

DE NIEUWE TRAMLIJNEN.

Zooals reeds in de dagbladen werd medegedeeld bestaat het nieuwe tramplan uit eene Ceintuurtrambaan met zijtakken, zoowel naar binnen als naar buiten, dus in hoofd-

De eigenlijke stadlijnen, omvattend eene gedeeltelijke zuidelijke ceintuur van af de Haarlemmerpoort tot aan den Zeeburgerdijk en drie binnenlijnen, Raadhuisstraat—Voorburgwal, Museum—Rembrandtplein en Prins-Hendrikkade—Hoogte Kadijk, zullen allen een vijf minuten dienst hebben, zij zullen centraal geëxploiteerd worden d. w. z. van af het Kon. Paleis en van het Centraal-Station, zal men voor 6½ cent ieder willekeurig punt der ceintuur en der buitenwijken kunnen bereiken en van af het Rembrandtplein alle punten gelegen tusschen het station van den Staatsspoorweg en het Haarlemmerplein.

De aanleg dezer lijnen staat in geen verband tot die der lijnen naar Haarlem en Zaandam.

Zij kunnen onmiddellijk worden aangelegd wanneer de wegbanen gereed zijn.

De zuidwestelijke deelen van dit complex, zaak geheel het oude plan, slechts gewijzigd in onderdeelen, voor zoover de gewijzigde omstandigheden dit noodig maakten of toelieten.

verbindende de Jacob van Lennepbuurt, Buurt QQ enz. met Rembrandtplein, Kon. Paleis en Centraal-Station, kunnen het eerst gereed zijn, zoo spoedig slechts de sporen gelegd en de rijtuigen gebouwd kunnen worden, want belangrijke kunstwerken zijn daar niet meer uit te voeren.

De bruggen der Raadhuisstraat zijn voor het grootste deel gereed, blijft dus demping van een klein deel der Overtoom en de bouw eener brug over de Heerengracht in het verlengde der Spiegelstraat, daar de tram de Noord- of stille zijde van die gracht over eene lengte van ongeveer 350 meter zal volgen om het Rembrandtplein te bereiken.

De lijn Centraal-Station, Prins Hendrikkade, Hoogte Kadijk, Dapperstraat, 1e Parkweg, Station Staatsspoor komt daarna voor uitvoering in aanmerking.

Een nieuwe brug aan het eind der Nieuwe Heerengracht moet daarvoor gebouwd worden.

Op de hierbijgaande kaartjes zijn de voorgestelde richtingen nauwkeurig aangegeven.

Wij achten het daarom onnoodig weder eene gedetailleerde opsomming en omschrijving.

Deze brug zal geen bezwaar opleveren voor de scheepvaart, daar sedert de opening van het Merwedekanaal de groote Keulenaars dezen waterweg niet meer behoeven te volgen, terwijl haar bouw ook ten goede komt aan de lijn Prins Hendrikkade—Czaar Peterstraat der A. O. M., en ook hare wagens van die brug zullen kunnen gebruik maken.

Ook de bovenbouw van de brug Hoogte Kadijk moet vernieuwd worden, terwijl eindelijk nog eene brug zou moeten gebouwd worden over de Singelgracht in het verlengde der Kadijk en Dapperstraat, zoo er bezwaar mocht bestaan de Zeeburgerstraat te volgen.

De laatste schakel van dit deel van het

ontwerp is de nieuwe Amstelbrug op de hoogte der Ceintuurbaan en der Katholieke kerk aan den Amsteldijk.

Een paar schetsontwerpen van deze brug zullen in het volgende nummer gegeven worden.

ving der richtingen te geven en zullen liever het licht doen vallen op de meest kenmerkende eigenschappen en onderdeelen van het werk.

Wij komen nu aan eenige speciale punten van het plan, die eene afzonderlijke bespreking meer dan waard zijn en wel in de eerste plaats van:

DE BEBOUWING DER MUSEUM-TERREINEN,

in verband met het daar ontworpen station van den Locaal-spoorweg naar Haarlem en de inrichtingen voor elektrische krachtlevering.

De voornaamste moeielijkheid waarop de exploitatie dezer kostbare terreinen steeds is afgestuit, is de nabijheid der waskaarsenfabriek, die met hare gronden op eene allergevolgzaamste wijze, in de bouwterreinen insnijdt, en hierdoor zoowel als door hare onoogelijke gebouwen, een goede bebouwing tot dusver onmogelijk heeft gemaakt.

Alle bebouwingsplannen der Museumterreinen maakten daarom, tot verkrijging van een goed geheel, noodig de fabrieksterreinen

daarin op te nemen, waarvoor wettelijke ont-eigening noodzakelijk is, daar alle voorstellen tot minnelijken aankoop, althans tot heden, tot geenerlei resultaat hebben gevoerd.

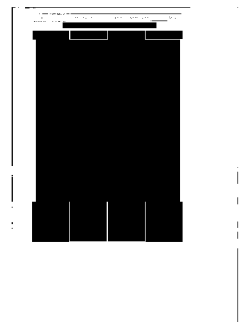
Afgezien van de vraag of de Kamers bereid zouden worden gevonden eene wet hiervoor aan te nemen, zouden de kosten zulk eener gedwongen onteigening toch waarschijnlijk te groot zijn gebleken om eene exploitatie

beide zijden van haar groepeeren zich de nieuwe bouwterreinen, die met de reeds door den gemeenteraad vastgestelde, een volkomen goed geheel vormen, dat zich leent tot de vorming van een waarlijk voornaam en aantrekkelijk stadsdeel.

De terreinen, die de op te richten Tramwegmaatschappij van de gemeente wil koopen zijn ongeveer twee Hectaren groot, maar ééne Hectare hiervan is slechts eigenlijk bouwterrein, de tweede Hectare ging bij het oorspronkelijk bouwplan aan straten en pleinen verloren.

De gemeente ontvangt hiervoor f 300.000 en spaart daarenboven een belangrijk bedrag aan bestrating, rioleering en ophooging.

De prijs die zij per vierkanten Meter oorspronkelijk bouwterrein ontvangt bedraagt dus f 34 à f 35, zeker een hoog bedrag als men in aanmerking neemt, dat deze prijs wordt betaald voor gronden, die bij ieder ander bouwplan slechts zeer kleine waarde kunnen hebben.



Ons schijnt dus dit deel van het ontwerp een zeer gelukkige greep, de trammaatschappij verkrijgt goedkoop de noodige terreinen en de gemeente komt een groote stap nader tot eene zoo voordeelig mogelijke afwikkeling der min gelukkig opgezette bouwspeculatie.

En wanneer ten gevolge van spoor- en tramaanleg deze stadsdeelen tot grootere ontwikkeling zullen komen, wanneer de waarde der bouwterreinen rondom de kaarsenfabriek zal rijzen, is hierin ook het zekerste middel gevonden, om hare eigenaren, wetende dat de kans op wettelijke dure onteigening vervlogen is, naar een ander goedkooper terrein te doen omzien en kan dan verder de geheele strook gronds, gelegen tusschen de Ruysdaelkade en de N.-Amstelsche ceintuur, in aansluiting aan deze plannen, nadat de fabriek verdwenen is, eene uitstekende bebouwing verkrijgen.

RAADHUISSTRAAT. PRINS-HENDRIKKADE EN SPOORWIJDE.

Daar eene ceintuur zonder centrale lijnen geene waarde heeft en slechts de lijn Museum—Rembrandtplein als zoodanig nieuw kon worden aangelegd, was het noodig de nog ontbrekende centrale lijnen te vinden door de sporen der nieuwe lijnen de stad te doen binnengaan ten deele langs straten en kaden waar ook reeds de sporen der A. O. M. liggen.

Zoo ligt de lijn Nassaukade, Kon. Paleis—Centraal-station door de Raadhuisstraat of over \pm 1200 meter samen met de nieuwe lijn der A. O. M. en de lijn Centraal-station—Kadijkplein—Mauritskade over \pm 1100 meter gemeen met de lijn Dam—Prins-Hendrikkade—Czaar Peterstraat dier Maatschappij (zie kaart).

Die beide lijnen bieden zich als vanzelf daartoe aan.

In de breede Raadhuisstraat is over het deel gedempte Rozengracht zelfs plaats voor twee sporen der A. O. M. en twee van de electriche tram. Verder liggen de sporen in der aldus verkregen bouwterreinen, zonder te groote verliezen mogelijk te maken.

Hierbij komt nog, dat ons inziens, het waarschijnlijk geen goede speculatie zou blijken te zijn, zooveel terreinen op eenmaal aan de markt te brengen, en dat ook zonder meer de kans op eene goede afwikkeling dezer gemeentelijke bouwonderneming zeer wordt verhoogd wanneer men ze tot de, tegenwoor-

elkander, waarover straks meer.

Op de Prins-Hendrikkade is over verreweg de grootste lengte plaats voor een tweede spoor, te leggen buiten de boomen, naast dat der A. O. M.

De wissels der eene maatschappij komen in de sporen der andere te liggen.

Daar waar de bestaande lijn dubbel spoor heeft komen de lijnen weder in elkander te liggen.

Om deze eenige goede oplossing mogelijk te maken, was het noodig de spoorwijdte van 1.—meter te kiezen.

Dezelfde spoorwijdte der A. O. M. was niet wenschelijk, om lastige kwesties en verrekningen, die uit medegebruik kunnen ontstaan, maar ook vooral niet geraden, omdat de sporen der A. O. M. hoogstwaarschijnlijk

zouden blijken niet sterk genoeg te zijn voor electriche exploitatie, die om velerlei redenen een veel zwaarder onderbouw noodig heeft dan die van paardentrans. De A. O. M. heeft het railsysteem-Geveke, terwijl voor de rails der electriche trams de vignola-groefrail is gekozen, die gebleken is hiervoor de meest doelmatige te zijn.

En om nu het verschil tusschen deze railtypes aan onze lezers duidelijk te doen gevoelen, zal het voldoende zijn, mede te deelen, dat het systeem-Geveke niets is dan een horizontaal doormidden gesneden z.g. Demerbe-rail en dat een Demerbe-rail reeds een zwak railstelsel is.

Tot grootere aanschouwelijkheid zouden de beide railtypes nog te vergelijken zijn bij twee stokken, een dikken en een dunnen. Wanneer die dunne nu nog eens doormidden wordt gesneden, begrijpt ieder, dat hoe kunstig de deelen ook weêr aan elkander worden gebonden, hij in het gebruik nooit de sterkte krijgt van een vollen stok, wat vooral zal blijken bij veelvuldig en zwaar gebruik.

En nu is de vignola-groefrail de zware dikke stok en die van de A. O. M. de dunne doormidden gesneden stok.

De onwenschelijkheid om voor de electriche trams de sporen der A. O. M. te gebruiken, achten wij hiermede voldoende gemotiveerd, en er bleef voor den ontwerper dus geene andere keus over dan smal spoor te gebruiken.

Maar de smalle spoorwijdte van één meter heeft boven de breedte der A. O. M. ook op zich zelf zeer wezenlijke voordeelen.

Zij is goedkooper in onderhoud, minder hinderlijk in de bestrating, bochten worden gemakkelijker doorgereden en ze levert minder gevaar op, daar de wielen verder onder de rijtuigen staan.

Al deze voordeelen samen maken, dat alle nieuwe tramwegen met smal spoor worden aangelegd en de breede spoorwijdte voor trams veroordeeld is. Bij belangrijke, uitbreiding van bestaande lijnen in eenige stad, waar de oude lijnen de breede spoorwijdte hebben, is het dan ook reeds op zichzelf gewenscht de nieuwe lijnen met smal spoor te bouwen.

Het is ook hier beter half gekeerd dan heel gedwaald, want de ombouw van weg en dig in haar bezit zijnde, terreinen weet te beperken.

Bij het hier voor ons liggend ontwerp zijn al deze klippen omzeild.

De vroeger ontbruikbare hoeken der Museumterreinen grenzend aan de Waskaarsenfabriek zijn bestemd voor station en remisegebouwen, met café's, winkels, administratiegebouwen, enz. aan de straatzijde.

rijtuigen van breed op smal spoor is zeer gemakkelijk, zonder groote kosten, uit te voeren.

Hier klemt dit alles nog te meer waar er nog andere zeer gewichtige redenen bij komen.

Zou men b.v. te eeniger tijd er toe willen overgaan, om ook op de lijnen der A. O. M. electriche trekkraft in te voeren, dan zou het op zijn zachtst gesproken, hoogst onvoorzichtig zijn, dit op eenmaal op alle lijnen te doen, met de kans binnen zeer korten tijd den geheelen bovenbouw te moeten vernieuwen.

De gevolgen zouden en finantieel en voor de exploitatie allernoodlottigst kunnen zijn.

Ook eene proef op kleiner schaal zou onder de bekende omstandigheden niet aan te bevelen zijn.

De beste tactiek zoude het daarom ongetwijfeld zijn, de oude lijnen in groepen te verdeelen en dan systematisch en geleidelijk, de trekkraft tegelijk met de spoorwijdte te veranderen.

Zoo zou men b.v. eerst op de Noordelijke lijnen: Dam—Haarlemmerplein, Dam—Prins-Hendrikkade, Czaar Peterstraat en Dam Centraal-Station tot invoering van electriche trekkraft en spoorversmalling en vernieuwing kunnen overgaan.

De vrijkomende rails kunnen tot vernieuwing der overgebleven paardenlijnen gebruikt worden, en zoo voortgaande kan men, zonder te groote opofferingen, geleidelijk tot een algeheelen ombouw komen.

* * *

Over het leggen van sporen op dezelfde wegen als waarop die der A. O. M. liggen, naast of tusschen de hare, valt nog op te merken, dat de concessie der A. O. M. dit reeds aan andere ondernemers voor gedeelten van lijnen toestaat, ook zonder dat de Maatschappij haar recht van voorkeur kan laten gelden, het is ten deele eene beperking van dat recht (art. 2).

De bedoeling waarmede de commissie de betrekkelijke, volkomen duidelijk geredigeerde, concessie-bepaling heeft opgenomen, staat als volgt te lezen op de bladzijden 193 en 194 van haar rapport:

»In de derde plaats moest gezorgd worden voor een verband tusschen de lijnen der »Maatschappij en die van andere ondernemers, »en zulks in tweeërlei zin, als: technisch, »voor zooveel de aansluiting betreft, zoo »noodig tot stand te brengen binnen het gebied waarover het voorrecht der Maatschappij »zich uitstrekt, finantieel, voor zooveel aangaat de uitgifte van overstapkaarten. Dit »laatste punt vindt men onder d. *Tuiven* »toegelicht. Voor de technische aansluiting »schenen aangewezen de pleinen, de knooppunten van verkeer, het naastliggende aan »de grenzen van meergenoemd gebied; zoo »mogelijk ware echter aan dit beginsel eene »meer algemeene strekking te geven, waarbij »de gemeente wordt aangewezen als degene »volgens wier voorschriften het verband zal »worden gelegd. Eindelijk nog ware er in te »voorzien, dat aan ondernemers eenmaal bin-

Het vroegere bebouwingsplan, bestaande uit radiale straten en bouwblokken, allen nagenoeg even groot, en allen met het Museum tot middelpunt, is verlaten voor een geheel ander, waarvan eene breede avenue,

die in eene gebogen lijn Museum en Concertgebouw vereenigt, het hoofdmoment vormt.

Deze avenue is met vier rijen boomen beplant, met grasperken in het midden en aan

»nen het gebied der Maatschappij toegelaten, »des noodig moest kunnen verzekerd worden »het medegebruik van gedeelten van sporen »der Maatschappij, of het doen leggen van »een ander spoor of enkelen spoorstaaf, geheel of gedeeltelijk vallende binnen hare »sporen. Mocht men ook daarin slagen, dan »waren naar onze overtuiging alle waarborgen »voorhanden, dat de band, door het verleen van eenig voorrecht gelegd, niet hinderlijk »dreigt te worden en dat de gemeente, waar »noodig, als de bemiddelende en regelende »macht kan optreden, ten bate van het verkeer »in, en voor zooveel de buitenlijnen betreft, »ook naar de stad.»

»Dit programma vindt men in art. 2 van »het ontwerp geheel terug, en na de vooropstelling van ons doel schijnt nadere verklaring daarvan overbodig.»

Met de beperking van het recht der A. O. M. in art. 2 harer concessie is dus een dubbel doel bereikt en wel:

1o. Kan aan andere ondernemers, buiten het recht van voorkeur worden toegestaan die grenzen te overschrijden, door hunne sporen te leggen naast of binnen die der A. O. M., zonder dat het recht van voorkeur behoeft te worden toegepast.

De gemeente stelt de voorschriften vast over de strekking van dit algemeene beginsel in ieder bijzonder geval.

2o. Kan aan andere ondernemers, die ook met andere lijnen binnen het gebied der Maatschappij zijn toegelaten hetzelfde worden toegestaan.

Het recht van voorkeur is dan wel van toepassing.

Ook hier stelt de gemeente, in het algemeen belang de voorschriften vast, over de strekking van dit beginsel in ieder bijzonder geval.

Met andere woorden: hier moest verzekerd worden wat ook voor de meeste lijnen der A. O. M. zelve in de praktijk onmisbaar was gebleken tot de verkrijging van een goed tramwegnet.

Immers ook bij de A. O. M. zelve is het regel, dat verschillende lijnen over bepaalde afstanden van een zelfde spoor of weg gebruik maken.

De lijnen Dam—Vondelstraat en Dam—Willemspark loopten over 1600 meter over dezelfde sporen, waarvan ook de lijn Dam—Amsteldijk daarenboven nog over ruim 800 meter gebruik maakt.

Ook de lijnen Dam—Sarphatistraat en Dam—Linnaeusstraat loopten over ruim 900 meter over dezelfde sporen.

Wij zouden nog meer voorbeelden kunnen aanhalen, want medegebruik van dezelfde sporen is niet alleen in deze stad, maar is overal regel waar eenigszins uitgebreide tramnetten bestaan.

Een recht van voorkeur waarbij dit onmogelijk werd geacht of gemaakt, zou in de praktijk niet anders beteekenen dan een onbepaald monopolie van de geheele stad. Immers toen men meende eene ceintuur te kunnen verkrijgen, zonder binnenlijnen, die

het recht van voorkeur overschrijden, zijn geen inschrijvingen op het »Cahier des charges» ingekomen, niet om de z. g. sociale bepalingen, daarin opgenomen, maar omdat de grens van het recht van voorkeur alle hoofdrichtingen van het verkeer doorsnijdt, omdat dus de ceintuur evenals alle andere lijnen, die buiten die fictieve grens moeten blijven, slechts gevoed kunnen worden door nevenstroom van het verkeer, dus niet anders dan verlies opleverende lijnen kunnen zijn.

Gelukkig echter is de opvatting van de commissie en van den raad van de toepassing van het recht van voorkeur eene ruime geweest; zooals wij zagen, heeft zij gezocht en gevonden eene oplossing, die voor de gemeente het recht van voorkeur, dat nu eenmaal moest worden gegeven, niet te bezwaarlijk zou maken, die haar de vrije hand laat het toe te passen, volgens de behoeften van het verkeer, volgens het belang der gemeente. Men is dus in staat eindelijk de fictieve grens te verbreken en kan daardoor ook komen tot den aanleg der:

LIJNEN LANGS DE HANDELSKADE EN DE
DE RUITERKADE EN NAAR ZAANDAM
EN HAARLEM.

Want zonder aansluitende buitenlijnen en doorgaande stadslijnen is het onmogelijk ook deze lijnen anders dan met verlies te exploiteeren.

En toch zijn ook de lijnen langs de kaden door de Spaarndammerbuurt, naar de Houten Petroleumhavens en naar de Westerbegraafplaats eene dringende behoefte.

Dit nader aan te toonen zal wel onnoodig zijn.

Wij willen er alleen op wijzen, dat voorloopig een kwartierdienst hier zal worden ingevoerd, die echter, met de ontwikkeling van het verkeer geleidelijk in een eigentlijken stadsdienst, om de vijf minuten zal kunnen overgaan, voor zoover de bebouwde kom der gemeente reikt.

Komt men verder westelijk buiten de bebouwing, dan is men aan het einde van den Hemweg, bij de Westerbegraafplaats en tevens aan de grens der gemeente gekomen, bij de bestaande veerpont over het Noordzeekanaal, juist op het punt waar aan de overzijde op de grens der gemeente Zaandam de nieuwe centrale *Rijkspatronenfabriek* in aanbouw is, die wanneer zij geheel voltooid is aan 600 à 800 werklieden werk zal verschaffen.

Dezen moeten met hunne gezinnen daar ter plaatse wonen, en daar zal dus binnen enkele jaren eene geheel nieuwe nederzetting, een dorp met ± 2000 inwoners ontstaan, die om hun geïsoleerde ligging, tot bevrødiging hunner behoeften aan verkeer met Amsterdam en met het centrum hunner gemeente Zaandam, wel niet anders afdoende kunnen worden geholpen dan met een tramweg.

De tram gaat van hier door de geheele gemeente Zaandam tot aan haar noordelijk eindpunt.

Zij zal dus ook voor Zaandam niet alleen dienen als verbindingsmiddel met Amsterdam, maar in hoofdzaak ook aan plaatselijke behoeften voldoen. Een latere doortrekking naar Westzaan, Zaandijk, Koog en Wormerveer wordt bedoeld.

De tram zal dan eerst recht aan de behoef-

ten der zoo nijvere en bedrijvige Zaanstreek voldoen.

Eindelijk de locaalspoorweg naar Haarlem.

Deze lijn staat meer op zichzelf, en houdt alleen als zoodanig verband met het nieuwe tramnet in Amsterdam, dat haar eindstation noodzakelijk een knooppunt van stadslijnen moet zijn, omdat het anders te ver uit de stad zou liggen.

Dus hier heeft de lijn Haarlem de stadslijnen wel noodig, maar zijn anderzijds de stadslijnen bestaanbaar zonder en onafhankelijk van dezen spoorweg.

De spoorweg, die te Amsterdam achter het Rijks-Museum begint, loopt in westelijke richting over Sloten door de Haarlemmermeer naar de Haarlemmerhout. Hij verbindt dus de zuidelijke deelen der beide steden.

Aan eene Memorie over dezen spoorweg ontleenen wij het volgende:

»Waar de bevolking der beide steden zich sedert 1839 (jaar van den aanleg van den Hollandschen Spoorweg Amsterdam—Haarlem) heeft verdubbeld; —

»waar Haarlem als het ware de voorstad is geworden van Amsterdam; —

»waar voor de bewoners der zuidelijke stadsdeelen, van beide gemeenten, de afstanden zoo groot zijn geworden, dat de spoorreis slechts een klein onderdeel uitmaakt van den tijd, noodig om de bestemming te bereiken; —

»waar Vondelpark en Hout, benevens vele aantrekkingspunten, in het zuidelijk deel der steden gelegen zijn; —

»waar ook de aangrenzende gemeenten, ten zuiden van Amsterdam en Haarlem, als Nieuwer-Amstel, Watergraafmeer, Heemstede, enz. zich zoo sterk hebben ontwikkeld —

»is de aanleg eener Zuidelijke lijn, naast de Noordelijke, een eisch des tijds geworden.

»Door vergelijking, met gelijksoortige dubbele lijnen, tusschen Rotterdam en Schiedam, Delft en Den Haag, enz., toonde ik verder aan, dat hier van eene sterk concurrerende parallellijn geen spraak kan zijn, dat hier de oopenhooping der bevolking veel grooter is dan elders; dat de afstanden der beide lijnen grooter zijn en dat in sterker mate, dan ergens anders, er zich geheel nieuw en groot buurt-verkeer zal ontwikkelen, waaraan de behoefte latent doch intens is.»

Ook deze lijn zal electrisch geëxploiteerd worden met een kwartiersdienst evenals die naar Zaandam, en waar in ons land geen twee andere plaatsen zijn aan te wijzen waartusschen het verkeer onderling zoo groot is en waar de behoefte zoo groot blijkt, valt er aan een druk verkeer, ook op de nieuwe lijn, niet te twijfelen.

De aanleg van dezen weg is duur, om de belangrijke bruggen, die in haar voorkomen, maar zij zal juist daardoor dienstbaar kunnen gemaakt worden om later goedkoope verbindingen te maken, met de Zuidelijk gelegen dorpen, met Haarlemmermeer, Aalsmeer, enz.

* * *

Alle nieuwe lijnen zullen gezamenlijk lang zijn 48 Kilometer waarvan ruim 24.5 in Amsterdam.

De A. O. M. heeft 28 Kilometer in exploitatie, waarvan 3.5 in N.-Amstel en ook 24.5 in Amsterdam.

Tot vergelijking van den bestaanden toestand en den nieuwen, wanneer het electriche tramnet in werking zal zijn, met het oog op Amsterdam, N.-Amstel, Rotterdam en den Haag kan het volgende staatje dienen.

	Bevolking	Kilom. Kilom. Tramw. Tramweg op 10.000 inw.	
Rotterdam	234.000	18.—	0.77
Den Haag	180.000	24.—	1.33
N. Amstel stedelijk deel	25.000	3.5	1.42
Amsterdam	450.000	{ 24.5	0.54 thans
		{ 49.—	1.08 met nieuwe lijnen

waarbij valt op te merken, dat van de lijnen der Haagsche Tramweg-Maatschappij niet alleen zijn afgetrokken, die welke buiten de gemeente liggen, maar ook die, welke, als zomerlijnen slechts gedurende een deel van het jaar in exploitatie zijn.

Uit deze cijfers blijkt dus ten duidelijkste, dat Amsterdam thans, wat tramwegen betreft, verre bij de andere steden achter staat en dat het, als het nieuwe net voltooid zal zijn, niet meer dan een gemiddeld zal hebben tusschen Rotterdam en den Haag.

Wat N.-Amstel betreft, spreken de cijfers nog duidelijker.

Ook wanneer het nieuwe net voltooid zal zijn, zal N.-Amstel nog veel beter van tramwegen voorzien zijn dan Amsterdam zelf.

Thans voorziet de A. O. M. ruim *driemaal zooveel* in de behoeften aan tramverkeer in N.-Amstel dan in de stad zelf, wat nog sterker wordt, wanneer men er op let, dat de meeste hoofdlijnen hare eindpunten in N.-Amstel hebben en deze dus in hoofdzaak

dienen om de forensen-bevolking gemakkelijk met de middelpunten der stad te verbinden.

Afgescheiden van de fiscale belangen der gemeente, zou dit op zichzelf zulk een groot kwaad niet zijn, maar dat zij dit doet door achterstelling der stad zelf, door de buitenwijken van het verkeer uit te sluiten, waardoor deze kwijnen, de belangen der eigen burgerij worden benadeeld, en de bloei der N.-Amstelsche wijken juist wordt bevorderd, dat is erger.

Het stelsel van tramaanleg, door de A. O. M. tot dusver gevolgd, is niet alleen principieel te veroordeelen, als te sterk concentreerend, maar het is ook direct in strijd met de belangen der stad en harer bewoners.

Men zou met het oog hierop de A. O. M. eigenlijk moeten herdoopen in Nieuwer-Amstelsche Tramweg-Maatschappij.

De nieuwe electriche lijnen zijn daarentegen over haar volle 24.5 kilometer op grondgebied van Amsterdam gelegen; zij zullen dienen tot verbinding van de buitenwijken onderling en met de binnenstad.

Zij zullen de onrechtmatige verdeeling der tramlijnen ten deele opheffen en daardoor het zekerste middel zijn om de buitenwijken tot bloei te brengen.

De volgende week hopen wij enkele beschouwingen te geven over de nieuwe Amstelbrug en het stelsel van electriche trekkracht.

