijdingen zonder dat van ontsporingen sprake is.

Defecten aan de rijtuigen hebben meestal tot gevolg, dat de wagen in dienst kan blijven. Dit wordt bevorderd door de storingsauto's, lichte bestelwagentjes, dat een transparant met de letters G. Tr. boven de voorruit voeren. De verkeerspolitie geeft de storingsauto zooveel mogelijk de voorkeur bij haar regeling. De wagen is een rijdend magazijntje van onderdeelen. De chauffeur draagt zorg, dat de meldingsdienst steeds weet, waar de auto zich bevindt. Na elke reparatie meldt hij zich met de speciale telefoontoestellen in de wachthuisjes. Hem wordt dan aan de hand van de dienstregeling medegedeeld, hoe laat de bewuste tramwagen aan het begin- of aan het eindpunt van een lijn aankomt, zoodat daar de kleine reparatie kan plaats vinden.

De baan vrij!

Rijden en niet stil staan, is het huidige parool van het trambedrijf. Treden ernstigere defecten op, dan is experimenteren door het personeel met het bewuste rijtuig, verboden. Onmiddellijk moet het opgeduwd worden naar een doodspoor, de remise wordt gewaarschuwd en daar staat al een nieuw rijtuig klaar om in te vallen. De remise Nieuwe Achtergracht is thans geheel als bijwagen-remise in gebruik, aan de remises Havenstraat en Kromme Mijdrechtstraat staan alléén motorwagens, terwijl die aan de Tollensstraat uitsluitend voor werkplaats is ingericht.

De maatregel rijden en niet stilstaan is vooral in een stad als Amsterdam met veel enkelsporige baanvakken en routes, die door een aantal lijnen bereden worden, van belang.

Wat de bovenleiding betreft, hiervoor is een speciale „leidingwacht" aangesteld, die ook buiten diensttijd opgecommandeerd wordt. Obstakels op de trambaan is een veelvuldig voorkomend euvel. Herhaaldelijk weigeren auto's den dienst, juist op het tramspoor. Men zou geneigd zijn te zeggen, bij voorkeur op de trambaan. Andere malen zijn er botsingen tusschen tramwagens en auto's. Ook wel van tramwagens onderling. Voor deze karweien kan het storingswagentje geen redding brengen. Er is zwaarder materieel voor noodig en dit zijn twee kraanwagens met werktuigen, die gereed staan aan de remises Havenstraat en Kromme Mijdrechtstraat. De regeling is zóó getroffen, dat hoogstens twee minuten na de melding de wagens uitrijden, iedere wagen bedient zijn eigen rayon en daartoe is de stad in twee deelen gesplitst: het Oostelijk-rayon voor den kraanwagen aan de Kromme Mijdrechtstraat en het Westelijk rayon voor die aan de Havenstraat.

Ontsporingen worden door het personeel, bestaande uit daartoe aangewezen bankwerkers, opgeheven, voorts andere ernstige defecten als asbreuken enz. Ook wordt een reservebeugel en een lorrie op de wagens meegevoerd, deze laatste om onder rijtuigen met een gebroken as te kunnen

schuiven. Binnenkort zullen de wagens van zoeklichten worden voorzien. Voorts wordt een inspecteur van tractie gewaarschuwd.

De „uitrukdienst" heeft weer een andere beteekenis. Deze beoogt om met behulp van kleine auto's een controleur naar het gestagneerde lijnvak uit te zenden. Deze bemoeit zich niet met het opruimingswerk zelf, doch alléén met het leiding geven bij het omleggen der lijnen. In die gevallen worden ingenieurs of hoofdingenieurs mede gewaarschuwd. Bij dit omleggen wordt er nauwkeurig op gelet, dat de regelmaat van de lijnen, die bij de storing betrokken zijn, zoo min mogelijk in het gedrang komt. Aan de haltes, die voor de trams niet bereikbaar zijn wordt, post gevat door tramambtenaren, die het publiek ongevraagd inlichten en adviseeren. Dit is een maatregel, die door tramreizigers zeer op prijs wordt gesteld.

Een aanvang is voorts gemaakt met het periodiek oefenen van controleurs in het besturen van tramwagens, zoodat zij ten alle tijde kunnen invallen. Het geheele trampersoneel wordt geoefend in het bedienen der vizzels en wel van alle gangbare soorten, daar elk wagentype in het trambedrijf een verschillend soort vizzel heeft.

De tram is voor het publiek, zoo ongeveer zeide de hoofdingenieur van vervoer en tractie, de heer C. J. Neiszen ons. In deze tijden moeten wij allen hard werken en wij doen dat met liefde en volle toewijding. Een der maatregelen waarbij het publiek gebaat wordt, is het zooveel mogelijk bekorten der storingen. Zooveel mogelijk rijden en zoo min mogelijk stilstaan is ons devies.

17 juli 1934

In de ontwerp-gemeentebegroting voor 1935 is het tekort op de exploitatie van de gemeentetram teruggebracht van 1,8 miljoen tot ruim 4 ton. Hoewel het vervoer blijft teruglopen, koesteren B. en W. en de tramdirectie de hoop, dat in het daarop volgende jaar het tekort geheel zal zijn weggewerkt.

Uit De Tijd:

Op vragen van het raadslid Van Eck inzake het verkeer op buslijn K. hebben B. en W. het volgende geantwoord:

„Onregelmatigheden in den dienst van autobuslijn K, ten gevolge van de afsluiting van den spoorwegovergang aan de Overamstelstraat, komen inderdaad in den laatsten tijd veelvuldiger voor. De directie der Gemeentetram heeft ter zake reeds overleg gepleegd met de Nederlandsche Spoorwegen. Daarbij is gebleken, dat de invoering van de zg. Dieseltremen, die een belangrijk hooger rijnsnelheid hebben dan de stoomtreinen, met het oog op de veiligheid van het publiek, zeer tijdige nederlating der afsluitboomen bij de spoorwegenovergangen noódzakeiyk maakt, met als gevolg daarvan langduriger stremming van het verkeer over de overgangen.

Een verbetering van den toestand voor het verkeer over den spoorwegovergang aan de Overamstelstraat wordt eerst verwacht, wanneer het gebruik der Dieseltreinen zal zijn uitgebreid en in verband daarmee het thans veelvuldig voorkomend oponthoud door het rangeeren van stoomtreinen zal zijn afgenomen.

De betrokken autoriteiten der Nederlandsche Spoorwegen hebben de toezegging gedaan, hun volle medewerking te zullen verleen, ten einde de verkeersbelemmeringen ter plaatse tot het veilige minimum te beperken.

Deze medewerking is tot dusverre ook steeds ondervonden en het kan slechts gebillijkt worden, dat veiligheidsmaatregelen zijn getroffen, hoe zeer deze ook het verkeer over den overgang bemoeilijken."

Destijds werd in de kranten opgave gedaan van de brandjes in de stad, die door de brandweer waren geblust.

"Sedert de vorige opgave bluschte de brandweer.....een brandje in een tramwagen" meldde het Algemeen Handelsblad, zonder verdere bijzonderheden te geven. De Tijd meldde, dat dat op de Mauritskade t.o. nr. 65 geschiedde.

18 juli 1934

Uit de Tijd:

"Brandje in tram

Het tramverkeer op de Mauritskade ondervond ongeveer tien minuten vertraging, doordat een kabel van een der motoren van een motorwagen van lijn 14 in brand was geraakt. De brand is door de brandweer geblusht."

Waarschijnlijk is dit het in de kranten van gisteren bedoelde brandje.

Deze krant meldde eveneens, dat de werkzaamheden voor de aanleg van een spoordijk bij de Czaar Peterstraat in volle gang waren. Lijn 19 was reeds ingekort en de rails en bovenleiding waren al opgebroken, ook waren van enkele woningen de tuinen "vrij gelegd".

19 juli 1934

Tijdens een hevig onweer is gisteravond in de Lekstraat de bliksem ingeslagen in een lijnschakelkast.

20 juli 1934

Bij de presentatie van de gemeentebegroting voor 1935 worden verdergaande bezuinigingen bij de gemeentetram aangekondigd. Enkele cijfers:

"Lagere verliezen geven aan: Tram f 633.000, veren f 391.000."

"Wat de Tram aangaat: de exploitatie uitkomsten worden dus iets gunstiger ingezien. Het verlies, dat over 1931, 1932 en 1933 beliep f f 997.000, f 1.281.000 en f 1.819.000, en voor 1934 is geraamd op f 1.058.000 is voor 1935 uitgetrokken op f 425.000."

"Tot vermindering van het verlies bij de Tram heeft voornamelijk de loonkorting van het personeel bijgedragen, maar daarnaast ook de opvoering van de rijsnelheid, de inkrimping van het personeel, de reorganisatie der werkplaatsen, de invoering der korte trajecten, waarvan een zoo druk gebruik wordt gemaakt, dat naar uitbreiding van dit systeem wordt gestreefd. Een groot nadeel blijven nog altijd de bussen opleveren ten eerste door den verren afstand welke zij moeten afleggen, en dan vervolgens door het zeer hoge percentage overstapjes, dat wordt afgegeven."



Jac. Rustige, wethouder financiën en gemeentebedrijven

Uit De Tijd:

AMSTERDAM

NIEUWE TRAMBUSSEN

Heden in dienst op lijn A.

Heden zullen drie van de nieuwe trambussen op lijn A in dienst worden gesteld. Gisteren hebben de wethouder, de commissie van bijstand en de vertegenwoordigers van de pers eenige proefritten met het nieuwe Amsterdamsche vervoermiddel meegemaakt en algemeen was men vol lof! Bus no. 122 vervoerde het gezelschap. Een moderne, glanzende tramwagen (de gewone kleuren: blauw-grijs) op luchtbanden.... Een fraai interieur: leeren banken, ruime zitplaatsen, puike ventilatie en 's winters verwarming. Wèl weet de tram op deze wijze de sympathie van het publiek te winnen! De afmetingen van de nieuwe bussen zijn: 9 m lang en 2 m 35 breed, de maximumafmetingen voor dergelijke autobussen. De bak is doorgetrokken tot over den motor heen en daardoor kunnen er in plaats van 38 nu 49 passagiers vervoerd worden: 34 of 35 zit- en 15 of 14 staanplaatsen.

De voor- en achterdeuren hebben luchtdruk-sluiting, men stapt vóór bij den bestuurder in en achter uit. Voorts is achter in den linkerwand een nooddeur en natuurlijk ontbreekt ook een noodluik niet.

De ventilatie geschiedt via schuiven en roosters vooraan in het plafond, achter in den wagen is in den zolder een afzuigkap aangebracht. Verder heeft men in den wagen de moderne zijwand-ventilatie, die ook in de meeste tramwagens reeds gemaakt is.

's Winters geschiedt de verwarming door middel van lucht, die door het koelwater (in dit verband een vreemd woord!) wordt verwarmd en via twee leidingen in den wagen wordt geblazen.

Maar voor de huidige zomerdagen zijn er de groote open ramen, die omhoog geschoven worden, zoodat 't in de nieuwe bussen alleszins comfortabel rijden is.

Een rustige gang, soepele veering, snelle remcapaciteit, gemakkelijke bestuurbaarheid, — de tram heeft met deze nieuwe bussen veel winst te boeken! De carrosserie is geheel van staal en de verschillende deelen zijn gelascht.

De nieuwe bussen (no. 4 komt een dezer dagen gereed) zijn geheel Nederlandsch fabrikaat (op enkele onderdeelen na) en de officiële naam luidt: Beers Tramcoach. De fa.'s Beers en Verheul hebben alle eer van haar werk en we zijn werkelijk benieuwd of de zes bussen, die onze tram binnenkort nog uit Amerika verwacht, de producten van de Nederlandsche industrie zullen overtreffen. Gezien de Beers Coaches en na de ervaring van den proefrit van heden, zouden wij zeggen, dat men moeilijk iets beters kan eischen of verwachten!"

21 juli 1934

Uit een vergelijking tussen de gemeentebegroting voor 1934 en het ontwerp voor 1935 blijkt, dat voor het trambedrijf de inkomsten voor 1934 werden geraamd op f 1.353.171, tegen f 1.292.108 voor 1935, en de uitgaven op respectievelijk f 2.411.171 en f 1.717.108.

31 juli 1934

De proef, die genomen is met korte trajecten aan de uiteinden der verschillende lijnen heeft een gunstig resultaat opgeleverd. Is het aantal passagiers van de tram nog steeds een dalende lijn, dat van de korte trajecten vertoont een voortdurende stijging. Hieruit blijkt de noodzaak van goedkoop Vervoer en ook de vraag naar korte afstanden. Daaraan komt men thans tegemoet.

Morgen 1 Augustus begint een nieuwe proef in de binnenstad. Daarvoor is gekozen het deel van hét net, waarvan de wagens lopen over de NZ Voorburgwal, de lijnen I. 2. 13 en 17.

De korte trajecten zullen van die datum af op die lijnen zijn:

Lijn 1:

Hoofddorpplein—Overtoom bij J. P. Heyestraat, resp. Staringstraat.

Overtoom bij J. P. Heyestraat—Leidscheplein.

Leidscheplein—Spui.

Spui—Centraal Station.

Lijn 2:

Saxen Weimarlaan— Van Baerlestr.

Van Baerlestr.—Leidscheplein.

Leidscheplein Spui.

Spui—Centraal Station.

Lijn 13:

Mercatorplein – de Clercqstraat bij Bilderdijkstraat.

De Clercqstraat—Westermarkt.

Westermarkt—Centraal Station.

Lijn 17:

Surinameplein—Kinkerstraat bij J. P. Heyestraat.

Kinkerstr. bij J. P. Heyestr.—Kinkerstr. bij Bilderdijkstraat.

Kinkerstr. bij. Bilderdijkstr.—Westermarkt.

Westermarkt—Centraal Station.

De prijs van de korte trajecten blijft zes cent.

2 augustus 1934

Gisteravond om half twaalf is op het Rokin een man van 42 jaar door een tram van lijn 4 aangereden, toen hij hardlopend langs het water, plotseling de trambaan overstak, vlak voor de tram, die richting Dam reed. Hij werd door de tram opzij geslingerd; zijn rechterhand werd afgereden, en hij werd zwaar aan zijn hoofd gewond. Toen de ambulance van de G.G.D. arriveerde, was hij al overleden. Het tramverkeer kreeg een kwartier vertraging.

In de St. Antoniesbreestraat kreeg het tramverkeer tien minuten vertraging, toen van een vrachtwagen op de tramrails een achterwiel defect raakte. Nadat met hulp van omstanders de auto van de trambaan was geduwd, raakte hij na reparatie nogmaals op de trambaan defect, waardoor er weer tien minuten vertraging ontstond.

4 augustus 1934

Een 18-jarige wielrijdster is gistermiddag tegen twee uur een ernstig ongeval overkomen. Zij reed over de Nieuwezijds Voorburgwal ter hoogte van de Sint Luciënsteeg en lette alleen op een motorfiets, en niet op een tram, die uit de richting Dam naderde. Met haar fiets raakte zij tussen de motor- en de bijwagen in. De wielen van dit laatste rijtuig reden haar over een bovenarm, waardoor die verbrijzeld werd. In zeer ernstige toestand werd zij naar het Binnengasthuis vervoerd. Een man die het ongeval zag gebeuren, viel van schrik flauw.

7 augustus 1934

Vanwege bezwaren uit het publiek zullen voortaan geen personen in badpak meer op de tram worden toegelaten, zo deelde de tramdirectie mede.

Maandag ochtend heeft een vrachtwagen in de Vijzelstraat bij de Heerengracht door onoplettendheid van de chauffeur een tram van lijn 16 aangereden. De auto kwam vanaf de Heerengracht; de tram reed richting Muntplein. Beiden werden licht bechadigd, en de vrachtwagenchauffeur kreeg een lichte shock, waardoor hij door de G.G.D. naar huis gebracht moest worden.

9 augustus 1934

In de Corn. Krusemanstraat heeft een 86-jarige man in een tram van lijn 16 een beroerte gekregen en is overleden; zijn lijk is naar het Wilhelminagasthuis vervoerd.

Aan een door de communisten georganiseerde huurstaking in de Marco Polostraat 227-249 namen ook een of twee werklieden van de gemeentetram deel. Zij zijn door de tramdirectie ter verantwoording geroepen, en hebben inmiddels hun schuld voldaan.

Doordat een sproeiwagen van de tram het wegdek van de Amstelveenscheweg had bespoten, slipte daar een "two seater", die voor een vrachtauto moest uitwijken, en reed tegen de winkelpui van Barends Boekhandel; die werd ernstig beschadigd, maar niemand raakte gewond.

13 augustus 1934

Uit het Alg.Hbld:

"NIEUWE VERKEERSSIGNALEN

Drempelsysteem ook voor de tram.

Naar wij vernemen zal over eenige maanden het kruispunt Van Baerlestraat—Willemsparkweg — Paulus Potterstraat van verkeerslichtsignalen worden voorzien. De ervaringen, mede opgedaan met het z.g. drempelsein aan het Spui, hebben er toe geleid ook ten aanzien van bovengenoemd kruispunt drempels toe te passen. Bij dit stelsel zal ook de tram betrokken worden.

Uit verkeersoogpunt bekeken is het kruispunt van Baerlestraat—Willemsparkweg een zeer moeilijke plaats. Immers de afbuigende sporen van de tram maken de situatie anders dan bij een gewone kruising. In het nieuwe ontwerp, dat door samenwerking van de gemeentetelefoon, de gemeentetram en de verkeerspolitie is tot stand gekomen zijn alle verkeersmogelijkheden verwerkt en is het vraagstuk zoowel technisch als „verkeerskundig" uitgerafeld.

Ook hier zullen de gewone kleuren rood-geel-groen den cyclus vormen. Onder de groene lamp echter komt een vierde sein, dat speciaal verband houdt met de tram, namelijk een roode driehoek met uitroepsteeken en het woord tram. Wordt het verkeer vrijgegeven doch moet een tramtrein afbuigen (dus over de vrij gegeven baan) dan begint het vierde signaal te flikkeren waardoor het verkeer er op attent gemaakt wordt dat de tram de baan gaat kruisen.

De trambeugel brengt dit sein in werking met behulp van een contactdraad, naast den voedingsdraad van het net gespannen, evenals zulks met gewone signalen van de tram het geval is.

Voorts zullen in dit kruispunt seinen speciaal voor voetgangers aangebracht worden. Dit kruispunt zal dus een seinstelsel krijgen, dat nog nergens ter wereld bestaat. Slaagt het, dan is het vraagstuk der vele onregelmatige kruisingen, veroorzaakt door het tramverkeer in deze stad, opgelost.

Verwacht wordt dat omstreeks October— November het nieuwe systeem in gebruik genomen kan worden."

14 augustus 1934

Zondagmorgen om half twaalf heeft een botsing plaats gehad in de Andreas Bonnstraat, op de hoek van de Camperstraat, tussen een tramtrein van lijn 6 en een bus van lijn E. De oorzaak is een misverstand tussen de trambestuurder en de buschauffeur. De trambestuurder dacht dat de bus zou stoppen en reed van de halte weg, terwijl de buschauffeur dacht, dat de tram zou blijven stilstaan. De tram greep de bus, die de Camperstraat uit kwam, in de flank. De benzinetank geraakte defect en er braken enige ruiten. Van de tram werd het voorbalkon ontzet, en braken eveneens een paar ruiten. Twee inzittenden van de bus werden door glasscherven gewond. Eén kreeg een snijwond aan het hoofd, de andere aan een hand. Zij zijn in het O.L. Vrouwengasthuis verbonden.

Zondagavond werd op de Ceintuurbaan een vrouw door een tram van lijn 4 aangereden. Met lichte verwondingen werd ze naar het Wilhelminagasthuis vervoerd.

Op de Buiksloterdijk is zondagmiddag een motorfiets met twee personen op de tramrails van de N.Z.H. geslipt. De 31-jarige duopassagiere brak een been en moest naar het Binnengasthuis worden vervoerd.

19 augustus 1934

Op de Nassaukade bij de brug over de Jacob Catskade heeft zaterdagmiddag een reeks botsingen plaats gehad. Even voorbij de brug kwam een wielrijder komende uit de richting van de Rotterdammerbrug, in botsing met een motorrijder. Deze kon zich blijkbaar niet door zulke kleinigheden laten ophouden en reed door. Achter hem kwam een tweede motorrijder, die zijn vaart niet kon minderen en hij reed over het fiets heen. Hierdoor kwam hij te vallen en werd aangereden door een tramwagen van lijn 14. Dat alles speelde zich sneller af dan hier kan worden opgeschreven. De tweede motorrijder werd naar het Wilhelminagasthuis vervoerd, doch kon na onderzoek naar huis gaan.

21 augustus 1934

In de werkplaatsen van de tram aan de Tollensstraat is een tweede tweelingwagen in aanbouw. De resultaten van de proef met de eerste wagen zijn zodanig, dat men die wenst voort te zetten. Bij de tweede wagen zal het middendeel groter zijn dan bij de eerste tweeling.

25 augustus 1934

Bij Artis is een 34-jarige vrouw door een tram aangereden. In bewusteloze toestand is zij naar het Ned. Isr. Ziekenhuis gebracht.

28 augustus 1934

Uit De Tijd:

"AMBTENAAR MISHANDELD Door ontevreden ondersteunde

In de Nieuwe Amstelstraat is Maandagmorgen 'n ambtenaar van Maatschappelijken steun ergerlijk mishandeld door een ontevreden ondersteunde. Dit had een grooten toeloop van het publiek ten gevolge, hetgeen hem nog aanspoorde er nog harder op los te slaan. Ten slotte had dit nog tot gevolg stagnatie in het tramverkeer. Na een verwoed gevecht gelukte het den ambtenaar op een der wagens van lijn 14 te vluchten en zich zoo aan een verdere mishandeling te onttrekken."

29 augustus 1934

Gedurende de Middenstandstentoonstelling "ALMITENTO" in de R.A.I. wordt van 30 augustus t/m 9 september een tijdelijke tramhalte in beide richtingen ingericht bij de ingang in de Ferdinand Bolstraat.

Op Koninginnedag zullen vanaf 18 uur de trambrievenbussen van de op het Stationsplein arriverende trams worden gesloten.

31 augustus 1934

Gedurende de Middenstandstentoonstelling in de R.A.I. zal met ingang van heden tot en met zondag 9 september een tijdelijke halte voor beide richtingen gevestigd zijn in de Ferdinand Bolstraat bij de ingang van dit gebouw.

1 september 1934

Gisteravond om tien uur is op de Mauritskade nabij het Koloniaal Instituut een ernstig ongeluk gebeurd.

Het slachtoffer, een nog onbekende man van naar schatting 50 jaar, stak plotseling de trambaan over. Hij had blijkbaar de tramtrein van lijn 3, die met met vrij grote snelheid naderde, niet gezien. De man werd – hoewel de trambestuurder ijlings hard remde – gegrepen en meegesleurd. Het toegeschoten trampersoneel en publiek vonden hem bewusteloos en met een gapende hoofdwond onder het voorbalkon liggen. De tram moest opgevijseld worden.

De ongelukkige werd naar het Onze Lieve Vrouwe Gasthuis vervoerd, waar hij kort na aankomst overleed. De trambestuurder was zo geschrokken, dat hij niet in staat was verder dienst te doen. Een chef wagenbestuurder heeft de tramtrein weggebracht. De wagens werden buiten dienst gesteld voor nader onderzoek van de remmen.

4 september 1934

Op de Nassaukade slipte een 15-jarige jongen met zijn fiets op de tramrails, waardoor hij kwam te vallen en met een "zenuwtoeval" naar een ziekenhuis vervoerd moest worden.

5 september 1934

In augustus zijn door de tram 4.646.000 passagiers met een opbrengst van f 449.000 vervoerd (v. j. 5.367.000 en f 550.000); over acht maanden 37.379.000 passagiers en f 3.762.000 (v.j. 42.822.000 en f 4.369.000).

Ingezonden brief in het Alg.Hbld:

M. d. R.

Als bewoner der Scheldestraat moet ik dagelijks van bus E gebruik maken. Ik geloof, dat deze verbinding wel de slechtst rijdende buslijn is. Eenmaal per tien minuten voor een stad als Amsterdam, in plaats van om de drie minuten een bus te laten rijden. Het trambestuur verkeert toch niet in de veronderstelling, dat het publiek er voor de tram is en niet omgekeerd? Op het eindpunt van buslijn E staat wel een wachthuisje voor het trampersoneel, maar niet voor het publiek, dat komt er niet op aan. Zeker, bij droog weer is dat zoo slim niet, maar bij regen, vorst en sneeuw dan verandert dat. Vijf cents tarief.

Zou het ook niet verstandiger zijn om het 5 cents tarief in te voeren? Als men nu een overstapje neemt rekenen de menschen zoo, dat ze twee ritten op het overstapje kunnen maken. Laat de overstapjes vervallen, maak er een vijf cents tarief van als vroeger, dan kan de tram weer concurreren met de taxi's, want nu kunnen vier personen goedkooper met een taxi rijden dan met de tram en je wordt van huis gehaald en tot huis gebracht. De tram is altijd het volksvervoermiddel geweest en moet dit blijven.

J. J.

(De directie van de Gemeentetram merkt hierbij op: Die dienst van de autobuslijn E is ingesteld in overeenstemming met de gebleken vervoerbehoefte. Indien de voorstellen van inz. met betrekking tot deze lijn zouden worden uitgevoerd, zouden naar schatting de verliezen — thans reeds daarop geleden (pl.m. f 12.000 per jaar) — verzesvoudigen!

Algemeene invoering van een 5-centstarief, reeds meermalen door ons in studie genomen, zou — gelet op de daarmede gepaarde gaande belangrijke verhooging der exploitatiekosten — tot zoodanige bedrijfsuitkomsten leiden, dat een dergelijke maatregel volkomen ontoelaatbaar moet worden geacht. Het plaatsen van een wachthuisje op het Scheldeplein kan met het oog op de tijdelijkheid van deze standplaats, niet in overweging worden genomen en zou tot ongewenschte consequenties leiden.)"

6 september 1934

Uit de statistieken over het tweede kwartaal van dit jaar blijkt onder het kopje "verdere achteruitgang", dat per gemeentetram en -bus werden vervoerd resp. 23.237.000 en 2.043.000 passagiers (2e kw. 1933 resp. 24.131.000 en 2.234.000 passagiers).

Om ongeveer tien uur gisteravond stapte in de Utrechtschestraat ter hoogte van de Keizersgracht een vrouw uit een tram van lijn 11. Toen de tram zich weer in beweging had gezet merkte zij dat zij haar tasje in de wagen had laten liggen. Een 38-jarige fietser die juist passeerde en hoorde wat er was gebeurd, is daarop de tram in de richting van het Frederiksplein achterna gereden. De conducteur gaf hem het tasje, waarna de fietser achter de tram om draaide, om de vrouw haar eigendom terug te geven. Nauwelijks had hij deze manoeuvre uitgevoerd of hij werd gegrepen door een uit de richting

Frederiksplein komende auto. Het slachtoffer werd tegen de grond geslingerd en zijn fiets werd zwaar beschadigd. Weldra was de G.G.D. ter plaatse die de onfortuinlijke fietser naar het Binnengasthuis heeft vervoerd. Het slachtoffer had een zware hersenschudding en zijn toestand was zorgelijk.

8 september 1934

Op het J.D. Meijerplein sprong een vrouw uit een rijdende tram. Zij viel en brak daardoor een been.

11 september 1934

De A.M.A.T.O. zal op 14 september om 11.45 u geopend worden door Burgemeester De Vlugt.

Het terrein aan de Jan van Galenstraat is te bereiken met de tramlijnen 3, 10, 13, 14, 17 en 23, en met een speciale buslijn, die vanaf het Centraal Station om de 6 minuten naar de tentoonstelling rijdt.

Zondagmiddag om kwart over een werd een jongen van 14 jaar, die op de Rozengracht nog juist voor een tram wilde oversteken, door deze aangereden. Met een zeer ernstige hoofdwond werd hij door de G.G.D. naar een ziekenhuis gebracht.

Zondagavond omstreeks half elf is op het Damrak bij het Victoria Hotel een zwaar gewonde man gevonden, waarvan de identiteit onbekend is. Men vermoedt, dat hij uit een tram gevallen is of door een tram is aangereden. Bewusteloos en met een schedelbreuk is hij naar het Binnengasthuis gebracht.

Maandagmiddag om twaalf uur is op de Ceintuurbaan bij de Amsteldijk een 15-jarige jongen door een tram aangereden. Met een hersenschudding is hij naar het Tesselschade Ziekenhuis overgebracht.

12 september 1934

De tijdelijke buslijn tussen het C.S. en de A.M.A.T.O. – in hoofdzaak bedoeld voor treinreizigers - volgt de volgende route:

Jan van Galenstraat— 2e Hugo de Grootstraat—Raampoortbrug—Marnixstraat – Rozengracht – Raadhuisstraat - N.Z. Voorburgwal—Martelaarsgracht —Stationsplein Westzijde.

Op deze lijn — in hoofdzaak bedoeld voor het vervoer van treinreizigers — wordt één halte ingevoerd en wel op de N. Z. Voorburgwal, gaande naar Centraal Station bij de Gravenstraat, van Centraal Station bij de Molsteeg. Op deze autobuslijn zijn alle kaarten geldig, behalve abonnementen.

De haltes van de lijnen 3 en 23 in de Fred. Hendrikstraat bij de 1e en 3e Hugo de Grootstraat worden gecombineerd tot één halte bij de 2e Hugo de Grootstraat.

13 september 1934

De politie meldde, dat zich op het bureau Leidscheplein een zwarte leren damestas bevindt, die waarschijnlijk in de tram was achtergelaten, en door een onbevoegde meegenomen. Wie kan inlichtingen over die tas verstrekken?

17 september 1934

Gistermiddag hebben de S.D.A.P. en het N.V.V. een grote antifascistische demonstratie gehouden op het ijsclubterrein, waar naar schatting 20 à 25.000 mensen aanwezig waren. Vanaf 4 uur trokken die in een grote optocht door een deel van de stad. Via Stadhouderskade, Nassaukade, Rozengracht en Raadhuisstraat trok de stoet naar het parkeerterrein op het Rokin, waar de laatsten pas om 7 uur aankwamen. Op diverse plaatsen ontstonden vechtpartijen met communisten, die ongeorganiseerde tegendemonstraties hielden. Vanwege de verkeersbelemmering werden de lijnen 1, 2 en 17 omgeleid, wat onaangenaam was voor de mensen die in de Leidschestraat, Marnixstraat en Kinkerstraat vergeefs op de tram wachtten. Daarover schreef het Algemeen Handelsblad: "Behalve bij plotselinge gevallen, zooals bij brand of bij een ongeluk, behoort een dergelijke routewijziging tevoren aangekondigd te worden, — als dat niet geschied is dient het tramverkeer vóór te gaan en waar noodig den optocht te kruisen."

18 september 1934

Uit het Algemeen Handelsblad:

"BUSDIENST AMATO

Nu 4-minuten-dienst en abonnementen geldig.

Naar men ons mededeelt, blijkt de speciale gemeentelijke Amato-autobuslijn, die een rechtstreeksche verbinding vormt tusschen het Centraal Station en de Amato-terreinen, zich in toenemende mate in de gunst van het publiek te verheugen. De dienst is dattu ook versterkt, zoodat er om de vier minuten een groote autobus in beide richtingen gereed staat. Door deze versterking is de gelegenheid geschapen ook houders van abonnementen op te nemen, zoodat van heden af abonnementen op deze lijn geldig zijn.

Eenzelfde wenschelijkheid omtrent de toelating van netkaarten geldt ook ten opzichte van de lijn Stationsplein—Fordfabrieken. Ofschoon op de netkaart staat aangegeven: voor het geheele tramnet, is zij niet geldig op genoemde lijn. Dit is natuurlijk onjuist en bovendien onbillijk."

In de De Laressestraat is zaterdagavond een taxi tegen een tram gebotst. De chauffeur raakte lichtgewond aan zijn hoofd.

Zondagmorgen is een auto op de hoek van de Van Der Hoopstraat en de Fannius Scholtenstraat tegen een tram van lijn 14 gebotst, omdat de chauffeur niet goed had uitgekeken. De auto sloeg om en werd zwaar beschadigd; ook de tram had enige schade.

19 september 1934

Uit het Alg.Hbld:

"KORTE TRAJECTEN

Gunstige ervaringen.

Men herinnert zich, dat op 1 Augustus l.l. de tramlijnen 1, 2, 13 en 17 in een aantal korte trajecten (ad 6 ct., per knipkaart 5 ct.) zijn ingedeeld, voorloopig voor een proeftijd van drie maanden. Het publiek kreeg daardoor de gelegenheid ook in het centrum der stad korte afstanden tegen laag tarief af te leggen, — een soort sectietarief derhalve. Naar wij nu vernemen, zijn tot dusverre de met dit systeem bereikte resultaten gunstig geweest. Uit den aard der zaak leverde de eerste maand van de proefneming — Augustus — als vacantiemaand niet de beste kansen voor het slagen van de proef, want deze maand is het geheele tramvervoer nogal aan den lagen kant, maar toch viel ook toen reeds te constateeren, dat op de genoemde lijnen de korte trajecten langzamerhand ingeburgerd raakten. En ook in September zijn tot nu toe de resultaten positief geweest. Op genoemde lijnen valt n.l. een geringe afvloeiing van de 11 c.-passagiers te constateeren en een betrekkelijk sterke toeneming van 6 c.-passagiers. Deze verschuiving heeft inmiddels geleid tot een duidelijke vermeerdering van ontvangsten, — en daar is het tenslotte om begonnen! In September en October zal nader moeten blijken of het stelsel voldoende doorwerkt en of de voordeelige verandering in de financieele bedrijfsuitkomsten aanhoudt, — zoo ja, dan zal spoedig na deze drie maanden een uitbreiding van het systeem der korte trajecten ter hand worden genomen!"

Op de Weteringschans bij het Leidscheplein sloeg een tramconducteur in de bocht met zijn rechterarm door een tramruit, en moest met een slagaderlijke bloeding naar het Tesselschadeziekenhuis gebracht worden.

20 september 1934

Uit het Alg.Hbld.:

"HET VOORGESTELDE VEERTARIEF Geraamde opbrengst twee ton.

Vorig jaar heeft de Raad het door B. en W. voorgestelde tarief op de IJ-veren verworpen; thans is echter andermaal een tariefheffing ontworpen die binnenkort, nadat alle voor de voorbereiding te passeeren instanties zijn gehoord, bij het gemeentebestuur zal worden aangeboden.

In de ontwerpbegroting is uit die nieuwe bron gerekend op een opbrengst van twee ton, dat is belangrijk minder dan de verleden jaar voorgestelde heffing.

Het voorgestelde veergeld is het volgende:

Voor kleine voertuigen zal het tarief zijn vijf cent per keer, voor groote een kwartje.

Amsterdamsche voertuigen zullen echter slechts een dubbeltje per IJ-overgang behoeven te betalen, mits de eigenaren, ten overstaan van de tramdirectie aantoonen, te Amsterdam te zijn gevestigd. Dan wordt hun tegen betaling van een rijksdaalder, een kaart verstrekt, geldig voor het geheele kalenderjaar, die als legitimatie dient op de ponten en het recht geeft voor een dubbeltje per keer te worden overgezet.

Voor de groote voertuigen wordt tevens de gelegenheid opengesteld zich voor een som van twintig gulden, die ook per kwartaal met vijf gulden is te betalen, zich voor een jaar te abonneren waardoor

het iederen keer offeren op de IJ-ponten, wordt voorkomen. Voor de kleine vehikels zal met één gulden per kwartaal kunnen worden volstaan.

Voetgangers, fietsen, kinder- en ziekenwagens zullen vrijen overtocht behouden.”

Vanmorgen rond half tien ontspoorde op de hoek van de Amstelveenscheweg en de Koninginneweg een bijwagen van de tram, die een daar staande lichtmast – met klok en lichtreclame – ramde. Er ontstond een begin van brand, die de brandweer bluste. De tram kreeg enige vertraging.

Op de Haarlemmerweg bij de Hoofdweg is een 56-jarige man, die in kennelijke staat verkeerde, uit een tram van de N.Z.H. gevallen of gesprongen. Hij bleef bewusteloos liggen en is door de G.G.D. naar een ziekenhuis vervoerd.

24 september 1934

Zondagmorgen vroeg ontstond brand in een houten gebouwtje, dat aan de zijkant van het gebouw aan de Bellamystraat op het emplacement van de tram van de werkplaats Tollensstraat is geplaatst en dient voor droging van elektrische elementen. De brandweer bluste de brand met één straal.

28 september 1934

Op de Amstelveenscheweg is een 28-jarige wielrijder gistermiddag tegen een motorwagen van lijn 1 gereden. De wielrijder kwam uit een der Schinkelstraten en wilde vóór de tram passeren. Op het laatste ogenblik weifelde hij, doch toen was het al te laat. Hij reed tegen de tram op en raakte daardoor zwaargewond. Met een bekkenfractuur werd hij in het Wilhelminagasthuis opgenomen.

1 oktober 1934

Daar de renovatie van de Hoogesluis, die afgelopen weekend zou plaatsvinden, niet op tijd klaar was, moesten de tramlijnen 6, 7, 10 en 11 ook vandaag nog via de Nieuwe Amstelbrug omrijden. Verdere vertraging trad op, toen een nieuwe brugklep niet gesloten bleek te kunnen worden; dit duurde 50 minuten.

2 oktober 1934

Met ingang van vandaag rijden de lijnen 6, 7, 10 en 11 niet meer om via de Nieuwe Amstelbrug, maar volgen zij weer hun normale route over de Hoogesluis.

De wagens van het kringlijntje 22 (C.S.—De Ruyterkade) rijden thans met een helgeel geschilderde voorpui. Tot nu toe hadden zij, om in de donkere tunnels onder de oostelijke en westelijke viaducten goed zichtbaar te zijn, alleen voortdurend een brandende koplamp, maar dit .schijnt nog niet afdoende te zijn geweest, en nu is er de gele kleur bijgekomen. Inderdaad kan men thans de wagens reeds van verre duidelijk zien.

Gisteravond tussen zeven uur en half acht heeft de bestuurder van een motorwagen van lijn 17 een bijwagen van lijn 14 doen ontsporen. De motorwagen van lijn 14 was aan de kruising Rozengracht - Marnixstraat gekomen en ging rechts af in de richting van de Raampoort. De bijwagen zou het motorrijtuig gevolgd zijn indien de bestuurder van een daarachter komende motorwagen van lijn 17 niet de elektrische wissel te vroeg had omgelegd. Zodoende reed de bijwagen recht uit en ontspoorde. Het gaf een stagnatie van belang, waarin ook de N.Z.H. tram haar aandeel kreeg. Na twintig minuten oponthoud kon het verkeer op de gewone wijze hervat worden.

Zondag is een inwoner van Haarlem in de Utrechtschestraat door een tram aangereden. Hij werd tegen de grond geslingerd en vervolgens door een motor aangereden. Met in- en uitwendige verwondingen werd hij naar het Binnengasthuis vervoerd.

In de Haarlemmerstraat bij de Haarlemmersluis is vanochtend een man tegen een tram van lijn 5 aangelopen. Met een hoofdwond werd hij naar het Wilhelminagasthuis gebracht.

5 oktober 1934

Gisteravond rond zes uur is in een tram op het Rembrandtplein een 50-jarige man onwel geworden en overleden.

Donderdagavond is bij de Muiderpoort een plm. 25-jarige vrouw door een tram van lijn 14 aangereden. Met een ernstige hoofdwond is ze door de G.G.D. naar het O.L.V. Gasthuis vervoerd.

6 oktober 1934

Uit het Alg.Hbld:

"DE TRAM IN WEST

Wij ontvingen eenige ingezonden stukken over de tramverbindingen in West, speciaal wat betreft het stadsgedeelte tusschen Jan van Galenstraat en Haarlemmerweg. Gevraagd werd een autobusdienst Nassauplein — Haarlemmerweg — Bosch en Lommerweg — Jan van Galenstraat — Hoofdweg — Haarlemmerstraat — Hoofddorpplein. Hierop antwoordt de tramdirectie het volgende:

De Amato-lijn had een druk vervoer en was slechts 2900 m. lang. De voorgestelde lijn daarentegen zou een lengte hebben van ca. 7000 m. dat is bijna 2,5 maal zoo lang. De bedrijfskosten zouden dus uit dien hoofde reeds 2,5 maal zoo hoog zijn als bij de Amato-lijn. De verhoudingen worden bovendien nog ongunstiger gemaakt, doordat — zooals uit de verkeerstellingen bekend is — het aantal passagiers op de voorgestelde lijn slechts een fractie zou bedragen van het vervoer der Amato-lijn. Bovendien behoefde deze slechts een gedeelte van den dag te loopen, terwijl een vaste lijn den geheelen dag in bedrijf moet zijn. De voorgestelde lijn zou dus van te voren gedoemd zijn een ernstigen verliespost te vormen en dat gaat nu eenmaal niet.

Ongetwijfeld zal in de toekomst, bij uitbreiding der bebouwing, „plan West" ook meer verbindingen krijgen, doch voorloopig bestaat de mogelijkheid daartoe niet. Lijn 18 heeft in den avond een zeer gering vervoer, waarom er dan ook tusschen 20 en 21 uur een kwartiersdienst is, overigens den geheelen dag een 10-minutendienst en des Zondags gedurende de drukke periode zelfs een 6-minutendienst. Het probleem-West heeft de volle aandacht, maar strikte beperking der uitgaven is gebiedend noodzakelijk."

Uit dezelfde krant (op de tram hebben alleen de punten 6 en 11 betrekking; ik plaats het hele artikel hier alleen om te illustreren, dat de naleving van de verkeersregels toen ook al veel te wensen overliet):

"VERKEERSREGELEN? ...zooals vele Amsterdammers denken, dat ze zijn!

1. Fietzers hebben overal voorrang.
2. Het is verboden, indien men van richting wil veranderen, dit door een teeken met de hand of met een pijl vooraf kenbaar te maken.
3. De roode reflector op rijwielen moet zóó worden geplaatst, dat deze bij avond door schijnwerpers van achterop komende automobielen niet wordt verlicht.
4. Fietslantaarns moeten zóó worden gericht, dat zij den tegemoetkomsr verblinden.
5. Een wielrijder, die wegrijdt van een trottoir, moet beginnen met de straat over te steken tegen de verkeersrichting in.
6. Een automobilist mag doorrijden langs een stilstaande tram, zonder vluchtheuvel, mits hij flink hard toetert.
7. Op kruispunten, van straten heeft, het motorrijtuig, dat de luidste signalen geeft, voorrang.
8. Overigens gaan hoofdwegen vóór zijwegen. Een hoofdweg is de weg, waarop u rijdt.
9. Wachtende voor een stopstreep, dient de automobilist zijn handrem los te laten staan, vooral op bruggen, zoodat hij, alvorens weg te rijden, achteruit glijdt tegen de achter hem wachtende personen of voertuigen aan.
10. Maximum-snelheden zijn er om ze te overtreden.
11. De automobilist, die, bij een onbewaakt kruispunt gekomen, van links een tram ziet naderen, moet doorrijden tot vlak vóór de rails, teneinde het tegelijk met die tram oprijdende verkeer te beletten, naast die tram voort te gaan.
12. Op ingewikkelde punten als het Leidscheboschje moet een automobilist, óók al komt hij van links, zijn beurt niet afwachten. Flink gas geven en tusschen de file dringen is veel beter.
13. Voor een gesloten spoorweg-overgang stellen auto's zich niet achter elkaar op, doch zooveel mogelijk naast elkaar, zoodat zij de linker weghelft versperren.
14. Het is verboden, met een tweewielig motorrijtuig zich op den openbaren weg te bevinden, rijdende met een snelheid van minder dan 120 (in bebouwde kommen 75) kilometer.
15. Verboden is, hij avond de koplichten van een automobiel te dimmen, als men iemand tegenkomt.
16. Het achteruitrijden uit garages, bij het keeren etc. dient zoo overhaast mogelijk te geschieden, zonder om te kijken of waarschuwings-signalen te geven.

17. Een portier aan de straatzijde klappe de automobilist bij voorkeur open, als juist een fietser hem rakelings passeert.
 18. Een bocht naar rechts maakt men ruim, een bocht naar links snijdt men af.
 19. Rechts passeeren van een vóórrijder verdient aanbeveling, vooral bij het naderen van een zijstraat.
 20. Voetgangers, die midden op den rijweg loopen te suffen, zijn gehouden, den automobilist, die hen nog met moeite ontwijkt, aan te spreken met den titel: „stomme kaffer”.
 21. Het is verboden, in de Leidschestraat te fietsen met minder dan drie personen naast elkaar.
 22. Automobilisten, rijdende door de De Lairesestraat, dienen na middernacht bij iedere zijstraat luide signalen te geven. Waarschuwen met de koplichten en vaart verminderen is verboden.
 23. Als een verkeerslicht op rood komt, moeten wielrijders zich zóó opstellen, dat hun achterwiel de stoplijn nog juist aanraakt. Zij moeten wegrijden, tien seconden vóór het licht op groen komt.
 24. Vierwielige motorrijtuigen en handkarren parkeere men bij voorkeur in bochten en op hoeken van straten.
 25. Kinderen op rolschaatsen moeten zooveel mogelijk de straat oversteken vlak vóór naderende auto's.
- De aanhangers van deze regelen — er zijn óók weggebruikers met andere opvattingen — behooren doorgaans tot het gilde, dat pleegt te verkondigen: „Verkeersagenten zijn er alleen voor het plezier van de heeren-aan-den-Overtoom. Als er geen stopborden en lichten waren, liep alles véél beter!”

12 oktober 1934

Met ingang van 15 oktober 1934 zullen in verband met de opheffing van de groentemarkt in de Marnixstraat de trams van de lijnen 7, 10 en 17 's ochtends vroeg hun normale route volgen.

13 oktober 1934

Een tachtigjarige bewoner van de Zeedijk stond gistermiddag op het Damrak voor het Victoriahotel naast de tramrails en ofschoon de bestuurder van een naderende tram van lijn 25 belde, stak hij toch over. Vlak voor de wagen deed de oude man, die doof was, en de trambel niet gehoord had, een stap naar voren met het gevolg dat hij werd aangereden en met kracht tegen de grond werd geslingerd. Bewusteloos en met bloedende wonden aan achter- en voorhoofd werd hij naar het Binnengasthuis vervoerd. Na daar behandeld te zijn, bleek het niet nodig om hem ter verpleging op te nemen. Het tramverkeer ondervond door dit ongeval enige vertraging.

In de Jan Evertsenstraat is gistermorgen een jongetje van 6 jaar, dat onvoorzichtig overstak, door een tram aangereden. Het kind werd gewond naar een ziekenhuis vervoerd, maar hoewel er eerst voor zijn leven gevreesd werd, bleek het mee te vallen.

16 oktober 1934

De gemeentetram heeft op vele plaatsen borden aan de bovenleiding opgehangen waarop het publiek wordt aangespoord gebruik te maken van de korte trajecten.

19 oktober 1934

Gistermiddag is een Belgische vrachtauto op de hoek van de Haarlemmerweg en de Groen van Prinstererstraat op een tram van lijn 14 gebotst. De Belg passeerde een auto, die op de Haarlemmerweg stond te lossen, en werd volledig verrast door de tram, die uit de zijstraat de Haarlemmerweg opdraaide. Beide voertuigen werden zwaar beschadigd, en drie inzittenden van de auto, waaronder de chauffeur, raakten lichtgewond. De trambestuurder meende, dat hij een glasscherf in een oog had gekregen, en werd naar een ziekenhuis vervoerd.

In de Jan Evertsenstraat kwamen een auto en een tram in botsing. De auto verloor een wiel; de tram kreeg lakschade, en een treeplank werd vernield.

20 oktober 1934

In de Kinkerstraat werd een wielrijdster van 22 jaar door een tram aangereden. Ze kwam te vallen en liep inwendige verwondingen op.

Op de hoek van de Tolstraat en de Toldwarsstraat is een vrouw door een autobus van lijn E aangereden; met een hoofdwond en inwendige verwondingen is ze naar het Tesselschade Ziekenhuis vervoerd.

23 oktober 1934

Op de Sloterweg is een echtpaar in een auto gewond geraakt ten gevolge van een aanrijding met een bus van lijn G.

24 oktober 1934

Omdat de Uiver de luchtrace naar Melbourne gewonnen heeft, is er groot feest in de stad. Overal wordt gevlagd, en de trams zijn, als op nationale feestdagen, met vlaggetjes versierd.

26 oktober 1934

Ter gelegenheid van de 3^e Zesdaagse zal de Gemeentetram 's nachts tussen half een en vijf uur (op zondagen zes uur) weer bussen naar alle delen van de stad laten rijden.

Uit het Alg.Hbld:

"AMSTERDAM WENSCHEN VAN RAADSLEDEN

Tram er natuurlijk bij

Blijkens het afdelingsverslag over de getneentebegroting, is door sommige leden gevraagd, of niet tegenover het voordeel van het snelle rijden met de trams, een zeer ernstig nadeel staat, n.l. dat de wagens op abnormale wijze beschadigd werden. Het is wel gewenscht, te weten, welke nadeelen tegenover het voordeel van snel rijden staan. Een ander lid noemde het snelle rijden geen voordeel. Omtrent dit snelle rijden bestaan zeer veel klachten bij het publiek; vooral in de oude wagens is het zitten onaangenaam, indien zeer hard gereden wordt. Ook kan het vlugge afbellen gevaarlijk zijn voor hen, die in- of uitstappen. Eenige leden vroegen, of het snelle rijden invloed heeft gehad op het zenuwgestel van het personeel. Is ook het ziektepercentage onder de wagenbestuurders niet gestegen? Gevraagd werd, of de tram geleidelijk uit de binnenstad kan verdwijnen. Kan hier het trolley-systeem zonder rails toegepast worden, dat men ook in Groningen kent? Kunnen B. en W. mededeelen, vroeg een lid, om welke reden de in Amerika bestelde bussen nog niet in dienst zijn? Is er al eenige ervaring met de in ons land vervaardigde bussen opgedaan? Hoe staat het met de proefneming met snelloopende Dieselmotoren? Is een besparing van 5 tot 7 cent per buskilometer werkelijk te bereiken? Het tekort bij de Tram wordt voor een groot deel veroorzaakt door de autobussen: deze rijden voornamelijk op trajecten, waarop een regelmatige rit door een of ander obstakel niet mogelijk is. Zoo moeten de bussen van lijn A den overweg bij de Linnaeusstraat passeeren: indien straks deze overweg evenwel verdwijnt kan daar dan een tramlijn aangelegd worden, waardoor een betere exploitatie mogelijk is? Kan het aanvangspunt van lijn A niet gevestigd worden achter den overweg bij de Linnaeusstraat? Dan kan vermeden worden, dat de passagiers zeer lang moeten wachten zooals thans herhaaldelijk het geval is. Een lid vroeg doortrekking van buslijn E tot de Dintelstraat bij de Rivierenlaan, waar een groot blok arbeiderswoningen tot stand gekomen is en nog andere groote blokken in aanbouw zijn. Een ander lid meende, dat lijn F wel opgeheven kan worden; het vervoer op deze lijn is niet druk."

29 oktober 1934

Uit het Alg.Hbld.

"GLADDE RAILS EN BOTSINGEN

De gladde rails zijn gisteren oorzaak geweest van twee trambotsingen. Op den hoek van de P. C. Hooftstraat en de Stadhouderskade kwamen lijn 2 en 6 met elkaar in aanraking. Er was geen zware schade, doch de wagen van laatstgenoemde lijn ontspoorde. Het tramverkeer ondervond slechts kleine vertraging, daar lijn 6 tijdelijk over de Weteringschans geleid werd.

De tweede botsing gebeurde op den hoek van de Czaar Peterstraat—Oostenburgergracht. Hier slipte een wagen van lijn 19 door en reed tegen een paard en kar van Van Gend en Loos aan. De voorpui van den motorwagen werd ingedrukt, terwijl de besteller van den wagen viel en licht gewond werd. Hij is in de buurt verbonden en naar zijn woning vervoerd. Het paard werd licht gekwetst. De vertraging van het tramverkeer bedroeg ongeveer een kwartier."

Een foto van laatstgenoemd ongeval uit De Tijd:



Natuur en techniek komen in botsing. Op de Kattenburgergracht te Amsterdam is Zaterdag een **tramwagen** in botsing gekomen met een paard en wagen, tengevolge waarvan het **tramverkeer** ernstige stagnatie ondervond.

Het Alg.Hbld plaatste een foto van het nieuwe parkeerterrein aan het Rokin (op het eerste gedempte deel):



Parkeerterrein op het gedempte gedeelte van het Rokin.

1 november 1934

Een man van 42 jaar heeft met zijn – nog niet betaalde – tweedehands auto op het Rembrandtplein een tram van lijn 5 aangereden. Hij bleek dronken en was niet in het bezit van rij- en kentekenbewijzen. Ook had hij op het J.D. Meijerplein een 17-jarige wielrijdster aangereden, na welk ongeval hij doorgereden was. De politie arresteerde hem en nam hem in voorlopige hechtenis.

2 november 1934

De tweede tweelingwagen zal, naar verwacht wordt, op 10 november a.s. op lijn 10 of lijn 3 in dienst worden gesteld.

Nu de grote motor- en bijwagens van dwarsbanken zijn voorzien, zal worden verder gegaan met de wagens van een kleiner model, zodat langzamerhand op alle lijnen materieel met dwarsbanken zal komen te rijden. De motorwagens van lijn 2, die al sinds lang de zitplaatsen achter elkaar hebben, worden aan de andere wagens met dwarsbanken aangepast, zodat er meer passagiers mee vervoerd kunnen worden.

Uit het Nieuw Israelietisch Weekblad:

In verband met den Zesdaagschen Wielervedstrijd in het R.A.I.-gebouw van 2 tot en met 8 November a.s. zullen des nachts van ± 0 30 uur tot 5.30 uur (Zondag tot 6 uur) de volgende speciale autobusdiensten worden ingesteld: 1. van R.A.I.-gebouw naar den Dam en terug iedere 6 minuten via Vijzelstraat en Rokin. 2. Van R.A.I.-gebouw naar Molukkenstraat bij de Valentijnkade en terug ieder half uur, via Ceintuurbaan, Weesperzijde, Sarphatistraat, Andreas Bonnstraat, Oosterpark, Mauritskade. 3. Van R.A.I.-gebouw naar Oostzaanstraat en terug ieder half uur, via Ceintuurbaan, Van Baerlestraat, P. C. Hooftstraat, Overtoom, Bilderdijkstraat, Fred. Hendrikplantsoen, Groen van Prinstererstraat, Haarlemmerweg tot Nassaupl. en Spaarndammerstr. 4. Van R.A.I.-gebouw naar Mercatorplein en terug ieder half uur, via Ferd. Bolstraat, Weteringschans, Marnixstraat en Kinkerstraat.

Bovendien worden na afloop van den wedstrijd in den avond van 8 November a.s. extra wagens van lijn 25, alsmede voor de extra autobusdiensten 2, 3 en 4 meerdere autobussen gereed gehouden bij den uitgang van het R.A.I.-gebouw. Tarief 15 cent. Knipkaarten en abonnementen zijn niet geldig. Voor het in- en uitlaten van passagiers wordt gestopt aan de tramhalten. Overdag wordt voor lijn 25 gedurende den Zesdaagsche in beide richtingen een tijdelijke tramhalte ingesteld in de Ferd. Bolstraat vóór 't R.A.I.-gebouw."

3 november 1934

Foto Algemeen Handelsblad:



6 november 1934

Uit de memorie van antwoord van B. en W. werd inzake de gemeentetram meegedeeld:

- a. Het college overweegt geen verkoop van het trambedrijf.
- b. De frequentie zal nog verder worden opgevoerd.
- c. Het college acht de tarieven niet te hoog; met weekkaarten en vroegritweekkaarten wordt een zeer laag tarief bereikt. Over de proef met korte trajecten op de lijnen 1,2, 13 en 17 kan nog geen definitief oordeel worden geveld; wel zal deze proef met drie maanden worden verlengd. Na de invoering van de korte trajecten bedraagt het aantal gebruikers daarvan thans 9,5 % van het totaal, en het aantal gebruikers van 5- en 10-rittenkaarten 24,6 % van het totaal.
- d. Op de tramwagens zullen meer reclame-uitingen worden aangebracht; over de baten daaruit kan nog niets worden gezegd.

- e. Tot nu toe is niet gebleken dat het materieel constructief niet opgewassen is tegen de hogere rijsnelheid; het publiek stelt die op prijs. De instructie van het personeel is er aan aangepast, en het is niet gebleken, dat het zenuwgestel van het rijdend personeel tegen een hogere snelheid niet is opgewassen.
- f. Aan de mogelijkheid de tram uit het centrum te laten verdwijnen, wordt niet gedacht; exploitatie met trolleybussen is hier niet met voordeel toe te passen.
- g. De leverancier van de in Amerika bestelde bussen blijkt niet in staat die op tijd af te leveren. De ervaring met de tot dusver afgeleverde in Nederland vervaardigde bussen is gunstig.
- h. Over de Dieselmotoren zijn, gezien de korte tijd dat zij nu in bedrijf zijn, nog geen betrouwbare bedrijfsgegevens beschikbaar.
- i. Zodra de spoorwegovergang in de Linnaeusstraat zal zijn verdwenen, zal daar mogelijk een tramlijn aangelegd kunnen worden. Het beginpunt van lijn A zou inderdaad bij die spoorwegovergang kunnen worden gevestigd; dit is echter net in het balg van de passagiers, die nu aansluiting hebben op 6 tramlijnen en dan op slechts 3. Het eindpunt van lijn E ligt in het centrum van de daar binnenkort te verwachten bebouwing; het is nog niet gewenst deze lijn op te heffen dan wel het eindpunt te verplaatsen. Waar verkorting van de verkeerstussenpozen mogelijk is, wordt zij toegepast; wel dient bedacht te worden dat de verkeersbehoefte op vele buslijnen buiten de spits gering is.
- j. De remise Valckenierstraat² is als motorwagenremise opgeheven, en wordt alleen nog als bijwagenremise gebruikt.
- k. Het is b. en w. niet bekend, dat de nieuwe directeur voor het personeel geen open oog en een gewillig oor zou hebben; de verhouding tussen hem en het personeel is goed. Dat het personeel het in deze crisistijd zwaar heeft, daar heeft hij niets mee te maken.
- l. Omdat de integriteit van de ambtenaren buiten twijfel dient te staan, is in de Algemene Voorschriften opgenomen, dat zij geen giften of fooien mogen uitlokken of aannemen van leveranciers. Dit wordt dus niet als een privéaangelegenheid beschouwd.

7 november 1934

Uit het Alg.Hbld:

"KLACHTEN OVER AUTOBUSSEN In de Watergraafsmeer.

Te Amsterdam-Oost heerscht blijkens onderstaand adres ontevredenheid over de onregelmatige wijze, waarop den laatsten tijd de autobusdiensten der lijnen A en D, worden onderhouden. De buurtverenigingen „Linnaeus" en „Oud- Watergraafsmeer" hebben zich tot tolk dier ontevredenheid gemaakt. Gedurende de spitsuren is het aantal autobussen te gering om een vlot vervoer te kunnen verzekeren. „Ons werd zelfs medegedeeld, dat er op lijn A gedurende de drukke tijden vijf wagens rijden, welk aantal na des avonds acht uur op drie zou worden teruggebracht. „Zijn deze getallen juist, aldus genoemde verenigingen in een uitvoerig adres, gericht tot de directie der gemeentetram, dan valt het zeer zeker niet te verwonderen, dat wachttijden van twintig minuten niet tot uitzonderingen behoren." De spoorwegovergangen vormen een belemmering voor een regelmatige verbinding. Gevraagd wordt, bij gesloten spoorwegovergang de mogelijkheid te openen, dat de autobus terugkeert, nog voor het eindpunt is bereikt. Aldus zou een geregelder verbinding verkregen kunnen worden.

Niet alleen wordt geklaagd over de wachttijden, maar ook over de aansluiting bus/tram. De conducteurs der tramwagens letten niet op of zij, door een paar seconden te laten wachten, een groot aantal buspassagiers kunnen meekrijgen.

Tevens wordt verzocht de laatste A-bus, die te 0.15 uur van de Mauritskade vertrekt, op de laatste tram van lijn 9, welke te 12 uur van het Centraal vertrekt en te 0.16 aan de Mauritskade komt, een minuut te laten wachten.

Ten slotte verzoekt het adres de directie, maatregelen te willen nemen, opdat de nieuwe bussen minder klagend-kermend remmen. „Het aanzetten dier remmen gaat iemand door merg en been," aldus wordt beweerd."

Personeel van de gemeentetram heeft in de 2^e Nassaustraat op verzoek van de brandweer een rode lap met daarop "Redt Thälmann" ³, van een spandraad van de bovenleiding verwijderd. Dit soort incidenten komt de laatste tijd meer en meer voor.

² Bedoeld is de remise Nieuwe Achtergracht.

9 november 1934

Gistermorgen hebben twee botsingen met trams plaats gehad. De eerste betrof een wagen van lijn 24, die in de Ferdinand Bolstraat een paard en kar aanreed, waarvan de koetsier, die wist dat ter plaatse tramverkeer was, toch de trambaan overstak hoewel er een tram naderde. De man viel van de bok doch raakte niet gewond. De kar die van achteren werd gegrepen, kreeg evenals de tramwagen schade.

Het tweede ongeval gebeurde in de Sarphatistraat voor de Hoogesluis. Bij deze botsing waren vier voertuigen betrokken. Een auto zonder banden, die in een sleep op weg was naar de sloper, raakte met een van de velgen vast in de tramrails. Bij het lostrekken brak de takel, er volgde een aanrijding met een andere auto, waardoor het wrak tegen een wagen van lijn 7 botste. Het wrak werd zó gehavend, dat men besloot het op straat te slopen. De tramwagen werd vrij erg door de botsing gehavend. Het tramverkeer werd enige tijd gestagneerd.

Op den hoek van de 1e Breeuwersstraat en de Houtmankade heeft gisteravond een hevige botsing plaats gehad tussen een vrachtauto en een tram van lijn 10. De vrachtauto reed het korte straatje, dat de verbinding vormt tussen de Planciusstraat en de Houtmankade, door, maar botste in de bocht tegen de motorwagen. De botsing was zó hevig, dat de vrachtauto met het voorgedeelte onder het balkon van den tramwagen schoof, waardoor die ontspoorde. De auto kreeg zware schade, de tram minder. De stagnatie ter plaatse duurde ruim een uur, het verkeer op lijn 10 ondervond niet zooveel vertraging daar de wagens, evenals die van lijn 23, in de Planciusstraat op een wissel keerden. Dit was gisteren de derde ernstige botsing met een tramwagen.

10 november 1934

Een man kwam gistermiddag het Victoria Hotel uit, en probeerde op een voorbijrijdende tram te springen. Hij viel en liep daardoor enige lichte verwondingen op. Na in het Binnengasthuis te zijn verbonden kon hij naar huis.

Een foto uit het Algemeen Handelsblad:



³ Ernst Thälmann (1886-1944) was een leider van de Duitse communisten, die in 1933, na een door hem georganiseerde algemenestaking om Hitler ten val te brengen, werd gearresteerd en 11 jaar in concentratiekampen was opgesloten. In 1944 werd hij in Buchenwald vermoord.

15 november 1934

In het Alg.Hbld., naar aanleiding van het bericht van 7 november:

Vertegenwoordigers der Buurtverenigingen „Amsterdam Oost“, „Linnaeus“ en „Oud Watergraafmeer“ hebben, naar wij vernemen, een onderhoud gehad met den directeur der gemeentetram, den heer Hofman, ten einde tot een betere autobusverbinding voor het Oostelijk gedeelte van Amsterdam te komen. De directie erkende, dat de verbinding van lijn A niet meer aan redelijk te stellen eischen beantwoordde. Zulks was een gevolg van het dikwijls gesloten zijn van den spoorwegovergang aan de Linnaeusstraat. Thans zijn van de 18 uur de boomen hier 8 uur neer. In de toekomst zal dit — in verband met de uit te voeren spoorwegwerken — geenszins verbeteren.

Dat er ook voor lijn D klachten zijn, moest, naar de directie veronderstelde, op toevalligheden berusten.

Het knarsend remmen der autobussen sproot voort uit het probeeren van een nieuw soort remvoering, die wel goed bleek, doch te veel lawaai veroorzaakte. Deze remvoering zal weggenomen worden.

Besloten werd, dat de buurtverenigingen zich gezamenlijk tot den wethouder voor de bedrijven zouden wenden, opdat binnen afzienbaren tijd een regelmatige verbinding voor lijn A kan worden verkregen. Voor deze regelmatige verbinding is noodig, dat de bussen niet meer over den spoorwegovergang Linnaeusstraat rijden, doch het eind (begin) punt vinden aan den Tugelaweg, aldus dit adres.

Werd deze maatregel zonder meer toegepast, dan zouden de bewoners evenwel gedupeerd worden, zij zouden langer moeten loopen — zij zouden minder tramlijnen hebben waarop overgestapt zou kunnen worden. Ten einde aan dit bezwaar tegemoet te komen zou een overstapkaartje van- of voor lijn A genomen ook geldig dienen te zijn voor een tramrit op lijn 14, van Oosterpark naar Mauritskade v.v. zonder dat het overstapje op lijn 14 nietig wordt gemaakt.

In de tweede plaats zou voor buslijn A het korte tarief dienen te gelden. Werd voor lijn A het korte tarief vastgesteld, dan zou dit voor de passagiers veel vergoeden voor den last (loopen en tweemaal overstappen) dien zij thans zullen ondervinden, indien lijn A den spoorwegovergang niet meer passeert. Bovendien voorzien de besturen, dat velen meer van de bus gebruik zullen maken (bezoekers badinrichting, Sportfondsenbad, markt Dapperstraat), die thans tegen de kosten van een geheelen rit opzien en daarom loopen.

De besturen zouden het op prijs stellen, indien de wethouder bovengenoemde maatregelen zou willen nemen, opdat een regelmatige dienst voor lijn A verkregen wordt.”

De Haagse krant Het Vaderland berichtte als volgt:

“HEVIGE TRAMBOTSING IN DE HOOFDSTAD

Op den Koninginneweg bij de Saxen weimarlaan

Een botsing van niet dikwijls voorkomenden aard is vanmorgen op den Koninginneweg, hoek Saxen Weimarlaan te Amsterdam geschied tusschen twee tramwagens van lijn 2. De eerste wagen, die in de richting van de stad reed. geraakte in de bocht ter plaatse uit de rails met het gevolg, dat hij over de straat rechthoekig inreed op een motorwagen van dezelfde lijn. die op weg was naar het eindpunt. De schok was buitengewoon hevig en had vooral voor den aangereden tramwagen, die ook uit de rails gedrukt werd, vernielende gevolgen. Behalve de ravage van gebroken ruiten was laatstgenoemde wagen aan den voor- en zijkant gedeeltelijk ingedrukt Ook de wagen, die het ongeval veroorzaakt had, bleek, zij het in veel mindere mate. schade te hebben opgelopen. De bestuurder van dit rijtuig was zóó geschrokken, dat hij zich naar huis moest begeven. Ernstiger gevolgen had de botsing voor den conducteur van het andere rijtuig. Toen hij zag aankomen wat er gebeuren ging, sprong hij van het achterbalcon. waarbij hij zoo leelijk kwam te vallen, dat hij een been brak. De Geneeskundige Dienst vervoerde hem naar het ziekenhuis. Daar beide wagens niet ver van het eindpunt verwijderd waren, was het aantal passagiers gering. Deze werden heftig door elkander geschud, doch kwamen overigens met den schrik vrij. Er ging vrij veel tijd verloren met het „opruimingswerk“. Beide wagens werden door technisch personeel der tram in de rails gebracht waarna zij op eigen kracht naar de remise werden gereden.”

Uit een bericht in het Algemeen Handelsblad van een dag later bleek dat het ongeval waarschijnlijk te wijten was aan vochtige bladeren op de rails, waardoor de uit de stad komende tram doorgleed, en dat de vertraging 20 minuten beliep. Ook zou niet een conducteur, maar een trambestuurder een been hebben gebroken.

16 november 1934

In een tram van lijn 18 is een 52-jarige vrouw plotseling overleden.

18 november 1934

Vrijdagavond tegen 12 uur brak van een tramtrein van lijn 24 in de Ferdinand Bolstraat de koppelstang. Voor het omstreeks deze tijd drukke tramverkeer betekende dit nog al wat stagnatie, die echter vrij gauw was opgelost.

20 november 1934

Ter gelegenheid van de huldiging der Uiverbemanning op woensdag 21 november a.s. zullen de autobuslijnen G (Station Haarlemmermeer—Sloten) en H (Station Haarlemmermeer—Amstelveen) van 9 tot 17 uur een versterkte dienst onderhouden met een tussenpoos van 5 à 6 minuten.

De tramlijnen zullen van extra materieel worden voorzien; in het bijzonder wordt de aandacht gevestigd op de lijnen 1, 6 en 23, waarmede een vier-minutendienst zal worden onderhouden in de richting naar en van de Schinkelkade:

Lijn 1: Centraal-Station—Leidscheplein— Schinkelkade—Hoofddorppelein.

Lijn 6: Station Muiderpoort—Station Weesperpoort—Prederinksplein—Leidsche Boschje —Station Haarlemmermeer—Stadion.

Lijn 23: Zoutkeetsgracht—Haarlemmerplein —Station Haarlemmermeer—Stadion.

22 november 1934

Bij de aankomst van de Uiver met zijn bemanning op Schiphol was het gisteren het feest in de stad op deze "Uiverdag", en droeg de directie van de gemeentetram aan de feestvreugde bij door de trams en bussen op de op andere feestdagen gebruikelijke wijze te pavoiseren.

De Tijd meldde over het vervoer die dag: " de controleurs van de tram op het Stationsplein hadden heel wat vragen te beantwoorden hoe men op Schiphol moest komen. De tramdienst was zeer versterkt en vrijwel het geheele wagenpark was in dienst gesteld."

24 november 1934

De verkeerlichten-installatie op het kruispunt Van Baerlestraat – Willemsparkweg, die mede door de tram beïnvloed wordt, is vanmorgen in gebruik genomen.

28 november 1934

Op twaalf punten in de stad zijn thans aan de spandraden van de tram grote gele borden gehangen, die met duidelijke letters de grenzen der z.g. korte trajecten en de route van die trajecten met het tarief van 6 c. vermelden. Voorloopig zijn de borden alleen aangebracht op de routes van de lijnen 1, 2, 13 en 17, welke vier in hun geheel in secties zijn verdeeld. Blijkt het publiek de hangende, verwijzingen op prijs te stellen, dan zullen er over de hele stad verdeeld, nog veertig bijkomen om de korte trajecten van begin en eind der andere tramlijnen aan te duiden. Het aantal gele haltepalen (met de nodige vermeldingen omtrent de route der lijnen) zal nu ook weldra uitgebreid worden. Tot nu toe staan ze alleen in de omgeving van het Leidscheplein en van het C.S., nieuwe exemplaren zijn thans in de maak om de hele stad ervan te voorzien. In rood zullen ook op deze borden de trajectgrenzen worden aangegeven, zodat niemand meer onwetendheid zal kunnen voorwenden.

30 november 1934

Bij de algemene beschouwingen over de begroting voor 1935 hekelde Van Meurs (s.d.) de houding van weth. Rustige, die alleen oog heeft voor de financiële kant, en van de directeur die zo weinig mogelijk wagens laat lopen om op de loonkosten te besparen. Bij een controle van het busverkeer in Noord is gebleken, dat op 24 november 359 personen niet mee konden, nadat er al 25 stampvolle bussen waren vertrokken, en er een dag later 204 moesten blijven staan, na het vertrek van 20 overvolle bussen. Een ander geval betrof een passagier van lijn 10, die bij de Muiderpoort 3 kwartier op bus K moest wachten. Het publiek ondervindt veel ongerief van het rijden zonder bijwagens, en van het snelle rijden, waarbij niet op bochten wordt gelet, en waar het materieel niet op is berekend. Ook vraagt hij aandacht voor een correcte bejegening van het personeel door de directie.

Van Hamersveld (R.K.) klaagt daarnaast nog over het overvullen van tramwagens, vooral op lijn 14, waardoor de conducteurs hun werk niet goed kunnen doen.

Weiss (middenst.) berijdt nogmaals zijn stokpaardje en vraagt om verkoop van het trambedrijf aan particulieren, voor de gemeente heeft het geen toekomst meer. Hij verklaart zich tegen de invoering van tarieven voor het pontverkeer.

Dingemans (r.k.) vindt dat het bedrijf met het sneller rijden van de trams op de goede weg is; bij de bussen moet men daarmee oppassen. De Amerikaanse bussen blijken niet zo goed als beweerd werd, en hij dringt nogmaals aan op de invoering van dieselmotoren.

Seegers (c.p.) wil het snelle rijden wel behouden, maar dan met meer wagens.

1 december 1934

De gemeenteraad heeft gisteren de behandeling van de gemeentebegroting voor 1935 voortgezet. Kitsz (r.s.p.) juicht het snelle rijden van de tram toe, maar vindt dat het publiek gedupeerd wordt door het inzetten van minder wagens, waardoor men langer op de haltes moet wachten. Bij de bussen is het net zo; toen hij laatst in Noord in een bus stapte, wilde de chauffeur niet vertrekken, omdat het nog geen tijd was, en hij op de pont moest wachten. Ook keert hij zich tegen het heffen van ponttarieven.

De Hartogh (partijloos) pleit voor de invoering van trolleybussen, keert zich tegen tarieven voor de ponten, en vraagt of de wijken achter de spoorbaan in Oost een tramverbinding krijgen, zodra die spoorbaan is verdwenen.

Schlichting (r.k.) vraagt of de buschauffeurs inderdaad acht uur achtereen dienst doen, zoals zij hebben gevraagd. Dit is niet in hun belang. Hij klaagt over de wachttijden voor bus A bij de spoorwegovergangen, die soms tot 30 à 35 minuten oplopen.

Polak (s.d.) keert zich ook tegen ponttarieven, evenals Van Meerveld (r.k.).

Wethouder Rustige beantwoordt de gemaakte opmerkingen. Extra bussen inleggen op lijn A zal niet helpen, die bussen moeten dan ook aan de spoorovergangen wachten. Inkorten van lijn A tot de Tugelaweg, en invoeren van overstapjes op lijn 14 wordt reeds overwogen. Aan de klacht van Van Hamersveld over lijn 14 is al wat gedaan. Het snellere rijden is populair, de bezwaren ertegen worden ondervangen, en het materieel is ertegen bestand. De tarieven hebben de voortdurende aandacht van het college; de korte trajecten schijnen een succes te zijn. B. en W. zijn niet van plan een advertentie te plaatsen, dat het trambedrijf te koop staat. Ten slotte spreekt hij nog over de ponttarieven. Gulden heeft beweerd, dat de SDAP daar nooit voor is geweest, maar in 1924 stemden alle SDAP-raadsleden voor!

2 december 1934

De tram blijkt door het snellere rijden – op 15 mei zijn op alle lijnen verkorte rijtijden ingevoerd – vaker bij verkeersongelukken betrokken te zijn. In vergelijking met het vorige kwartaal is in het 3^e kwartaal het aantal botsingen van tram met auto's toegenomen van 76 tot 131. De Tijd veronderstelt, dat de automobilisten niet doorhebben, dat de tram veel eerder op volle snelheid is, dan voorheen.

Met de tweede tweelingwagen wordt thans proef gereden op lijn 10. De wagen heeft een groter middenbalkon, waardoor aan comfort en stabiliteit gewonnen is. Waarschijnlijk zal de wagen volgende week in dienst gesteld worden.

4 december 1934

Op de Ceintuurbaan is een vrouw die op een rijdende tram wilde springen, gevallen; zij moest in een ziekenhuis verbonden worden.

5 december 1934

Foto uit de Nieuwe Tilburgsche Courant:



6 december 1934

De afgelopen week moest de brandweer o.a. uitrukken voor een brandje in een tramwagen in de Van Woustraat.

Op de hoek van de Halvemaansteeg en de Amstel botste gisteravond een auto met daarin St. Nicolaas op een tram. Omdat de Sint – die niet gewond was – zich niet in ambtscostuum op straat mag vertonen (? , C.P.), moest hij zich in een naburig café verkleden.

8 december 1934

De nieuwe brug over de Prinsengracht, tussen Vijzelstraat en Vijzelgracht, nadert haar voltooiing. Op de westelijke helft worden thans tramrails gelegd, waardoor de boog, die de tramrails daar momenteel maken, zal verdwijnen.

9 december 1934

Het tramverkeer op de Rozengracht ondervond tien minuten vertraging door een aanrijding tussen een tram van de N.Z.H. en een auto.

10 december 1934

Zondagmiddag drie uur werd een 70-jarige vrouw, die de Haarlemmerweg bij Vredenhof overstak om op lijn 18 te stappen, door een auto aangereden. Zij raakte zwaar gewond en overleed in de ambulance, die haar naar het Wilhelminagasthuis bracht.

11 december 1934

Sinds gisteren dragen de trams van de lijnen 2 en 18 op de voorbalkons reclame voor koffie, thee en tabak (de bekende rood-gele Van Nelle-borden). Ook de andere wagens krijgen deze reclameborden.

Op de hoek van de Stadhouderskade en de Ferd. Bolstraat botste zondagavond een auto op een tram van lijn 25, waarbij de auto zwaar en de tram licht beschadigd werd. De chauffeur was zo over zijn

toeren, dat hij zijn auto liet staan en naar huis rende. Daar vond de politie hem; hij was lichtgewond, maar nog zo in de war dat hij geen verklaring over de toedracht kon afleggen.

Gisteravond heeft de gemeentetram om 18 uur, dus direct na de spits, van lijn 2 alle bijwagens laten afhaken, zodat de motorwagens het vervoer alleen moesten afwerken. Door het slechte weer en het schouwburgbezoek bleken zij daartoe niet in staat, en het regende klachten. Het Alg.Hbld. hoopte dat de tramdirectie snel op deze dwaling terug zou komen.

Daarbij komt dat de veranderingen in de motorwagens van lijn 2 ook geen succes blijken te zijn. De banken zijn namelijk dusdanig verplaatst, dat in het voor- en achtergedeelte van den wagen meer staanplaatsen gebruikt kunnen worden. De afstand tussen de dwarsbanken is hier en daar iets smaller geworden, doch de staanplaatsen bij een vol bezette wagen zijn werkelijk heel onprettig. Passagiers en de telkens heen en weer lopende conducteur moeten er zich met moeite doorwringen en daarbij komt dat sommige wagens een onaangename slingerende gang hebben, zodat de luskanten telkens tegen elkaar gesmeten worden.

13 december 1934

De politie zocht getuigen van een ongeval, dat op 2 december j.l. rond vijf uur op de Mauritskade had plaatsgevonden, en waarbij een 70-jarige man op de tramhalte van lijn 3 door een auto was aangereden.

Op verzoek van de politie is door een Montagewagen van de gemeentetram een rode vlag verwijderd, die in de Ferdinand Bolstraat bij de 1^e Jan Steenstraat aan de bovenleidingspandraden was opgehangen,

14 december 1934

Gelet op de klachten, waarover 11 december geschreven werd, heeft de tramdirectie op lijn 2 tegen het uitgaan van de schouwburgen een extra motorwagen ingezet.

Het Alg.Hbld. schreef:

"NAAR EN VAN WATERGRAAFSMEER Er behoort nog steeds moed toe.

Een lezer schrijft ons een somber relaas van zijn ervaringen over het gaan naar en van Watergraafsmeer, zulks in verband met de verkeersmiddelen. Dat doet hij al tien jaar en dagelijks maakt hij het wel en wee mede. Helaas is dit wee overwegend.

Zijn bezwaren gaan in hoofdzaak tegen de tram en de bus en in het bijzonder over de nieuwe regeling welke ten aanzien van lijn A is ingevoerd, die niet meer aan het Kolomaal Instituut zal aanvangen, doch bij den Tugelaweg, dus aan de overzijde van de spoorboomen. De eerste opmerking betreft het feit, dat de tramwagens van de lijnen 6 en 11 weggrijden, op het moment waarop de passagiers van lijn A. op den hoek van het Oosterpark en ac Linnaeusstraat de straat oversteken. Wanneer hij den tramconducteur daarop wijst is het antwoord: ik heb geen oogen in mijn rug. Vraagt men den bestuurder van de bus een sein te willen geven om de aandacht van het trampersoneel te trekken, dan luidt het antwoord: dat mag niet van den hoofdcommissaris. Op lijn A is twintig minuten wachten geen zeldzaamheid. Bij het verleggen van het eindpunt naar den Tugelaweg zal van de Mauritskade tot de Linnaeusstraat gebruik gemaakt mogen worden van lijn 14. Behalve dat men dus tweemaal moet overstappen moet men dus tweemaal de risico lopen 5 of 6 minuten te wachten, de ellendige brug over den overweg beklimmen, wat bij slecht weer iets heel ergs is, en men moet dan nog een stuk lopen. De passagiers van 6 en 11 moeten van het Oosterpark naar den Tugelaweg wandelen. Het hoofdstuk bezuiniging houdt dus zelfs geen rekening met de belangen van oude menschen. Deze klachten kunnen wij onderschrijven. Trouwens alle moedigen, die den tocht naar en van Watergraafsmeer aanvaarden, kunnen er over meepraten.

De directeur van de tram, ir. W. B. I. Hofman, wien wij van het bovenstaande in kennis stelden, adviseerde, den klagers zich met hun klachten tot hem te wenden, doch zoo snel mogelijk met opgave van wagennummer en zoo mogelijk kraagnummer van het personeel. Dergelijke klachten toch worden terstond onderzocht en kunnen dikwijls tot klaarheid gebracht worden tijdens den diensttijd van den eventueel schuldigen bestuurder of conducteur. Dit is reeds de noodige malen gebeurd.

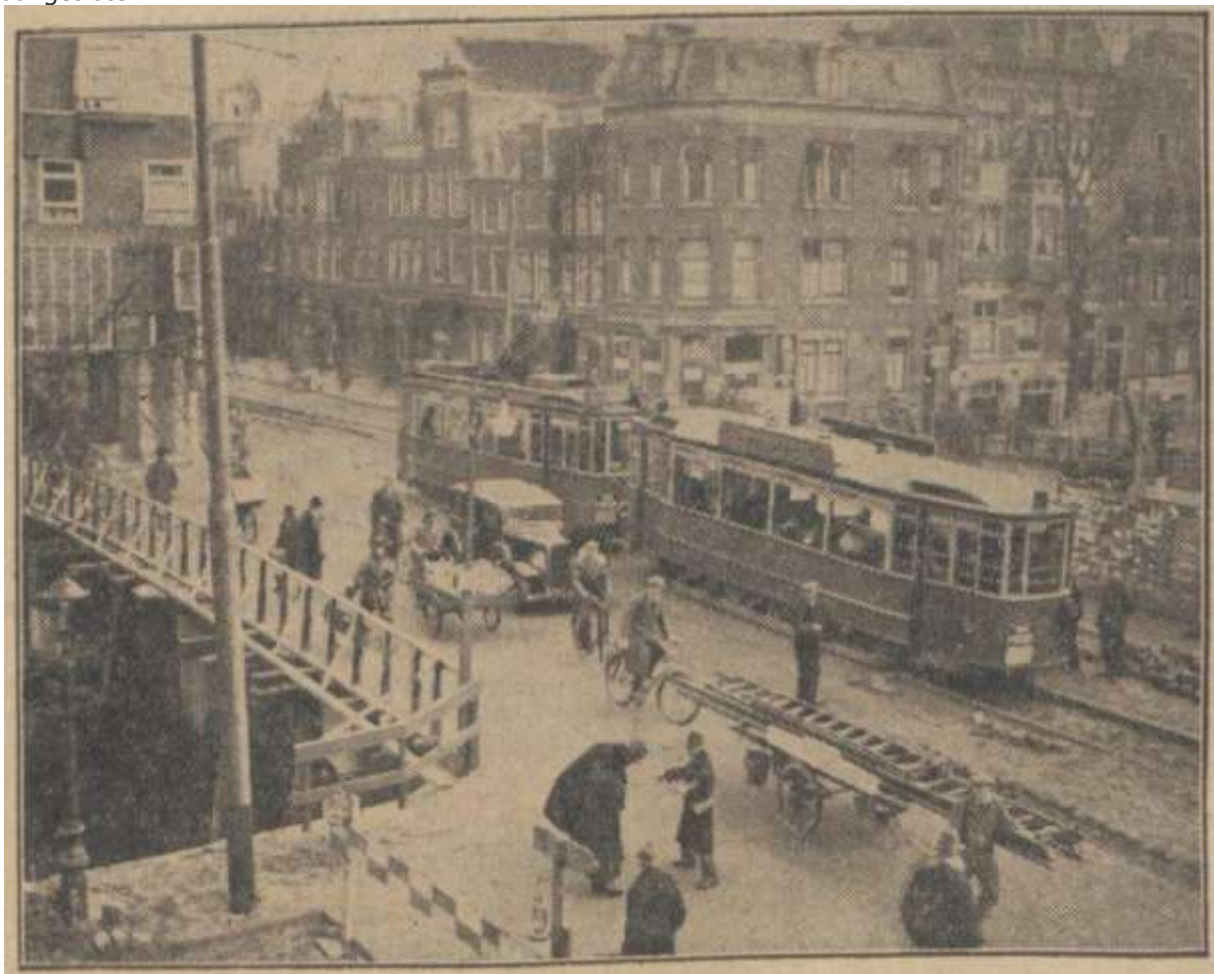
Wat het verleggen van het beginpunt van lijn A betreft, dit is geschied in overleg met buurtverenigingen. Trouwens, de toestand voor deze buslijn werd zeer penibel door de nieuwe dienstregeling van de spoorwegen. Een eenigszins behoorlijke dienst is zelfs onmogelijk gemaakt. Dat

blijkt wanneer men de tijden gedurende welke de spoorwegovergang Linnaeusstraat gesloten is, tezamen telt.

Van des morgens 6 uur tot 's nachts 12 u. was de overweg in 1931 335 minuten per dag geblokkeerd. In November 1934 met de nieuwe dienstregeling der spoorwegen was dit aantal toegenomen tot 469. Op de spitsuren, des morgens van 6 tot 8 en des namiddags van 4—7 is er feitelijk geen doorkomen aan.

Er zal nooit een behoorlijke verbinding met Watergraafsmeer te maken zijn, zolang de plannen tot ophooging van de spoorbaan geen werkelijkheid geworden zijn. — Wij houden zooveel mogelijk rekening met de belangen en wenschen van het publiek, zoo besloot de heer Hofman. Ik zal ook met deze klachten omtrent het personeel rekening houden. Doch ten aanzien van den overweg sta ik machteloos.”

De nieuwe brug over de Prinsengracht is gisteren in gebruik genomen; de tram volgt nog het oude spoor, hoewel het nieuwe er al wel ligt, maar nog aangesloten moet worden. Dat is nu vannacht gebeurd. Het Algemeen Handelsblad plaatste deze foto, waarop het nieuwe spoor nog niet is aangesloten:



18 december 1934

Gistermorgen is een motorwagen van lijn 24 met de voorste as op de nieuwe sporen op de brug over de Prinsengracht ontspoord, hoewel ter plaatse langzaam gereden moet worden. De vertraging bedroeg ruim 20 minuten; het tramverkeer werd omgeleid.

19 december 1934

Gistermorgen ontspoorde op het kruispunt Rozengracht – Marnixstraat een bijwagen van lijn 14. Maandag gebeurde dat ook al op die plaats. Nu was er 10 minuten vertraging, genoeg om een lange rij trams te veroorzaken.

De trambrievbussen zullen op beide kerstdagen gesloten blijven.

Het aantal met de gemeentetram vervoerde passagiers bedroeg in oktober 8.695.045 (met 13 dagen neerslag); in november 8.315.000 (met 6 dagen neerslag). Van 1 jan. tot 30 nov. j.l. werden 92.576.000 passagiers vervoerd.

21 december 1934

In de 1^e Van Swindenstraat sprong een 11-jarige jongen van een rijdende tram. Hij viel en brak zijn linkerarm.

Het eindpunt van lijn A wordt m.i.v. 23 december a.s. verlegd van Mauritskade naar Tugelaweg. De route van deze lijn wordt dan: Tuindorp Watergraafsmeer, Middenweg, Linnaeusstraat (heen Pretoriusstrant, Cillierstraat), Tugelaweg. In verband met deze inkorting van lijn A hebben passagiers van en voor die lijn op vertoon van een overstapje recht op vrij vervoer per tram tussen 3e Oosterparkstraat en Mauritskade.

24 december 1934

Toen zaterdagavond een vrachtauto uit de 1^e Jan Steenstraat komende, de Ferd. Bolstraat wilde oversteken in de richting van het Sarphatipark, naderde van de zijde van de Ceintuurbaan een auto, die in de richting Stadhouderskade reed. De chauffeur van de vrachtwagen wilde de andere auto, zoals hij verplicht was, voorrang geven en remde. Op hetzelfde ogenblik naderde echter een tram van lijn 24, die voor de gedeeltelijk op de rails staande vrachtauto niet bijtijds kon stoppen en dit vehikel met een fkinke klap in de flank aanreed. De auto werd aan de linkerzijde zwaar beschadigd, terwijl van de motorwagen het voorbalkon schade opliep en de ruiten braken, waardoor de trambestuurder snijwonden in z'n gezicht kreeg. De man was zo geschrokken, dat hij naar huis moest. De chauffeur van de vrachtauto bleef ongedeerd. Het tramverkeer ter plaatse ondervond een vrij ernstige vertraging.

Een 66-jarige bankloper van een effectenfirma in de Kerkstraat te Amsterdam stapte vanmorgen op het Rembrandtplein op een wagen van lijn 11 richting Munt. Toen hij zijn tramabonnement aan de conducteur wilde laten zien, miste hij zijn tas, waarin f 2880 waren geborgen. Tegelijk met hem waren op het Rembrandtplein twee mannen met een Oosters uiterlijk op de wagen gestapt. Deze waren echter aan de volgende halte weer uitgestapt. De politie vermoedt dat deze twee mannen de bankloper de tas hebben ontfutseld.

27 december 1934

De chauffeur van een werkauto van de Gemeentetram slipte in de avond van 2^e Kerstdag op de Weesperzijde, waardoor de auto richting wallekant gleed en net boven het water bleef hangen. De chauffeur werd door omstanders uit zijn zuto gehaald. Een kraanwagen van de tram haalde de auto 's nachts weg.

28 december 1934

De politie heeft de vermoedelijke daders van de beroving van 24 december van een bankloper in de tram gearresteerd. Zij zaten in de trein naar Parijs, en werden tussen Amsterdam en Den Haag aangehouden.

Op Nieuwjaarsdag zullen de trambrievbussen gesloten zijn.

29 december 1934

Het Alg.Hbld. schrijft uitvoerig over het afscheid van inspecteur J. Knoop, en plaatste er ook een foto van hem bij:



TRAMVETERAAN GAAT HEEN

Paarden, elektrische tractie, busbedrijf heeft hij meegemaakt.

Kaartjesmisère is hem bespaard gebleven.

Op 1 Januari van het volgend jaar zal de gemeentetram een plichtsgetrouw en kundig ambtenaar verloren hebben. Dan heeft inspecteur J. Knoop de uniform uitgetrokken: hij wordt op den wagen een doodgewoon passagier en betaalt voor een rit, precies als u en ik, het min of meer zonderlinge bedrag van elf cent.

Inspecteur Knoop is bijna twee en veertig jaren in het vervoerbedrijf. Hij heeft de gezellige tijden van de paardentram meegemaakt, toen de laatste dienst op den Dam na middernacht nog even op de trouwe klanten bleef wachten en de passagiers de paarden bij naam kenden. Hij is met de nederigste be trekking begonnen, namelijk stalknecht. Op 13 Maart 1893 kregen de Blauwe, Leda, Pegasus en Timotheus, of hoe die forsche Belgen geheeten hebben, een trouwen kameraad in den stal. Er zijn in sommige bedrijven van die menschen wier handen voor alles goed staan en bij wie de dienst op het voorste plan staat. Zoo iemand was deze stalknecht. Na eenigen tijd werd hij koetsier op den pekelwagen (in die vervlogen tijden viel er des winters nu en dan sneeuw) en in 1900 werd hij koetsier op de echte tram. Dam—Amsteldijk was zijn traject en misschien zijn er nog wel lezers, die zich de draaischijf op het Koningsplein herinneren, waardoor een scherpe bocht naar de Reguliersdwarstraat vermeden werd. Hij was een goede koetsier en toen het bedrijf electrisch werd, was Knoop een der eersten, die voor wagenbestuurder werd opgeleid. Er was in die dagen nog alléén maar lijn 10, die een rood oog boven het balcon had en waarvan de wagens op een soort kurketrekkeerveeren rustten. Doordat de rails niet gelascht waren, kregen de rijtuigen een deinenden gang (pitching noemt de Engelsche zeevaarder de beweging van voor naar achter) en dit was voor sommige Amsterdammers, die nog niet veel ervaring op het gebied van vervoer hadden, erg vervelend voor de maag. Anderen vermeden zorgvuldig koper aan te raken want het gerucht dook in die dagen op, dat je wel midden onder zoo'n rit doodgeslagen kon worden. Dat was in Amerika ook al gebeurd.

Trolleysysteem

De rijtuigen ontwikkelden een snelheid van ongeveer 30 kilometer en op de open balcon hielden de passagiers elkaar met één hand vast en drukten met de andere hun hoeden stijf op het hoofd. Kortom, de electrische lijn Leidscheplein—Zoutkeetsgracht was een sensatie, vooral als er blauwe vonken getrokken werden doordat de rails vuil waren of een trolley van de draad liep. Beugels waren er nog niet, doch daarentegen waren de masten, waaraan het hooge net hing met het Amsterdamsche wapen versierd. In 1903 werd hij voorman-wagenbestuurder, in 1905 chef-wagenbestuurder; een snelle promotie dus. Want even goed en betrouwbaar als hij de paarden bij de A. O. M. en later bij de gemeentetram gemend had, even voortreffelijk hanteerde hij de schakelkruk en de rem. In 1911 werd hij onder-inspecteur en in 1913 inspecteur. De hoogste rang van het uniformdragende personeel.

Schakelkunst

De opleiding van jongelieden tot wagenbestuurder werd hem toevertrouwd. Hoeveel duizenden malen heeft hij het z.g. "droogschakelen" verkondigd: de schakelkruk moet in stand één geduwd worden, in de volgende standen moet zij getrokken worden. En daarbij wordt geteld: een , twee drie vier, vervolgens parallel schakelen der motoren, vijf zes zeven.

Deze standen zijn dan die van de goede-oude rijtuigen van klein kaliber, die de naam Unionwagens of Hongaren hebben. De nieuwere rijtuigen die sneller gaan en veertig kilometers halen, kregen er natuurlijk meer.

Bij alle belangrijke gebeurtenissen, ontsporingen, draadbreken en wat nog meer voor narigheid langs de lijn bestaat, werd inspecteur Knoop ontboden. Er is op zijn minst één man in Amsterdam, die zijn leven aan hem heeft te danken. Dat was de man die aangeduid werd als: de man met het kokosnotenhoofd of iets dergelijks. In elk geval, het gerucht liep, dat dit hoofd een buitengewone hardheid bezat. Zoo iemand had men net noodig bij een demonstratie met een schaarvormig vangnet, dat aan een balcon van een rijtuig van lijn 5 bevestigd was. De man met het kokosnotenhoofd stelde zich voor het experiment beschikbaar, en chef Knoop reed den wagen. Doch hij had niet al te veel vertrouwen in vangnetten en was op zijn qui vive. Het apparaat weigerde op opzienbarende wijze, en men zou hebben moeten spreken van wijlen den man met het kokosnotenhoofd, indien chef Knoop niet tegelijk de elektrische- en de handrem had doen aangrijpen. Dat snelle remmen, met beide remmen tegelijk – dit tusschen twee haakjes – is nog niet zoo eenvoudig, want nog de eene, noch de andere rem mag feitelijk tegelijkertijd met volle kracht aangezet worden, wil men er in tijden van nood het beste effect mee bereiken. Maar dat zou inspecteur Knoop u precies kunnen uitleggen.

Zo heeft hij twee en veertig jaren het bedrijf gediend met een plichtsgetrouwheid, die spreekwoordelijk is geworden. Hij heeft het zien opkomen, hij heeft ook den achteruitgang aanschouwd. Doch in voor- en tegenspoed is hij voor de tram een stuwende kracht geweest, een man op wien nooit tevergeefs een beroep werd gedaan.

Een ding is hem gelukkig bespaard gebleven omdat zijn plaats voor op den wagen was: de enkele ritten van 10 en 11 cent, de kinderkaarten, de scholierkaarten, de korte-trajectkaarten, de knipkaarten, de overstapjes van 10 en 11 cent, de remiseritten, de lijnabonnements, de gecombineerde lijnkaarten, de netkaarten, en de vele andere soorten, die alles zóó gecompliceerd hebben gemaakt, dat de laatste jaren een eenvoudig trampassagier er hier in Amsterdam niet meer bij kan.

30 december 1934

Evenals vorig jaar rijdt de tram op Oudejaarsavond tot 's nachts één uur. Dan vertrekken van de eindpunten de laatste wagens langs de gewone route. Daarna volgen nog de remisetrans. Ook de ponten en enkele veren varen door, die laatste tot 2 uur.

31 december 1934

Het Algemeen Handelsblad in een terugblik op het jaar 1934:

"De tram is terecht van de tafel van B. en W. „het smartekind der gemeente" genoemd. Het is een schrale troost, dat in geen enkele groote stad in binnen- en buitenland de tram floreert. Doch wethouder Rustige, van de bedrijven, en de nieuwe tram-directeur de heer Hofman, laten niets na om te trachten dit publieke vervoermiddel te doen aanpassen aan de gewijzigde omstandigheden. Daartoe is doorzettingsvermogen noodig; want het Amsterdamsche publiek klaagt gauw. Doch het pogen, de uitgaven voor de tram belangrijk te verminderen, heeft tot nu toe, in deze slechte tijdsomstandigheden toch reeds het gevolg, dat het groote verlies op de tram aanmerkelijk verminderde. Wat ten slotte allen belastingbetalers ten goede komt."

Cees Pot.