

2 januari 1929

Op de Amstelveenscheweg is een paard gedood door een gebroken stroomdraad van de bovenleiding van de tram.

In een ingezonden stuk vroeg een lezer van het Alg. Hbld. of er in de trams geen bordje kon worden geplaatst, waardoor passagiers werden gewezen op de noodzaak om hun mond en neus te bedekken, wanneer zij moesten hoesten of niezen. De tramdirectie vond dat er al zo veel voorschriften in de tram hingen, en dat dit maar aan de wellevendheid van het publiek moest worden overgelaten.

3 januari 1929

In december heeft de gemeentetram 12.217.000 passagiers vervoerd, tegen 11.624.638 in december 1927, en 11.760.960 in november 1928. Het vorig jaar zijn in totaal 140.712.000 passagiers vervoerd, tegen 133.795.708 in 1927.

Op 6 januari a.s. zal de heer H.W. Borst, kassier bij de gemeentetram, herdenken dat hij 25 jaar geleden in dienst trad.

4 januari 1929

De Nederlandsche Spoorwegen hebben na langdurige aandrang van het gemeentebestuur eindelijk verklaard de spoorbanen in het oosten van de stad omhoog te zullen brengen, echter op voorwaarde dat Amsterdam ook een belangrijke bijdrage in de kosten levert. Onderdoorgangen zullen in ieder geval komen bij de Van Swindenstraat, de Linnaeusstraat en de Beukenweg, en het Weesperpoortstation zal verdwijnen. Bij de toekomstige Berlagebrug zal een nieuw groot spoorstation komen, waarvan de kosten geheel voor rekening van de NS zullen komen. B & W verwachtten in het komende voorjaar de gemeenteraad een voorstel te kunnen doen over de bijdrage die Amsterdam zal moeten leveren.

6 januari 1929

Nu de gemeenteraad eind vorig jaar de tramvoordracht heeft aangenomen, zullen binnenkort de overstapjes worden ingevoerd, op de overstaplijnen 3-13 en 13-23 (overstappen De Clercqstraat), 24-3 (Roelof Hartplein) en 8-11 (Tulpplein).

Volgens een lezer van het Alg.Hbld. zal daar weinig van terecht komen, omdat de trams van lijn 13 bij de DeClercqstraat al vol zijn, zodat overstappers weinig kans zullen hebben een plaats te bemachtigen. Volgens de redactie was dat volkomen juist. Zij verwachtte dat de tramdirectie wel de nodige maatregelen zou nemen om het overstappen mogelijk te maken. Bovendien zou eerst lijn 3 zijn nieuwe route moeten krijgen. Wanneer de overstapjes ingevoerd zullen worden, was nog niet bekend; bij de tram was men nog druk bezig met de voorbereidingen.

Gistermorgen werd in het tramhuisje op het Haarlemmerplein een niet meer zo jonge man aangetroffen, die daar zat, maar geen teken van leven meer gaf. De G.G.D. constateerde, dat hij was overleden.

7 januari 1929

Vannacht was de eerste sneeuw van het nieuwe jaar gevallen. De tram had er geen hinder van, want de pekelwagens waren al vroeg uitgereden, en veel was er niet gevallen.

8 januari 1929

Een 44-jarige man, die in de Marnixstraat een handkar voortduwde, werd aangereden door een auto, die een tram wilde passeren, maar bij die manoeuvre door de gladheid slipte. De man raakte bewusteloos, en werd door de chauffeur die hem aangereden had, naar het ziekenhuis gebracht. Dat kon hij echter korte tijd later weer verlaten.

Ingezonden brief in het Alg.Hbld.:

"Mijne heeren,

Eenigen tijd geleden werd door de directie van de Spoorwegen naar aanleiding van een begrotingsvraag in den Amsterdamschen Raad medegedeeld, dat zij de spoorwegverbinding Amsterdam—Zandvoort voldoende achtte; daarbij werd ook bedoeld op het verkeer per elektrische tram naar Zandvoort. Degenen, die van deze tramverbinding vooral als Zandvoortsche forens gebruik

maken, zullen het daar niet mee eens zijn. Behalve dat de tram er in het gunstigste geval 55 minuten over doet (enkele sneltrams), komen de trams dikwijls te laat aan. Dat de tram zonder stroom op den weg blijft staan, of dat er een draad van de elektrische geleiding breekt, is geen unicum. Heden (Donderdag) morgen nog kwam de tram, die om 9.02 aan de Spuistraat moest zijn, daar om kwart over tien uur aan. De tram moge een uitstekend vervoermiddel zijn, voor de tusschengelegen haltes, die geen verbinding per spoor hebben, als snelverbinding Amsterdam—Zandvoort is zij onbruikbaar. De doortrekking van het elektrische treinnet Haarlem—Zandvoort zou vele forensen naar Zandvoort trekken, en een voordeelige lijn worden. Thans vestigt men er zich uit noodzaak en gaat er zoo gauw mogelijk weer vandaan.
Forens.”

10 januari 1929

Dinsdagmiddag omstreeks zes uur ontspoorde een bijwagen van lijn 5 op de kruising Ceintuurbaan – Van Woustraat. Omdat dat met dezelfde bijwagen hier al eerder was gebeurd, dacht men aan een defect aan die bijwagen. Thans was echter gebleken, dat een fout in de rails de oorzaak is.

Verwacht werd dat de radio-ontvangst hedenavond zeer slecht zal zijn door ijzelvorming aan de bovenleiding van de tram. Gisteravond werd het jubileumconcert voor koningin Emma ook al gestoord door ijzelvorming.

In het Alg.Hbld. stond een artikeltje, waarin er op gewezen werd, dat op plaatsen waar de tramrails in een vluchtheuvel liggen, zoals op de Willemsparkweg, de Admiraal de Ruyterweg, het Damrak bij de Bijenkorf en de Nieuwezijds Voorburgwal bij de Raadhuisstraat, het rijden over de rails door auto's verboden is.

11 januari 1929

Gistermiddag omstreeks 12 uur rukte op het Damrak een paard zich los van de ijswagen, die het trok. Door de gladheid kwam het voor de Bijenkorf te vallen. De ijswagen zelf rolde door en draaide de tramrails op, juist voor een naderende tram. De bestuurder wist door snel te remmen gelukkig een aanrijding te voorkomen. De onbestuurde ijswagen rolde vervolgens tegen een taxi aan, waardoor enige schade ontstond. Men had de nodige moeite om het gevallen paard overeind te krijgen, maar uiteindelijk lukte dat. Het dier bleek ongedeerd.

Gistermiddag omstreeks half een wilde een kleine personenauto in de Spuistraat keren. De chauffeur kwam bij die manoeuvre op de tramrails, waar juist een Haarlemse tram naderde. De bestuurder daarvan remde uit alle macht en zette zelfs zijn tram op achteruit, doch een aanrijding bleek niet te voorkomen. Hierbij kreeg een inzittende van de auto een wond in zijn gezicht. De chauffeur verweet de trambestuurder, dat deze de fluit niet had gebruikt, waarop de trambestuurder antwoordde, dat in de stad de fluit niet gebruikt werd, maar altijd de bel.

12 januari 1929

De correspondent van het Alg.Hbld. te Rome schreef in verband met het invoeren van overstapkaartjes in Amsterdam over de uurbiljetten, die in Rome voor 0,70 Lire verkrijgbaar zijn, en die hebben gezorgd voor een grote toename van het tramvervoer aldaar.

In een ingezonden brief in het Alg.Hbld. schreef de chauffeur, die gisteren in de Spuistraat door een tram van de N.Z.H.T.M. werd aangereden, dat hij sinds jaren in een kantoorgebouw aldaar werkzaam was, en dat daar door het gefluit van de trams het voeren van een telefoongesprek praktisch onmogelijk was. Bovendien maakten de zware tramtreinen zo'n lawaai, dat een belsignaal ook niet hoorbaar was. In de spitsuren versperden de trams de hele Spuistraat tot de Paleisstraat aan toe. Bovendien werd de straat bij het Spui als rangeerterrein gebruikt. Het werd hoog tijd, dat aan die toestanden een einde gemaakt werd.

14 januari 1929

Door dooi was een einde gekomen aan de huidige vorstperiode. De A.I.J.C. moest zijn baan 's ochtends om half elf sluiten, en de bordjes "A.I.J.C." verdwenen van de trams.

15 januari 1929

Er was een wijziging van de Algemene Politie Verordening in voorbereiding, die wielrijders verbood zonder dringende noodzaak tussen de tramsporen te fietsen.

Op de Middenweg was gisteravond omstreeks zes uur een bakkersknecht, die met zijn bakfiets in de richting van de stad reed, aangereden door een tram van de Gooische Stoomtram, die van de kant van Diemen kwam. De bakkersknecht kon niet uitwijken, omdat een paar auto's hem tegemoet kwamen, en bovendien had hij de tram niet opgemerkt. Hij werd door de g.g.d. naar een ziekenhuis gebracht. Het ongeluk was deels te wijten aan de slechte verlichting van de Middenweg, waar slechts aan één kant straatlantaarns staan.

16 januari 1929

Zondag j.l. is het na een vorstperiode plotseling gaan dooien, maar afgelopen nacht ging het na middernacht hevig sneeuwen, en ging het ook weer vriezen. Al spoedig waren de rails dicht gesneeuwd, en al voor vieren reden de eerste pekelwagens uit. Daardoor was de tram de toestand meester, toen 's ochtends de dienst begon. Er kon normaal, zonder stagnatie gereden worden. Doordat velen, die anders zouden fietsen, nu de tram namen, deed de tram goede zaken. Toch gebeurde er een enkel klein ongelukje. Op de Nieuwe Amstelbrug gleed b.v. een tram achteruit tegen een andere tram, waardoor van beide trams een balkon werd beschadigd. De trams van de N.Z.H.T.M. ondervonden vanochtend ook hinder van de sneeuw en reden met een vertraging van 8 à 10 minuten. Daardoor ontstonden opstoppingen in de Spuistraat, die soms tot de Paleisstraat geheel volstond met trams.

17 januari 1929

Om tegemoet te komen aan wensen die onder het trampersoneel leefden, zijn de dienstroosters zodanig aangepast, dat op zondag in sommige tramremises geen personeel meer aanwezig hoeft te zijn.

Een conducteur die hielp bij het uitrijden van een tramwagen in de remise Nieuwe Achtergracht, raakte bekneld tussen twee tramwagens, waardoor zijn borstkas werd ingedrukt en hij in zorgwekkende toestand naar het Ned.Isr.Ziekenhuis gebracht moest worden.

Gisteravond en vannacht is er een flink pak sneeuw gevallen, waarvan het tramverkeer echter weinig hinder ondervond, omdat al om half zes 's avonds de pekelwagens waren uitgereden.

20 januari 1929

Eergisteren, vrijdag is in de remise Nieuwe Achtergracht weer een ongeluk gebeurd. Bij het achteruit naar binnenrijden van een tramtrein viel een tramconductor van het achterbalkon van de bijwagen, en raakte bekneld tussen die wagen en een muur. Met zware inwendige kneuzingen werd hij naar het Onze Lieve Vrouwe Gasthuis gebracht. Kans op herstel was aanwezig, maar zijn toestand was gisteren nog zorgwekkend.

22 januari 1929

Op het Rokin brak gisteren de koppeling van een bijwagen van lijn 11, waardoor het tramverkeer 10 minuten vertraging opliep.

23 januari 1929

Maandag is in de Roeterstraat een 41-jarige man met zijn fiets gevallen en tegen een juist passerende tramwagen aan gevallen. Hij brak zijn linkerarm en werd per ambulance naar het Israelitisch Ziekenhuis vervoerd.

Diezelfde dag is op de Mauritskade een 14jarige jongen met zijn fiets door een motorwagen van lijn 15 aangereden. Hij werd met een hoofdwond naar het O.L.V. Gasthuis vervoerd.

24 januari 1929

Gisteravond omstreeks kwart over acht heeft zich een stroomstoring voorgedaan op het Rokin tussen Muntplein en hotel Polen. De zich daar bevindende trams bleven staan. Gedurende de storing die een half uur duurde, werden de uit Zuid komende trams van de lijnen 4 en 16 teruggeleid via de Reguliersbreestraat. De oorzaak van de storing is nog onbekend.

25 januari 1929

In de De Clercqstraat raakte een man van 34 jaar die op een rijdende tram van de NZH wil springen en daarbij ten val kwam, met een voet onder de wielen van de bijwagen. Met een verbrijzelde voet moest hij naar het ziekenhuis in de Ter Haarstraat gebracht worden.

28 januari 1929

Ongeveer kwart over twaalf ontstond vanmiddag een verkeersopstopping op de Nieuwezijds Voorburgwal bij het Postkantoor. Daar kreeg een motorwagen van lijn 2 een defect aan een motor en kon niet verder. Van de volgende tram van lijn 2, die de eerste wilde opdrukken naar het dode spoor in de Paleisstraat, raakte het sleepstuk van de beugel defect. Na enkele minuten lukte het echter beide defecte tramstellen in de Paleisstraat te duwen, waarna het overige verkeer door kon rijden.

30 januari 1929

Afgelopen nacht is het bij een temperatuur van iets onder nul gaan regenen; daardoor werd het in korte tijd zeer glad. Het tramverkeer ondervond 's ochtends van de gladheid weinig overlast; alle trams konden op tijd uit de remises vertrekken en zonder noemenswaardig oponthoud hun route volgen. Het enige ongeval was de ontsporing van een bijwagen van lijn 2 bij het Leidscheboschje, omstreeks negen uur. Het euvel was echter spoedig hersteld, en binnen tien minuten konden de trams weer rijden.

Met de autobussen was het anders gesteld. Op geen enkele lijn was in het begin van den morgen de dienst normaal. De lijnen naar Watergraafsmeer konden tot negen uur slechts op gedeelten van hun routes rijden; lijn D werd, uit voorzorg, niet langs Omval en Weesperzijde, doch binnendoor geleid. Ook op de lijnen E en H kon het verkeer slechts op gedeelten plaats vinden. De lijnen F en G begonnen pas om negen uur te rijden, de lijnen naar de overkant van het IJ, de lijnen B, C en L, pas om half elf. Voor veel mensen was dit late begin natuurlijk erg lastig, doch ongevallen konden daardoor voorkomen worden. Toen de autobussen eenmaal reden, ging alles normaal.

De eerste tram van Haarlem naar Amsterdam deed, tengevolge van de gladheid van bovenleiding en rails, in plaats van drie kwartier anderhalf uur over de rit, de tweede tram had een half uur vertraging, de derde een kwartier, en vervolgens werd de dienst langzamerhand in zoverre normaal, dat van Amsterdam op de vastgestelde tijdstippen trams konden vertrekken, al waren het dan ook niet de treinstellen, die anders op die tijden zouden vertrekken en al deden zij over hun rit enige minuten langer dan gewoonlijk. Tot tien uur kon men de dienst met de ingevoegde forensentrams regelmatig houden, daarna ging het vanzelf weer goed.

De particuliere busondernemingen naar plaatsen in de omtrek reden de hele ochtend niet, en pas toen de dooi doorzette kreeg het verkeer weer zijn normale aanzien.

31 januari 1929

Foto uit het Alg.Hbld.:



GLAD AMSTERDAM.

Op schaatsen, dat was eigenlijk de eenig logische manier, waarop men gistermorgen door de gladde straten van Amsterdam kon gaan. Hoe een **trameconducteur** naar zijn werk reed en met schaatsen en al zijn plaats op de **tram** innam.

1 februari 1929

In een vergadering van trampersoneel zijn de moeilijkheden besproken, waarin tramconducteurs komen te verkeren, wanneer passagiers zich aan betaling onttrekken of door onachtzaamheid hun plaatsbewijs zijn kwijtgeraakt. In een motie werd uitgesproken dat het al dan niet verstrekken van plaatsbewijzen niet alleen een verantwoordelijkheid van de conducteur is, maar dat ook passagiers verplicht moeten worden zich bij de conducteur van een plaatsbewijs te voorzien.

2 februari 1929

In januari heeft de gemeentetram 11.914.000 passagiers vervoerd, tegen 12.381.369 in januari 1928, en 12.200.000 in december 1928.

3 februari 1929

Morgen, 4 februari, zal op de trajecten Dam-Stationsplein en Postkantoor-Stationsplein v.v. het vijf cents-tarief van kracht worden.

5 februari 1929

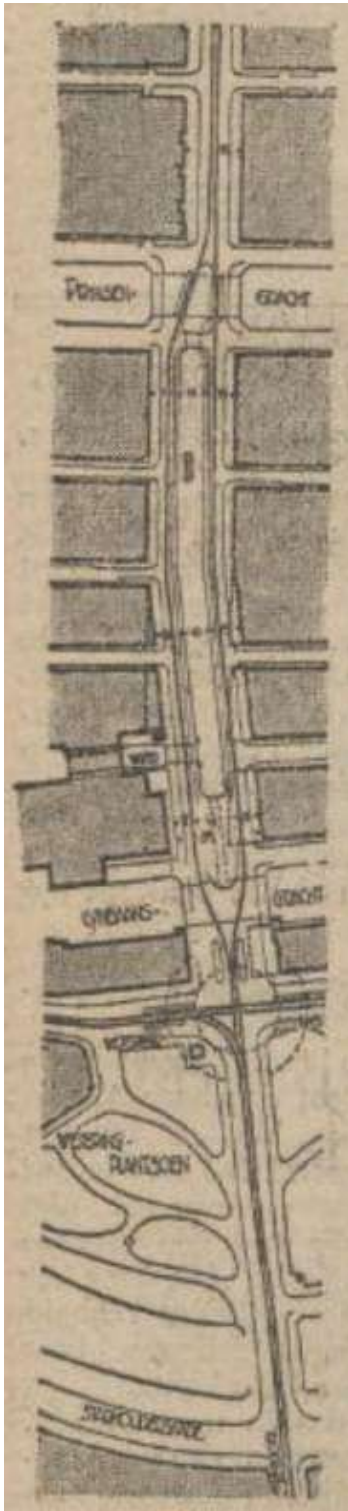
Door onbekende oorzaak is vanmorgen op de Kastanjeweg een bijwagen van lijn 9 uit de rails gelopen. Bij het uitwisselen van bijwagens in de Linnaeusstraat liep vervolgens weer een bijwagen van lijn 9 door een verkeerde wisselstand uit de rails. Er ontstond hierdoor een geringe stagnatie.

De ijzel van 30 januari j.l. gaf diverse lezers van het Alg.Hbld. aanleiding tot ingezonden brieven, waarvan de essentie in de krant werd weergegeven:

“Woensdagmorgen l.l. had een onzer lezers (en vele anderen) ruim een half uur gewacht, vóór hij er in slaagde een plaats op de tram (lijn 4, halte Ceintuurbaan b/d. Ferd. Bolstr.) te veroveren. Het was daar een dringen en vechten van belang, zelfs kwam de daar gestationeerde verkeersagent er nog aan te pas om de mensen van de treeplank af te halen. De lezer had vroeger op een klacht bij de directie ten antwoord gekregen, dat op regenachtige dagen de fietsers ook met de tram gaan en aan deze tijdelijke drukte, in verband met de organisatie, niets was te doen. Hij vraagt zich af, of het euvel niet te verhelpen is als er bij dergelijke overstelpende drukte, een extra-wagen werd ingelegd of den conducteurs de vrije hand gelaten werd om meer passagiers dan het voorgeschreven aantal op te nemen.

De tramdirectie, aan welke wij deze opmerkingen zonden, teekent er bij aan, dat in den ochtend van 30 Januari l.l., tengevolge van een abnormaal intensieven, hoogst zelden in die mate voorkomenden ijzel, het verkeer van verschillende vervoerondernemingen, ook dat der Gemeentetram, ernstigen hinder heeft ondervonden, hetgeen natuurlijk ook van invloed is geweest op den regelmatigen gang van den dienst. Overigens meent hij, dat een aansporing aan de conducteurs om meer passagiers toe te laten dan het voorgeschreven aantal wel achterwege kan blijven, aangezien juist menige klacht er op wijst, dat zij zulks blijkbaar uit eigen beweging reeds doen.”

Het door B. en W. voorgestelde plan voor de demping van de Vijzelgracht heeft diverse organisaties er toe aangezet om te pogen deze demping te voorkomen. Het raadslid Mr. G. Van den Bergh heeft zelfs een plan ontworpen, waarin de gracht behouden zou blijven, en toch aan de eisen van het verkeer zou kunnen worden voldaan, zie onderstaand kaartje uit het Alg.Hbld.:



7 februari 1929

Uit het Alg.Hbld.:

**"NA DE AANNEMING VAN DE TRAMVOORDRACHT.
HERZIENNING NOODZAKELIJK.**

Een medewerker schrijft ons:

De overeenkomst in de lotgevallen van de onlangs aangenomen tramvoordracht met die van 1926 is zoo groot, dat reeds dit tot voorzichtigheid aanleiding zou moeten geven. Opnieuw wettigen eenige onderdeelen van het besluit een poging tot verkrijging van revisie.

Eenige maanden na de beslissing van Dec. 1926 gingen ook in den Raad stemmen op tot herziening (April '27). Daarop verscheen in Aug. '27 een corrigeerende voordracht, die andermaal (Oct. '27) naar

aanleiding van bezwaren uit het publiek werd gewijzigd, nog vóór zij in behandeling kwam. Wie het verschil tusschen oorspronkelijke voorstellen en ten slotte bereikte resultaat beschouwt, zal tot de conclusie komen, dat men met zoo'n voordracht niet over één nacht ijs moet gaan.

Waarschijnlijk zijn de begrotingszorgen oorzaak geweest, dat de voordracht — die toch tot goed gedocumenteerde protesten (b.v. van de meer dan 50.000 inwoners vertegenwoordigende buurtvereniging ~ Ceram", waarbij "Oud-Watergraafsmeer" zich aansloot) aanleiding heeft gegeven — zonder meer ten slotte geaccepteerd is.

Het lijkt ons nuttig in deze omstandigheden eenige der meest bedenkelijke punten uit het genomen besluit aan te wijzen, in de hoop, dat de Raad de zaak nog eens ernstig zal bezien.

Watergraafsmeer.

Dit stadsdeel, dat er op het gebied van verbindingen toch al zoo slecht aan toe is, gaat er bij het wegnemen van lijn 15 dus nog op achteruit, terwijl zoo vaak in het vooruitzicht is gesteld, dat er „iets voor de Meer gedaan zou worden". Het is ongetwijfeld mogelijk, eenige verbetering aan te brengen. Een proefneming met een autobuslijn uit het hartje van de Meer naar het Koloniaal Instituut, met overstapjes, geldig op al de gepasseerde tramlijnen, dus 3, 6, 9, 10, 11, 14, 15, 21, zou direct kunnen worden gecombineerd met een verlegging van het eindpunt der in de Indische Buurt overbodig geworden lijn 3 naar de 3e Oosterparkstraat bij lijn 9. Wanneer op deze wijze de Meer- en Transvaalbuurtbewoners tegenover het ongerief van overstappen en wachten aan den overweg, het voordeel van 10-centsritten in velerlei richtingen zouden verkrijgen, zou allicht lijn K kunnen vervallen, omdat naast lijn A ook de lijnen 3, 6, 10 en 15 de passagiers in Westelijke richting kunnen vervoeren.

De overstapjes.

Onlangs (Avondblad 5 Januari) heeft een lezer zijn twijfel geuit omtrent het slagen van de. proef met overstapjes. Terecht vreest hij, dat in de drukke uren de overstapjes in de tweede lijn geen plaats zullen vinden. De tramdirectie erkent, dat maatregelen zullen moeten worden genomen om het overstappen mogelijk te maken, welke, staat nog niet vast. Het overstappunt, waarvan .het meeste gebruik zou worden gemaakt, nl. het kruispunt Bilderdijkstraat—De Clercqstraat, lijkt ons een van de meest ongeschikte overstappunten die te bedenken zijn, en wel vooral, omdat de overstappers steeds van den eenen vluchtheuvel dwars over een zeer drukken rijweg (E. S. M.!) naar den anderen moeten loopen. Dit levensgevaarlijk bedrijf moet toch niet worden aangemoedigd.

In het algemeen zal men het overstappen liefst via eenzelfde vluchtheuvel mogen doen geschieden en tevens den tweeden rit ook geldig te verklaren op andere lijnen, die langs dezelfde route loopen. Daardoor worden de passagiers op het tweede traject gelijkmatiger verdeeld en wordt de kans op plaatsgebrek in drukke uren verminderd. Wij gaven vroeger al eens als voorbeeld: Bij overstappen van lijn 8 op het Tulpplein moest men even goed van lijn 6 als van lijn 11 gebruik mogen maken. En wat den vluchtheuvel betreft: de door ons voorgestelde combinatie 15—7 als verbinding tusschen Oost en West (die zooveel sneller is dan 3—13, terwijl 15 en 7 bovendien de betrokken stadsdelen geheel doorkruisen) — zou overstappen op een en dezelfde vluchtheuvel (op het Weesperplein) mogelijk maken. Daarbij komt, dat lijn 7 veel meer dan de op de drukke uren met groot materiaal propvolle lijn 13 is aangewezen, een nieuwen toevloed van passagiers te verwerken. Zodoende zouden de „maatregelen" voor de De Clercqstraat ten zeerste vereenvoudigd worden.

Wij achten deze quaestie daarom van zooveel belang, omdat voor de proef met overstapjes, wil zij slagen, de omstandigheden niet zoo ongunstig moeten zijn als bij de De Clercqstraat.

Lijnen 24 en 16.

Niet alleen de overstappers 3-13 in de richting Mercatorplein zouden daar dan kunnen vervallen, maar een tweede categorie, nl. degenen die van de richting Leidscheboschje naar de Westermarkt willen, dienen te worden weggewerkt. Zij zouden b.v. 's ochtends in lijn 13 toch geen plaats vinden, en het wegnemen van lijn 3 van de Rozengracht zou door allerlei lapmiddelen moeten worden ongedaan gemaakt. Ook daar is echter een uitstekende remedie op, nu het besluit om lijn 3 naar het Frederik Hendrikplantsoen te leiden, eenmaal genomen is: het denkbeeld om de nog ongebooren lijn 24 te laten rijden van Roelof Hartplein door Van Baerlestraat – P.C. Hoofdstraat – Leidscheplein – Marnixstraat – Rosengracht – Nieuwezijds Voorburgwal – Stationsplein. Inderdaad vervalt dan grootendeels het bezwaar tegen de wijziging in lijn 3, een aantal overstapjes wordt overbodig, het Rokin wordt niet extra belast met lijn 24, die van den Olympiaweg af reeds spoedig dicht naast lijn 16 rijdt en weldra deze lijn geheel volgt, zou weer voor Zuid geschikte nieuwe verbindingen geven. Door lijn 16 spoedig definitief naar het Stadionplein te verlengen, zou voor die omgeving de verbinding met Muntplein en Rembrandtplein op een eenvoudige wijze verkregen worden.

Lijnen 12 en 19.

Zeer twijfelachtig wordt het succes van de nog niet in exploitatie zijnde lijn 12, wanneer zij over 3½ km langs lijn 3 moet rijden, zooals het plan is. Juist nu door overstapjes het aantal mogelijkheden langs bestaande lijnen zoo vergroot is, moet van de gelegenheid, hier eens geheel nieuwe verbindingen te scheppen, gebruik worden gemaakt. Dit is juist een verbinding, om welke de heer Van Meurs in het debat gevraagd heeft. Lijn 12 zou dan moeten rijden: Mercatorplein — Hoofdweg — Surinameplein — Amstelv. weg — De Lairessestraat (of Willemsparkweg) — v. Baerlestraat — enz., terwijl tegelijkertijd van lijn 19 een behoorlijk renderende lijn zou kunnen worden gemaakt, door haar deze route te geven: Mercatorplein — Hoofdweg —, Postjesweg — Kinkerstraat — Bilderdijkstraat — Overtoom — Leidscheboschje — Museumbrug — Weteringschans enz. Dit alles rechtvaardigt naar onze meening voldoende het zoeken naar een weg om alsnog te komen tot wijziging in den loop der lijnen 3, 12, 16, 19, 24, tot behouden van lijn 15 voor de Indische Buurt, tot het nemen van een proef met een nieuwe buslijn Watergraafsmeer — Mauritskade en tot het invoeren van de overstapcombinatie 15—7.

* *
*

Omdat wij niet veel lust hadden alweer een uitvoerig debat in de courant te laten plaats vinden over de tram, hebben wij de tramdirectie gevraagd hierbij dadelijk haar opmerkingen te plaatsen. Zij schrijft ons:

Het is misschien van belang den juisten gang van zaken, wat de lijnen 3, 12 en 15 betreft, nog eens in het licht te stellen.

Lijn 3 heeft door haar groote lengte en de verschillende voor een regelmatigen dienst bezwarende omstandigheden de aandacht getrokken. In verband met de ontwikkeling en de toekomst van Plan Zuid bewesten de Boerenwetering werd een splitsing der lijn op het Roelof Hartplein mogelijk gedacht, zoodat het groote daarachter ontstane stadsdeel dadelijk aan twee lijnen zou kunnen worden geholpen. Daarbij is wel degelijk overwogen het westelijk deel langs Leidscheplein en Marnixstraat de route te laten volgen, die door uw medewerker nu voor lijn 24 wordt aanbevolen. Maar omdat in de ochtenduren toch de route van lijn 3 zou moeten gevolgd, in verband met de markt, en verder op den dag groote verkeersbezwaren op het Leidscheplein zouden ontstaan, is daarvan afgezien. Om eenige bezwaren der splitsing op het Roelof Hartplein te ondervangen is lijn 12 voorgesteld.

Dat lijn 3 gehandhaafd zou worden en tevens lijn 12 zou worden ingesteld was niet te voorzien. De route, die uw medewerker nu voor lijn 12 voorstelt, zou medebrengen, dat zij, in plaats van 3½ km van lijn 3 te volgen, ongeveer evenver met lijn 15 zou samenlopen. Maar bovendien bestaat daartegen het bezwaar — en dat is reeds herhaaldelijk gezegd — dat de verbinding Amstelveensqheweg—Surinameplein nog niet mogelijk is, een bezwaar, dat het ook nog onmogelijk heeft gemaakt de verlenging van lijn 15 in deze richting voor te stellen. Het is intusschen denkbaar, dat eerder nog dan de hier ontbrekende verkeersweg, de verbinding tusschen Surinameplein en Hoofddorpplein tot stand komt.

Binnen afzienbaren tijd zal de toegang naar West langs de Kinkerstraat door de verbreding der brug over de Kostverlorenvaart moeten worden verbeterd. Dan zullen bijzondere maatregelen noodig zijn en zal lijn 12 via Overtoom en Surinameplein naar den Hoofdweg kunnen worden geleid. Natuurlijk kan daarop worden vooruitgelopen. De route zou vermoedelijk beter blijken, dan wat door het afwijzen van de splitsing van lijn 3 thans bij verrassing tot stand is gekomen. Ook bij verrassing kwam het doortrekken van de beide lijnen 3 en 15 naar de Indische Buurt tot stand. Alléén omdat indertijd door belanghebbenden waarde werd gehecht aan het behoud van lijn 3, werd nu voorgesteld lijn 15 tot de Mauritskade terug te trekken.

De verbinding van de Indischebuurt met de Stadionbuurt wordt daardoor wel verbroken, maar hierin voorziet — al moet men zich een afstand te voet getroosten — lijn 6, waarvan we trouwens in de toekomst eveneens de doortrekking naar de Indische buurt mogen verwachten. Uw medewerker, hoewel gewoonlijk goed ingelicht, onderschat toch de bezwaren, die de Overweg in de Linnaeusstraat oplevert, waar hij voorstelt een bijzondere autobuslijn in het leven te roepen tusschen Watergraafsmeer en het Koloniaal Instituut.

Van een geregelde exploitatie zou daar geen sprake kunnen zijn; en waar hij bovendien voorstelt hier overstapjes te doen uitgeven naar alle lijnen, die langs de Mauritskade rijden — het Oosten wordt waarlijk niet op een koopje bediend! — zou dit neerkomen op een bij uitstek dure methode, die stellig maar matige bevrediging zou geven.

Watergraafsmeer kan pas goed worden geholpen, als naast de bestaande autobuslijnen, ook tramlijnen in dat gebied zullen worden doorgetrokken.

Wat de overstaplijnen betreft, kan worden medegedeeld, dat de punten, waar de twee daarvoor aangewezen lijn-gedeelten samen komen, inderdaad soms aanleiding zullen geven tot het moeten oversteken van rijwegen. Al kan men andere punten uitzoeken die voor één enkel geval van overstappen gunstiger zijn, vergeet men toch niet, dat op de hier gekozen punten alle voetgangers ook nu geregeld oversteken.

Dat men overstapgelegenheid op meer lijnen zal moeten kunnen geven, is zeer waarschijnlijk. De proef is bedoeld om de bruikbaarheid van het systeem aan te toonen. Natuurlijk zal alles geschieden om de proef te doen slagen.

Maar de grondgedachte is geweest voor nieuwe buurten verschillende verbindingen tot stand te brengen, zonder dat nieuwe lijnen moeten worden ingesteld, die, om niet in onzinnige kosten te vervallen, een groote verkeerstussenpoos zouden moeten hebben, terwijl op bestaande lijnen een groot deel van den dag ruimte te over is, en alleen op de drukke tijden door inlegging van meer treinen de vervoercapaciteit zal moeten worden vergroot.

Dit systeem zal natuurlijk ook op lijnen van andere nieuwe buurten worden toegepast."

Heden herdacht de controleur E.v.d.Ham dat hij 25 jaar geleden bij de gemeentetram in dienst was getreden. Hij werd toegesproken door de chef van tractie, J. van Pareen, die hem een elektrische lamp en een paar bloemstukken aanbood.

Het elektriciteitsverbruik van de gemeentetram is in 1928 gestegen van 16,6 miljoen kwu in 1927 naar 18,7 miljoen kwu, een stijging met 13 %.

8 februari 1929

Uit het Alg.Hbld. (de volgende dag overgenomen in de N.R.Ct.):

"OUDE TRAMKAARTJES.

Er schijnt indertijd een sprookjesverhaal de ronde te hebben gedaan, dat, wie een miljoen kaartjes had vergaard, daarvoor in ruil daarvoor bij de tramdirectie een invalide-wagentje of een ruststoel voor zieke kinderen kon krijgen. Ook werd wel verteld, dat niet de tramdirectie, maar een firma in de stad dien ruststoel beschikbaar stelde, als iemand een miljoen tramkaartjes kon toonen.

Stellig heeft de een of andere oolijkerd dit verhaal verzonnen; het werd althans grif verspreid en velen begonnen te sparen; als de verzamelaars het sparen niet al hadden opgegeven voordat het 35.000ste kaartje was vergaard, dan bezweek hun ijver toch zeer zeker bij nummer 76382 of 101658. Tot een miljoen heeft niemand het gebracht.

Halt! Tóch wel. In Amsterdam bestaat zulk een energiek gezin en nu het miljoen bijeen is (hulde voor zooveel energie!) nu ... zit men met het miljoen en vraagt ons: "Waar staat nu die ruststoel voor het invalide kind beschikbaar?"

„Wij weten van niets", verklaart de tramdirectie. "Er is nooit sprake geweest, voor zoover ons bekend, van de mogelijkheid om op deze manier te kunnen weldoen." De tramdirectie zelve heeft al herhaaldelijk tevergeefs getracht, te weten te komen, wie dit praatje de wereld heeft ingezonden. Ook de firma in quaestie weet van niets.

Zoodat dit naarstig verzamelde millioentje wel tot confetti zal moeten worden verstrooid en den wind prijsgegeven.

Jammer van zooveel ijver!"

Woensdag was een 42-jarige arbeider aan te werk in een gat in de straat op de De Ruyterkade. Net toen hij zijn hoofd uit het gat omhoog stak, kwam er een tram langs, die een pijp, die daar lag raakte, met het gevolg, dat de arbeider die pijp tegen zijn hoofd kreeg. Hij raakte daardoor het bewustzijn kwijt, en moest per ambulance naar het Binnengasthuis vervoerd worden.

Blijkens een rapport van de G.G. en G.D. was bij de gemeentetram begin januari 2,8% van het personeel ziek, en begin februari 5,5 %. Niettemin was de toestand gunstiger dan begin 1927, toen er ook een griepedemie heerste, en er veel meer zieken waren.

9 februari 1929

In de Sarphatistraat stapte een vrouw van 77 jaar uit een nog rijdende tram van lijn 3, en raakte met haar linkervoet onder de bijwagen. Met een verbrijzelde voet moest ze naar het Binnengasthuis worden gebracht.

11 februari 1929

Het was nog steeds erg koud (de kranten schreven over "Siberische koude", het was overdag -11, 's nachts -16; in Emmen werd -27 gemeten), en diensgevolge maakten weinig mensen gebruik van hun fiets en waren de trams tjokvol. De conducteurs wisten zich geen raad, want doordat het ook in de trams erg koud was, hadden de passagiers met hun verkleumde vingers grote moeite met betalen. Ze hadden zelf ook moeite om de kaartjes af te scheuren.

Ook degenen die in de wachthuisjes stonden te wachten op hun tram hadden het bijna net zo koud als de mensen, die op een "open" halte stonden. Het Alg.Hbld. vroeg zich de volgende dag af, waarom er geen extra wagens werden ingelegd. De tram had te kampen met veel zieken, dat was waar, maar konden de gezonden niet wat overwerk doen?

12 februari 1929

Vanmorgen vroeg is bij een temperatuur van 17 graden vorst het Flora-theater in de Amstelstraat afgebrand. Om aan water te komen moest de brandweer een bijt hakken in de Heerengracht. Om 7 uur was het gebouw geheel uitgebrand. In verband met het blussen en nablussen konden de lijnen 9 en 14 niet door de Amstelstraat rijden. Ze werden omgeleid via Utrechtsche- en Sarphatistraat, zodat de Plantage zonder tramverkeer zat.¹

In de Van Limburg Stirumstraat zijn een vrachtauto en een tram van lijn 14 op elkaar gebotst, waardoor beide voertuigen werden beschadigd. De rijder en een man, die in de bak van de vrachtauto zat, raakten gewond, maar konden na behandeling naar huis. De chauffeur had de tram vermoedelijk te laat gezien.

Vanmorgen om kwart over negen is een jongen, die op de groentemarkt een handkar duwde, en door de gladheid niet snel genoeg opzij kon gaan, door een tram van lijn 10 aangereden, die – ook door de gladheid – doorgleed. De jongen kwam onder de baanschuiver en brak een arm. Ook kreeg hij een hoofdwond.

De Nederlandsche Federatie van personeel in openbare dienst heeft gisteren per telegram aan de gemeentebesturen van Amsterdam, Den Haag en Rotterdam verzocht om de dagelijkse werktijd van o.a. rijdend trampersoneel in verband met de hevige koude met twee uur te bekorten.

13 februari 1929

De nablussingswerkzaamheden aan het uitgebrande Flora-theater zijn vanmiddag om 1 uur beëindigd. Het tramverkeer door de Amstelstraat werd drie kwartier later hersteld.

Daar vanwege de strenge koude het werk voor de jongens die op het Stationsplein de trambrievenbussen lichtten, te zwaar was, werden, zo lang de kou duurde, die brievenbussen alleen tussen 9 en 18 uur gelicht.

Nog steeds werd er in de kranten steen en been geklaagd over de wegens de kou overvolle trams, waarin geen plaats te krijgen was, en die bij veel haltes doorreden. De tramdirectie verklaarde al blij te zijn, als men bij deze omstandigheden de gewone dienst kon uitvoeren.

Op het Damrak stapte een meisje van een nog rijdende tram van lijn 11. Ze viel en moest bewusteloos per ambulance naar het Binnengasthuis gebracht worden.

15 februari 1929

Gisteren en de afgelopen nacht is bij een temperatuur van 10 tot 13 graden vorst een flink pak sneeuw gevallen. De pekewagens van de tram reden al zeer vroeg uit, zodat de tramdienst vrijwel geregeld kon plaatsvinden. Niettemin ontspoorde herhaaldelijk trams op bevroren wissels, zodat vaak lange rijen trams ontstonden, met vertraging als gevolg.

Op de Overtoom ontspoorde een tram van lijn 3, wat tot een vertraging van 25 minuten leidde.

¹ Daar reed natuurlijk lijn 21 nog, wat de verslaggever even was vergeten.

Vanochtend omstreeks half elf is een bijwagen van lijn 2 in de Leidschestraat bij de Heerengracht uit de rails. Aan het wissel kon het niet liggen, want die werden dezer dagen steeds nauwkeurig gecontroleerd. Misschien was een kalkoen van een op scherp gezet paard de oorzaak. Hoe het ook zij, binnen 20 minuten was de bijwagen herspoord, en kon er weer doorgereden worden.

Uit het Alg.Hbld.:

"TRAMGESPREK.

De kleumende conducteur.

„Brrr!" zei de passagier. „Wannéér gaan ze de tram verwarmen?" „Ja, wanneer?" antwoordde de conducteur, die blijkbaar veel vertrouwen had in de macht van de pers, want hij voegde er aan toe: „Als de pers er maar wat meer over schreef."

Of kende hij misschien van aanzien den medepassagier en had de toevoeging een diepere bedoeling?

„Het publiek moest eischen," ging de conducteur voort. „Op de Haarlemsche tram kan het, waarom op de stadstram niet?" vroeg de passagier weer. „Ben paar schakelingen en een voetverwarming op de beide balcon's zou voldoende zijn," meende de conducteur."

16 februari 1929

B. en W. deelden de gemeenteraad mee, dat er voor de portiers van de gemeentetram een heel nieuw zondagsrooster was vastgesteld.

Uit het Alg.Hbld.:

"Een 37-jarig wagenbestuurder der Gemeentetram moest zich gisteren voor de Vijfde Kamer der Amsterdamsche Rechtbank verantwoorden wegens een met de door hem bestuurde autobus veroorzaakt schuld misdrijf. Bij dagvaarding werd hem ten laste gelegd: "Dat hij op 21 September l.l., als bestuurder van een vierwielig motorrijtuig daarmede zoo roekeloos en onvoorzichtig heeft gereden over den openbaren weg de Weesperzijde, dat hij met dat voertuig is aangereden tegen een diamantbewerker, die als bestuurder van een rijwiel eveneens op dien weg reed, tengevolge van welke aanrijding die diamantbewerker een bovenarmbreuk kreeg, in ieder geval dusdanig lichamelijk letsel, dat hij geruimen tijd zijn beroepsbezigheden als diamantbewerker niet kon uitoefenen." Mr. R. L. D r i l s m a, de verdediger, was van oordeel, dat de woorden: „roekeloos en onvoorzichtig" synoniemen zijn van het begrip schuld, maar dat den verdachte in de dagvaarding feitelijk geen schuld wordt aangewreven. Als men alleen zegt, dat de verdachte roekeloos en onvoorzichtig „is aangereden tegen", dan is daartegen geen verweer mogelijk, bijv. door deskundigen te hooren. Op dien grond stelde pleiter aan de Rechtbank voor, de nietigheid der dagvaarding uit te spreken. Het O. M., mr. D e B l é c o u r t, merkte op, dat de dagvaarding is opgesteld naar een model, dat door den Hoogen Raad in den laatsten tijd herhaaldelijk is goedgekeurd Nadat de verdediger zich nog beroepen had op het arrest van den Hoogen Raad van 17 Januari 1927 (N.J. 1927, bladz. 185) ging de Rechtbank in raadkamer. Als beslissing werd hierna meegedeeld, dat in de uitgebrachte dagvaarding het ten laste gelegde feit inderdaad niet voldoende is omschreven, zoo dat de dagvaarding nietig moet worden verklaard. Pres. mr. Huysinga gaf den verdachte te verstaan, dat hij er hiermee waarschijnlijk niet van af is, daar de mogelijkheid van een nieuwe dagvaarding bestaat."

19 februari 1929

Doordat in de Spuistraat een voedingskabel van de Haarlemse tram brak, had ook de gemeentetram op de Nieuwezijds Voorburgwal, Raadhuisstraat en Marnixstraat geen stroom. De stagnatie duurde een klein half uur.

Het raadslid Lisser heeft B. en W. gevraagd tijdens de huidige koude periode het trampersoneel toe te staan de deuren van de achterbalkons tijdens de rit gesloten te houden. Tevens wil hij in de wachtlokalen houten vloeren aan laten leggen. B. en W. hebben al op verzoek van hetzelfde raadslid besloten het personeel aan het einde van iedere rit van warme koffie te voorzien.

20 februari 1929

De Amsterdamse federatie van personeel in openbare dienst heeft gisteravond in een openbare vergadering een verkorting van de dagelijkse werktijd van rijdend trampersoneel geëist in verband met de heersende koude. Ook wilde de federatie verstrekking van warm voedsel en warme dranken, en verwarmde werklokalen.

Door een botsing tussen twee trams, van lijn 1 en lijn 2, bij het Leidscheplein raakte een bijwagen van lijn 2 defect en moest op dood spoor gezet worden. Hierdoor raakte de dienst vooral op de lijnen 2 en 3 ontwricht.

21 februari 1929

In de vergadering van de gemeenteraad van gisteren werd gedebatteerd over de nota inzake maatregelen, die B&W hebben genomen in verband met het aanhoudende zeer koude weer. Klaas de Vries verklaarde zich een voorstander van maatregelen voor het rijdende trampersoneel. Lisser vroeg wat er tot dusver voor het gemeentepersoneel is gedaan.

Wethouder Ter Haar somde de maatregelen op: Het trampersoneel kreeg een paar keer per dag warme koffie of chocola, ook werd erwtensoep verstrekt, de wachthokjes aan de eindpunten waren verwarmd, overwerk was zoveel mogelijk beperkt, en men mocht buiten de spitsuren de achterbalkons tijdens het rijden gesloten houden.

23 februari 1929

In de Czaar Peterstraat is vanmorgen een tram van lijn 13 tegen een vrachtauto gebotst, waardoor het voorbalkon van de motorwagen werd ingedrukt, en het onderstel van de vrachtauto werd beschadigd. De trambestuurder en -conductor raakten beiden gewond. De oorzaak was vermoedelijk de gladheid, waardoor de tram, die al op 60 m afstand van de auto begon te remmen, door is gegleden.

Met ingang van heden geschiedde de lichting van de trambrievenbussen op het Stationsplein weer normaal, d.w.z. tussen 8 en 21 uur.

24 februari 1929

In de Korte Marnixstraat wilde een 18-jarige dienstbode op een rijdende tram van lijn 23 springen. Zij miste en raakte met haar linkervoet onder de bijwagen, waardoor de voet er af gereden werd.

25 februari 1929

Gisterenmorgen is een zekere De L., wonende aan de Admiraal de Ruyterweg, toen hij zich 's ochtends naar de kerk in Sloterdijk wilde begeven, door een tram van de Sloterdijk-dienst aangereden en door de baanschuiver 50 meter meegesleurd. De L. heeft de tram vanwege de dichte mist waarschijnlijk niet opgemerkt. Dr. Jongkind uit Sloterdijk verleende eerste hulp aan de zwaargewonde, die per ambulance naar het ziekenhuis vervoerd moest worden.

26 februari 1929

Met ingang van donderdag 28 febr. a.s. zal lijn 6 doorgetrokken worden naar het Stadionplein, lijn 15 worden ingekort tot Linnaeusstraat bij de Mauritskade en lijn 21 worden doorgetrokken naar de Valentijnkade. Tevens zal de splitsing van buslijn B worden opgeheven. Deze lijn zal nu over het Valkenwegveer geleid worden, en tussen Beursplein en Mosplein de route van lijn L volgen.

27 februari 1929

Omdat de vorst opnieuw was ingevallen, verzocht de Federatie van personeel in openbare dienst aan B. en W. om een week extra salaris voor het rijdend trampersoneel.

Met ingang van 28 Februari a.s. zullen, bij wijze van proef, de autobussen der lijnen A en K, komende van het Leidscheboschje, van de Stadhouderskade bij het Oosteinde af de Hemonystraat en Ceintuurbaan volgen naar de N. Amstelbrug.

28 februari 1929

Door een griep epidemie had de gemeentetram nog steeds te kampen met veel zieken: 6.3 % van het personeel was ziek.

1 maart 1929

Op de Plantage Middenlaan is gisterochtend om half negen een motorwagen van lijn 21 achterop een stilstaande tram van lijn 9 gebotst; de klap was hevig, en de motorwagen van lijn 21 moest uit dienst genomen worden. Persoonlijke ongelukken deden zich echter niet voor.

2 maart 1929

Met ingang van heden werden de brievenbussen aan de trams weer normaal gelicht.

In februari (5 neerslagdagen) heeft de gemeentetram 10.676.000 passagiers vervoerd, tegen 11.175.682 in februari 1928 (6) en 11.894.287 in januari van dit jaar (4). In januari en februari (9 neerslagdagen) werden 22.571.000 passagiers vervoerd, tegen 23.557.051 in de eerste twee maanden van 1928 (23).

3 maart 1929

Mede als gevolg van de Olympische Spelen vervoerde de gemeentetram in het afgelopen jaar ongeveer 7 miljoen passagiers meer dan in 1927 (1928: 140.695.000, 1927: 133.396.000).

5 maart 1929

Ingezonden brief onder het kopje "Leerzame tramrit" in het Alg.Hbld.:

"Zondagavond hield een jongeman op het achterbalcon van lijn 7 het volgende praatje tegen den tramconductor, die daar wijselijk niet op in ging. Jullie zijn zeker blij dat de kou weg is, jullie leefde anders wel in de belangstelling van de menschheid. Wij hebben toch goed voor jullie gezorgd, die warme chocolade en koffie was toch wat fijn ! Maar weten jullie nu eigenlijk wel, van wien jullie dat alles hebt gekregen. Van Miranda hoor en van niemand anders.

Die christelijken hadden nooit iets uit zich zelf gedaan (liberalen waren blijkbaar zoo kwaad niet) als Miranda niet krachtig had aangedrongen en met voorstellen was gekomen; in het zicht van de verkiezingen moesten ze wel.

EEN MEDEPASSAGIER"

7 maart 1929

De heer C. Bakker, hoofdinspecteur van politie en hoofd van de afd. verkeerswezen, heeft blijkens een bericht uit de Neue Zürcher Zeitung te Zürich een voordracht gehouden over het verkeer in Amsterdam.

De heer Bakker heeft aan zijn gehoor te Zürich o.a. medegedeeld dat het aantal inwoners van Amsterdam, thans bijna 750.000, zich in de laatste veertig jaar verdubbeld heeft. Tweeëntwintig tramlijnen bedienen een net van 151 kilometer, daarnaast bestaan vier autobuslijnen.

Ook heeft de heer Bakker verteld dat in Amsterdam de tram niet door autobussen vervangen kan worden, omdat dan op de drukke lijnen de autobussen in een onafgebroken reeks zouden moeten rijden om de vervoerscapaciteit van de tram te bereiken. Daarmee zou men dus nog veel verder van huis zijn. Daarentegen dient de autobus als aanvulling voor de tram.

Bij de lezing werden lichtbeelden vertoond, en ook werd de Amsterdamse verkeersfilm gedraaid.

Doordat dinsdag op de Zeeburgerdijk een bovenleidingdraad knapte, ondervond het tramverkeer daar een vertraging van een uur.

8 maart 1929

Op de Admiraal de Ruyterweg werd gistermiddag een 7-jarig meisje dat via het voetpad tussen de Jan Van Galenstraat en de De Rijpstraat zonder uitkijken de tramrails overstak, door een tram van de sneldienst naar Zandvoort van de E.S.M. gegrepen. Het kind was op slag dood, en de tram moest opgevijseld worden om het lijkje er onder vandaan te halen.

9 maart 1929

Gisteren verloor een trampassagier op de Amsteldijk zijn hoed. Ondanks de waarschuwing van de conductor sprong hij van de tram, en kwam onder de bijwagen terecht. Met een afgereden voet moest hij naar het Israëlitisch ziekenhuis worden gebracht, waar hij vanochtend overleed.

10 maart 1929

Een inzender vestigde in het Alg.Hbld. de aandacht op het grote gevaar, dat de „ter beveiliging" aangebrachte hekken, die de trambaan op den Admiraal de Ruyterweg afsluiten, opleverden. Door de aanwezigheid van deze hekken zijn dezer dagen, kort na elkaar, twee dodelijke ongelukken gebeurd. Het was ook een lastige toestand, dat men, om naar der overkant te komen, eerst een overweg moest zoeken en dan als het ware drie wegen moest oversteken. De inzender vroeg, waarom deze

bedrieglijke verkeersbeveiliging niet werd gesloopt, zoals al op het eerste gedeelte van de Admiraal de Ruyterweg gebeurd was.

Inderdaad zou het zeer wenselijk zijn, als die hekken verdwenen. Als beveiliging hadden ze niet de minste zin en door de overwegen wordt aan de mensen veiligheid gesuggereerd, die er niet is. Er waren echter aan de verwijdering enige bezwaren verbonden. Deze tramweg werd beschouwd als een lokaalspoorweg, waar met een snelheid van 35 kilometer per uur mocht worden gereden. Zouden de hekken weggenomen worden, en de weg tussen de sporen bestraat, dan was daarmee echter automatisch de baan gedegradeerd tot een gewone stadstramlijn, waarop slechts met veel lagere snelheid mocht worden gereden. Voor het interlokale verkeer van de N.Z.H.T.M. zou dat een belangrijk nadeel zijn. Bovendien was de grond van de trambaan eigendom van deze tramwegmaatschappij. Die was zelf, op bovengenoemde reden, niet bereid de hekken weg te halen. Wanneer dat gewenst wordt, zou de gemeente Amsterdam die grond moeten aankopen of onteigenen en dat bracht grote kosten met zich mee. De asfaltering van de Adm. de Ruyterweg staat hiermee ook nog in verband, en dat maakte de zaak nog ingewikkelder.

Nu er mensenlevens in het geding waren meende de krant dat het maken van kosten en het doen van moeite wel gewettigd waren.

11 maart 1929

Gistermiddag is een personenauto, die van het Waterlooplein naar het Jonas Daniël Meyerplein reed, tegen een tram opgebotst doordat de rem defect was geraakt. Beide inzittenden, een vrouw van 22 jaar, en een man van 51 jaar, vlogen met hun hoofden door de voorruit, en moesten in een apotheek verbonden worden. Daarna konden ze beiden naar huis.

Gisteravond om half twaalf brak er brand uit in een winkel op de Haarlemmerdijk bij de Korte Prinsengracht. Binnen enkele minuten stond het hele pand in lichterlaaie. Door de blussingswerkzaamheden, die vertraagd werden door bevroren brandkranen, liep het tramverkeer op de lijnen 5 en 18 aanzienlijke vertraging op.

12 maart 1929

Op de Amstel bij de Bakkersstraat wilde gisteren een man van 29 jaar op een rijdende tram van lijn 9 springen. Gehinderd door de koffer die hij bij zich had, sprong hij mis en kwam met zijn linkervoet onder de bijwagen, waardoor zijn grote teen werd afgereden. Toen hij met een auto van de GG en GD naar het Binnengasthuis zou worden gebracht, bleek zijn koffer gestolen te zijn. Door dit ongeval ondervond het tramverkeer een vertraging van circa 15 minuten.

15 maart 1929

Aangekondigd werd dat a.s. zondag, ter gelegenheid van de voetbalinterland Nederland – Zwitserland, behalve de lijnen 6 en 23, tussen 11.30 en 17.45 uur ook de lijnen 2 en 16 naar het Olympisch Stadion zouden doorrijden.

16 maart 1929

Gisteravond omstreeks 7 uur ontstond in de elektrische Centrale Oost een storing, waardoor het gehele oostelijke stadsdeel zonder elektriciteit kwam te zitten. Na 28 minuten was er overgeschakeld naar de Centrale Noord, en was er weer stroom in Oost.

Het tramverkeer was veel langer, wel een uur, gestoord, omdat onder de Centrale Oost ook het Stationsplein en de lijnen richting Sarphatistraat en Linnaeusstraat vallen. Alleen lijn 23 reed normaal. Ook de trams naar Haarlem konden niet rijden door de opstopping van gemeentetrams op de Rozengracht. Trampassagiers van de ESM konden met hun kaartjes gebruik maken van de treinen richting Haarlem, die wel normaal reden.

Vanochtend is omstreeks half tien een tramstel van lijn 2 ontspoord in de Leidschestraat bij de brug over de Heerengracht, waarbij een auto van de firma Gerzon geraakt werd. Het tramstel kwam dwars over de weg te staan, en het duurde ongeveer 30 minuten voor de wagens weer in het spoor waren. De lijnen 1 en 2 werden tijdelijk omgeleid via Marnixstraat en Rozengracht.

Donderdag j.l. wilde een meisje nog net voor een tram van lijn 9 de straat oversteken, maar ze struikelde en viel vlak voor de tram op de rails. De trambestuurder wist door uit alle macht te remmen

een dodelijk ongeluk te voorkomen, maar het voorval greep hem zo aan, dat hij bewusteloos in elkaar zakte. Een passerende dokter bracht hem weer bij, waarna hij naar huis gebracht moest worden.

Gistermiddag omstreeks 5 uur raakte bij de kruising Weteringschans de schakelkast van een motorwagen van lijn 16 defect, waardoor het tramverkeer op de lijnen 4 en 16 ca 20 minuten gestagneerd was.

19 maart 1929

In de Lekstraat is gisteravond omstreeks 7 uur een 6-jarig jongetje door een bijwagen van lijn 8 overreden. Hij was vermoedelijk tussen de stilstaande motorwagen en de bijwagen op de tram geklommen, en toen die zich in beweging zette, er af gevallen. Het kind was op slag dood.

In de vergadering van de gezondheidscommissie van gisteren merkte de heer dr. Lobrij van Troostenburg de Bruyn op dat het herhaaldelijk voorkomt, dat twee trams van dezelfde lijn kort op elkaar volgen. De regel is dan dat de voorste tram bij de halte niet stopt en de wachtende passagiers naar de volgende tram verwijst. Het gevolg is dat de eerste tram leeg blijft en de volgende stampvol loopt, dus ook bij de volgende halte doorrijdt. De mensen moeten dan dus nog langer blijven wachten. Daar komt bij, dat de eerste tram, op trajecten waar ook andere lijnen rijden, toch niet opschiet, zodat deze maatregel niet het minste effect sorteert, doch alleen last veroorzaakt. Deze klacht zal ter kennis van de directeur der gemeentetram gebracht worden.

21 maart 1929

Vanochtend is op de Westermarkt een motorwagen van lijn 14 achterop een bijwagen van de tram naar Sloterdijk gereden. Volgens de bestuurder van lijn 14 had de elektrische rem geweigerd, en kon hij op korte afstand zijn tram niet meer met de handrem stoppen. Ten slotte had hij ook nog getracht achteruit te schakelen, maar ook dat lukte niet tijdig. De schok van de botsing was zo hevig, dat in lijn 14 bijna alle passagiers omvielen; op het achterbalkon raakte een vrouw aan het hoofd gewond. Zij werd in bewusteloze toestand met vermoedelijk een hersenschudding naar het Binnengasthuis vervoerd. De trambestuurder en een van de conducteurs van lijn 14 raakten lichtgewond. De schade aan de motorwagen van lijn 14 was zodanig, dat deze naar de remise Tollensstraat gebracht moest worden. De Sloterdijker kon zijn rit na een half uur voortzetten; het achterbalkon van de bijwagen was ingedrukt.

26 maart 1929

Op de Weesperzijde bij de Overamstelstraat werd gistermiddag een 7-jarig jongetje dat achter een stilstaande tram overstak door een auto aangereden. Met een hoofdwond werd hij naar het OLVG vervoerd.

27 maart 1929

Voor de gemeentetram zullen 11 nieuwe grote autobussen worden aangeschaft. Omdat het voor de aanschaffing van autobussen bestemde krediet nog voldoende ruimte bood, hoefde de gemeenteraad hier niet speciaal toestemming voor te geven. Bovendien zullen nog vier bussen van een speciaal klein type worden aangeschaft, die voor nieuwe lijnen naar Ransdorp, Zunderdorp en Nieuwendam bestemd zijn.

28 maart 1929

In de Kinkerstraat werd gisteren een 19-jarige wielrijder door een tram aangereden, doordat hij met een van zijn wielen in de tramrails raakte. Hij kwam onder de baanschuiver terecht en moest met een gebroken dijbeen naar het Tesselschade-ziekenhuis vervoerd worden. Het tramverkeer had 20 minuten vertraging.

Dinsdag ontspoorde een bijwagen van lijn 14 op de kruising Rozengracht – Marnixstraat. Op dit zeer drukke punt kreeg het tramverkeer 20 minuten vertraging.

29 maart 1929

Gisterenmiddag omstreeks kwart over drie is op de Haarlemmerweg bij Sloterdijk een vrachtauto met de elektrische tram van de ESM in aanraking gekomen. De vrachtauto werd aan de voorzijde ingedrukt, en de tram verloor twee treeplanken.

Op het kruispunt Ceintuurbaan-Van Woustraat ontspoorde gistermiddag omstreeks kwart over zes een bijwagen van lijn 5. Het tramverkeer ondervond hierdoor een stagnatie van 20 minuten. De motorwagen raakte niet beschadigd en kon doorrijden.

In een tram van lijn 2 raakte een man van 78 jaar onwel, en moest naar het Tesselschade-ziekenhuis overgebracht worden. Bij aankomst daar bleek hij reeds te zijn overleden.

2 april 1929

De tram met de Paasdagen.

Op zondag 31 maart heeft de gemeentetram 365.197 passagiers vervoerd, op maandag 1 april 420.180, tezamen op de beide Paasdagen dus 785.377 passagiers. Verleden jaar is het vervoer heel wat drukker geweest, vooral op de tweede Paasdag. Het aantal vervoerde passagiers bedroeg toen 355.287 voor de eerste, en 437.422 voor de tweede Paasdag.

Vorig jaar viel Pasen later, en was het goed weer.

Gisteravond is een bejaarde man op de N.Z. Voorburgwal om onbekende redenen tegen een tram aan gelopen. Ernstig gewond werd hij naar het Binnengasthuis gebracht, waar hij is opgenomen.

3 april 1929

De gemeentetram heeft in maart jl. 11.830.000 passagiers vervoerd; in maart 1928 bedroeg dit aantal 11.560.916. In de eerste drie maanden van dit jaar werden 34.402.000 passagiers vervoerd, tegen 35.117.967 in dezelfde periode vorig jaar.

5 april 1929

Door een brand in een lampenmagazijn op de Vijzelgracht moest gistermiddag het tramverkeer aldaar enige tijd stilgelegd worden, en waar mogelijk omgeleid.

7 april 1929

Uit het Alg. Hbld.:

"TRAM AMSTERDAM-ZANDVOORT.

Zomerplannen.

Met ingang van 15 April worden goedkoope avondretour-biljetten ingevoerd op de trajecten Amsterdam—Zandvoort en Amsterdam—Haarlem. Deze biljetten zijn geldig na zes uur 's avonds. Bovendien zullen zes-rittenkaarten worden ingevoerd op de lijn Amsterdam—Haarlem. In Mei en Juni komen er nog voorjaars-retourkaarten bij, en van 1 Mei tot 30 September zullen de Artiskaarten weer worden ingesteld, dat is een tramretour met een entree voor Artié inbegrepen. In samenwerking met de Tweede Noord-Hollandsche Tram komen er ook retours van Purmerend, Monnikendam en Edam naar Zandvoort."

Gistermiddag is op de Weesperzijde een auto in botsing gekomen met een voorbijrijdende tram. Beide voertuigen werden beschadigd. Een jongetje dat naast de chauffeur zat, werd door rondvliegend glas gewond, en moest in het O.L.V. Gasthuis verbonden worden.

8 april 1929

B&W stelden de gemeenteraad voor een autobuslijn van het bootveer te Nieuwendam naar de dorpen Durgerdam, Ransdorp en Zunderdorp in te stellen, die met klein model bussen zou worden geëxploiteerd, en die naar verwacht werd, een jaarlijks tekort van f. 7.000 zou opleveren.

9 april 1929

Op 10, 11 en 12 april zou de gebruikelijke veiling van in de trams gevonden (en niet afgehaalde) gevonden voorwerpen weer plaatsvinden in het veilinglokaal "De Eland", Elandsgracht 68.

14 april 1929

Uit het Alg.Hbld.:

"NIEUWE TRAMWAGENS.

Gistermorgen zijn aan het station Willemspark vijf nieuwe bijwagens voor de Gemeentetram aangekomen, die door de firma J. J. Beynes te Haarlem zijn afgeleverd. . .

Deze vijf wagens zijn de eerste van een reeks van twintig. Bovendien zal Werkspoor binnenkort dertig motorwagens leveren van ongeveer hetzelfde type. De nieuwe wagens zijn iets groter dan de tot dusver gebruikte. De balkons kunnen twaalf passagiers bevatten evenals die van het grootste gangbare type van thans. Van de afzonderlijke in- en uitgangen, waar zich toch niemand ooit aan stoorde, is men teruggekomen. Een zeer ruime in- en uitgang met een breede treeplank en afgesloten met een dubbele schuifdeur, is daarvoor in de plaats gekomen. De dakbedekking is weer iets sierlijker van lijn geworden.

Het interieur van de oude wagens van het groote model is zeer ruim. Iedere bank mag daar door vijf personen bezet worden. Het zouden er desnoods wel zes kunnen zijn, maar dan zit men wel wat nauw en het mag ook niet. Deze nieuwe wagens zijn een heel stuk langer; nu kunnen er wel zeven mensen naast elkaar op één bank. dus mogen er zes zitten en bevat de wagen vier-en-twintig zitplaatsen. De wagens zijn van onderen blauw, tusschen en boven de ramen grijs van kleur en in staal uitgevoerd.

Het is de bedoeling deze vijf bijwagens vooreerst op lijn 15 in dienst te stellen."

16 april 1929

Uit het Alg.Hbld.:

"TRAMONTSPORING.

Hedenmorgen omstreeks kwart voor tien bleek in de tramsporen tegenover het hoofdpstkantoor, waar op het oogenblik herstellingen in het wegdek verricht worden, een wissel defect te zijn. Dit kwam ten duidelijkste uit doordat op dien wissel een bijwagen van lijn 2 uit het spoor liep. Even daarna onderging een bijwagen van 13 hetzelfde lot Een der wisseltongen was niet in orde; die begon nadat de motorwagen er met goed gevolg overheen was gereden, af te wijken, zoodat de bijwagen niet in de rails kon blijven. Van beide verongelukte bijwagens werd het trekwerk verbogen, zoodat ze buiten dienst moesten worden gesteld. De wagens op het verbindingsspoor tusschen de Mozes en Aaronstraat en den N. Z. Voorburgwal gezet, waarna ze door werklieden naar het spoor van het paleis geduwd werden. Door de ontsporing van den wagen van lijn 2 kon lijn 14 niet door de Mozes en Aaronstraat rijden, door de andere ontsporing daarentegen was het opgaand spoor op den N. Z. Voorburgwal van het Centraal Station eenigen tijd onbruikbaar. Deze omstandigheid bezorgden aan het tramverkeer op alle lijnen die langs het hoofdpstkantoor rijden ongeveer twintig minuten vertraging. Na dien tijd was deze ondervangen doordat de lijnen omgelegd werden. Lijn 14 moest langs Damrak, Stationsplein en N. Z. Voorburgwal; de lijnen die anders de N. Z. Voorburgwal berijden werden langs het Damrak heen en terug geleid. Zoo kwam het dat, toen de bijwagen van lijn 2 reeds van het tooneel verdwenen was, men eenige oogenblikken het zonderlinge verschijnsel zag dat lijn 14 van den N. Z. Voorburgwal kwam aanrijden, de andere lijnen daarentegen uit de Mozes en Aaronstraat kwamen.

De stagnatie van het tramverkeer was van vrij geringe beteekenis. Het kostte echter heel wat moeite en tijd de afgehaakte bijwagens, inzonderheid dien van lijn 13, weer in het spoor te krijgen. Men had deze wagen eerst geheel naast het spoor moeten zetten, teneinde dat zoo spoedig mogelijk weer vrij te maken. Daardoor stond deze wagen gedurende bijna een half uur dwars in den weg, wat voor het auto-verkeer op dat punt en dat drukke tijdstip zeer lastig was."

18 april 1929

Afgelopen nacht is het Paleis voor Volksvljijt op het Frederiksplein afgebrand. Tramverkeer was de hele ochtend op het Frederiksplein niet mogelijk. De lijnen die anders de Weteringschans passeren, gingen langs de Ceintuurbaan. Lijn 5 werd van het Muntplein langs Vijzelstraat, Ferdinand Bolstraat en Ceintuurbaan geleid, terwijl lijn 11 door de Weesperstraat reed. De lijnen die anders de Weteringschans passeren, gingen via de Ferdinand Bolstraat en langs de Ceintuurbaan v.v. De wagens uit de richting Station Weesperpoort, die het traject Sarpathistraat – Frederiksplein kregen te volgen, werden bij het Amstelhotel langs de Weesperzijde en de Ceintuurbaan geleid. En de trams, komende uit de richting Centraalstation, die anders via de Utrechtschestraat het Frederiksplein aandoen, werden op het Muntplein de Vijzelstraat ingezonden. Zoals te begrijpen was, gaf dit op de betrokken lijnen veel opstopping en veroorzaakte het belangrijke vertraging.

Om twee uur 's middags kon het tramverkeer hervat worden, nadat eerst een deel van de voorgevel met behulp van een montageauto van de gemeentetram was omgetrokken. Dit kostte de nodige moeite en geschiedde op advies van de brandweer, die vreesde dat die gevel voor het tramverkeer gevaar kon opleveren.

20 april 1929

Gistermorgen heeft in de Marnixstraat een motorwagen van lijn 7 een vrachtauto aangereden. Die sloeg om, doch niemand raakte gewond. Wel werden beide voertuigen beschadigd.

De Bond van Bedrijfsautohouders in Nederland heeft in een adres aan de gemeenteraad gevraagd om verwijdering van de hekken langs de trambaan van de E.S.M. Het wegdek was door die hekken te smal, wat gevaarlijke situaties veroorzaakte.

22 april 1929

Een lezer klaagde bij het Alg.Hbld., dat de trams soms zo lang deden over het traject Dam – C.S., wat onaangenaam was voor hen die een trein moesten halen en toch al laat waren.

De tramdirectie gaf als commentaar, dat voor dit traject met een rijtijd van 4 minuten werd gerekend, en dat daarbij met mogelijke verkeersbelemmeringen rekening was gehouden. Mocht door nodeloze vertraging die rijtijd worden overtreden, dan kon men aangifte doen bij de directie, maar moest daarbij wel alle nodige gegevens aanleveren.

De krant wees er daarbij op, dat bestuurders de voor hun tram rijdende wagen niet te dicht mochten naderen, en dat de wisselbediening bij het C.S. ook nog vertraging kon opleveren.

Gisteravond stak een 4-jarig meisje de 2^e Van Swindenstraat over vlak voor een tram van lijn 6. De bestuurder remde meteen, doch kon niet voorkomen, dat het kind aangereden werd en onder de baanschuiver terecht kwam. In zorgelijke toestand werd het naar het O.L.V. Gasthuis gebracht.

23 april 1929

Vanmiddag omstreeks 12 uur stak een jongen op een fiets bij de Huydekooperstraat de Weteringschans over, vlak voor een tram van lijn 6. De trambestuurder kon een aanrijding niet meer voorkomen, en de jongen kwam onder de tram terecht. Deze werd zo zwaar gewond, dat, toen hij onder de wagen vandaan gehaald werd, al bleek te zijn overleden. Dit ongeval zorde voor lang oponthoud in het tramverkeer.

24 april 1929

Gistermiddag omstreeks kwart over twaalf had op de Weteringschans een ernstig tramongeluk plaats. Bij de Nic. Witsenstraat moest de 14-jarige J.F., bediende in Hotel Schiller, op de fiets uitwijken voor een auto, die hem rechts passeerde. Daardoor kwam hij op de trambaan terecht, vlak voor een juist in volle vaart van de kruising Vijzelstraat naderende tram van lijn 6. De trambestuurder kon niet meer op tijd remmen, en de jongen kwam onder de tram terecht, waardoor hij op slag dood was. De tram moest opgevijseld worden om zijn lijk er onder vandaan te halen. Het ongeval veroorzaakte een oponthoud van een half uur in het tramverkeer.

Op de Westermarkt kwam een 53-jarige vrouw door eigen schuld onder het voorbalkon van een motorwagen van lijn 3 terecht. Toen de tram was opgevijseld en ze er onder vandaan gehaald was, klaagde ze over inwendige pijnen. Per ambulance werd ze naar het Binnengasthuis gebracht.

Bij het afbreken van de resten van het Paleis voor Volksvlijt, vanochtend in alle vroegte, kwamen een paar grote stukken gietijzer op de spandraden van de bovenleiding van de tram terecht. De bovenleiding knapte, maar omdat ze stroomloos was gemaakt, gebeurde er verder niets. Toen de tramdienst begon, was de bovenleiding al weer hersteld.

Een zekere Ingenhoff had, zo schreef het Alg.Hbld., een apparaat uitgevonden, waardoor voorkomen werd dat mensen, die door de tram aangereden worden, onder de baanschuiver terecht kwamen, en daardoor de dood vonden. Dat soort ongevallen zou voorkomen kunnen worden door "het voorste deel van het houten raam, hetwelk de wielen omgeeft, te vervangen door den van gummistroken voorzien „automatischen baanruimer", waardoor de betreffende persoon opgenomen, respectievelijk terzijde geschoven wordt.

Volgens Ingenhoff had hij bij de autoriteiten reeds eerder op zijn toestel gewezen, en meende hij dat nu nog eens te moeten doen.

Zondag as. zal op het A.F.C.-terrein een voetbalwedstrijd gespeeld worden tussen de sportvereniging van de gemeentetram en de Sportver. Electra, ten bate van een te stichten kinderherstellingsoord van "Willen Is Kunnen".

25 april 1929

In de gemeenteraadsvergadering van gisteren is ten aanzien van de zondagsdienst van de portiers van de gemeentetram besloten overeenkomstig het voorstel van B. en W. Een adres van de Ned. Fed. Bond van Personeel in openbare dienst ter zake werd in handen van B. en W. gesteld, ter afdoening.

26 april 1929

In verband met het slopen van de resten van het Paleis voor Volksvlijt werd heden het tramverkeer tussen Frederiksplein en Hooge Sluis gestaakt. Alle lijnen die de Hooge Sluis passeerden, werden omgelegd via Westeinde en Nieuwe Amstelbrug. Lijn 11 volgde vanaf Linnaeusstraat de route van lijn 9 naar het C.S., en lijn 5 volgde vanaf de Van Woustraat de route van lijn 4.

Verwacht werd dat de lijnenloop vanaf 12 uur weer normaal zou zijn.

27 april 1929

Een foto uit het Alg.Hbld.:



In een ingezonden brief in het Alg.Hbld. vertelde een zekere B.T. uit de Sportstraat, hoe zijn broer bij een bezoek aan Artis aan een jong hert een "sliert tramkaartjes van den Eenmanwagen" voerde.

28 april 1929

Op de Admiraal de Ruyterweg bij de De Rijpstraat botsten een tram van de N.Z.H.T.M. en een vrachtauto op elkaar. De trambestuurder en een inzittende van de auto werden lichtgewond, en beide voertuigen raakten beschadigd.

1 mei 1929

Uit de N.R.C. en Het Centrum:

"Instelling van overstapjes.

Van zondag 5 mei a.s. af zullen, bij wijze van proef, de volgende overstaplijnen ingesteld worden, t.w.:

1. lijn 4/5 van Trompenburgstraat naar Haarlemmer» plein en omgekeerd, waarbij overgestap moet worden aan de kruising Ceintuurbaan—Van Woustraat;
2. lijn 4/20 van Corn. Troostplein naar Centraal Station en omgekeerd, waarbij overgestapt moet worden aan de kruising Weteringschans;
3. lijn 8/11 van Lekstraat naar Muiderpoortstation en omgekeerd, waarbij overgestapt moet worden op het Tulpplein;
4. lijn 3/13 van Javaplein naar Mercatorplein en omgekeerd, waarbij overgestapt moet worden aan de kruising De Clercqstraat—Bilderdijkstraat;
5. lijn 13/23 van Mercatorplein naar Zoutkeetsgracht en omgekeerd, waarbij overgestapt moet worden aan de kruising De Clercqstraat—Bilderdijkstraat.

De prijs bedraagt 10 cent per rit, welke ook voldaan kan worden door aanbidding van een tienrittenkaart of weekkaart.

Bij voortzetting van den rit moet de tienritten-kaart of weekkaart met bijbehorend contramerk worden aangeboden.

De overstapkaartjes en contramerken geven recht op doorgaand vervoer en zijn geldig gedurende het ingeknipte en het daarop volgende uur.

Met ingang van 6 Mei zullen bij wijze van proef op lijn 21 tusschen Molukkenstraat en Stationsplein wagens rijden in aansluiting op spoortreinen, die vóór aanvang van den tramdienst vertrekken van het Centraal Station en na beëindiging van den tramdienst aldaar aankomen."

In verband met verdere sloop van de resten van het Paleis voor Volksvlijt zal morgen wederom geen tramverkeer mogelijk zijn tussen Frederiksplein en Amstelhotel. De omleggingen zullen dezelfde zijn als op 26 april werd aangekondigd, en zullen vermoedelijk tot 2 uur duren.

2 mei 1929

In het Olympisch Stadion werd gisteren door de S.D.A.P. en aanverwante organisaties de 1^e mei gevierd. De trams naar het Stadion waren voor de aanvang alle tjokvol. Helaas was de luidsprekerinstallatie in het Stadion buiten werking, waardoor men moest afzien van toespraken, en de koorzang werd verstoord door een rondcirkelend reclamevliegtuig.

De sloop van het Paleis voor Volksvlijt is vanochtend afgerond. Het tramverkeer kon na half tien weer de normale routes volgen.

De N.R.Ct. plaatste een foto van het Frederiksplein:



3 mei 1929

In het Alg.Hbld. verscheen een bericht, dat het einde van de Tweede Noordhollandsche Tramweg-Maatschappij nabij zou zijn, als de uitspraken van de Kroon op de ingediende beroepen tegen door Gedeputeerde Staten verleende autobusvergunningen geen andere strekking zouden krijgen. Op 16 mei berichtte het Alg.Hbld., dat de Kroon het beroep, dat de T.N.H.T. had ingesteld tegen de beschikking van Gedeputeerde Staten om vergunning te verlenen voor een autobusdienst tussen Volendam en Amsterdam, ongegrond had verklaard.

4 mei 1929

In de Jan Evertsenstraat bij de Marco Polostraat werd gistermiddag omstreeks half zes een vrachtauto, die de straat wilde oversteken, in de flank aangereden door een tram van lijn 13. Een voorruit van de tram sneuvelde, waardoor de trambestuurder snijwonden aan zijn handen en in zijn gezicht kreeg. Verder werd een handkar, die daar aan het trottoir stond, licht beschadigd.

6 mei 1929

Het elektriciteitsverbruik van de gemeentetram is ten opzichte van dezelfde periode in 1928 in het eerste kwartaal met ruim 8 % gestegen, van 4,7 naar 5,1 miljoen KWU.

12 mei 1929

Uit het Alg.Hbld.:

"DE NIEUWE MOTORWAGENS.

Bij bouw en inrichting is de efficiency betracht

Onlange hebben we een kleine beschrijving gegeven van de nieuwe, groote bijwagens die binnenkort bij de Gemeentetram in dienst gesteld zullen worden. Er zullen er twintig van komen en bovendien dertig motorwagens van ongeveer hetzelfde type. Er zijn er thans eenige van gereed gekomen; de motoren zijn geleverd door de A. E.- G. en door Siemens Schuckert en de wagens zijn bij Werkspoor gebouwd. Ze zijn een meter langer dan de grootste wagens die thans in gebruik zijn en van een veel sierlijker model. De buitenwanden zijn van staal en blauw geschilderd met een grijze uitmontering terwijl de vensterstijlen eveneens grijs zijn.

In alle opzichten is bij den bouw en de inrichting dezer wagens de efficiency betracht; zooveel mogelijk plaatsen in zoo klein mogelijke ruimte is het devies geweest. Daarom heeft men in de nieuwe wagens geen z.g. dwarsbanken aangebracht, hoewel men daar algemeen veel voor gevoelt. Ze nemen echter te veel ruimte in omdat ze niet voldoende gelegenheid voor staanplaatsen bieden. In den wagen zijn vier-en-twintig zitplaatsen en, waarschijnlijk, zes staanplaatsen. Evenals de thans in gebruik zijnde groote bijwagens zijn de nieuwe wagens voorzien van een rond dak, de z.g. tonkap. De ventilatie-vensters zijn niet in de kap, maar daaronder aangebracht.

De balcon zijn langer en smaller dan ze vroeger waren; dit moest geschieden omdat anders de motor- en de bijwagens in de bochten, die hier ter stede niet op zeer lange wagens ingericht zijn, tegen elkaar zouden schuren. Nu loopen de wagens als het ware in een punt uit, zoodat de balcon ongehinderd langs elkander kunnen gaan. Doordat men de draaiende handrem heeft vervangen door een auto-rem heeft men verkregen dat op de balcon, hoewel ze smaller zijn, meer plaats is; er zijn dertien staanplaatsen op het achter- en elf op het voorbalcon. De tot dusver gebruikte klapdeuren zijn vervangen door schuifdeuren, ook al om meer plaats te verkrijgen. De ingangen zijn zeer breed en gemakkelijk. De trede is laag gelegen, doordat de geheele wagen wat lager gebouwd is dan tot dusver gebruikelijk was. Men heeft alles gedaan om den wagen zoo laag mogelijk te maken; daarom is de wieldiameter gedrukt en zijn de weerstanden niet meer onder den wagen, maar op het dak aangebracht. Doordat de wagens langer zijn, liggen de assen natuurlijk verder uit elkaar. Teneinde nu in de bochten schokken te voorkomen is de wagen-ophanging voorzien van een schommel-inrichting volgens Engelsch systeem. Deze schommel-inrichting is boven de aspotten aangebracht en brengt teweeg dat de wagen in een bocht meegeeft. Ten slotte zij nog vermeld dat de beugelconstructie zwaarder is gemaakt met het oog op eventueele toepassing van sleepstukken die geen radio-storingen teweeg brengen."

Enige jaren geleden werd het uniform van het trampersoneel ingrijpend gewijzigd. Bestuurders en conducteurs kregen toen een soort chauffeurskostuum aangemeten, dat nu toch niet zo scheen te bevallen; in het bijzonder de pet beviel niet. Er zouden nu nieuwe petten komen van hetzelfde model, dat de controleurs droegen.

15 mei 1929

Blijkens een bericht in het Alg.Hbld. hadden de bewoners van de Apollolaan, Minervaplein e.o. (in de krant aangeduid als de "godenwijk") twee adressen – met een groot aantal handtekeningen – aan de gemeenteraad verzonden, waarin zij vroegen om een busverbinding met het Centrum.

De tramdirectie had aan de krant meegedeeld, dat grote bussen niet in het centrum konden rijden, maar dat de nieuwe tramlijn 24 (Stadionweg – J.M. Coenenstraat – Ferd. Bolstraat v.v.) nog voor het eind van het jaar gereed zou zijn. De nieuwe lijn 12, van West naar Zuid, zou in juni gaan rijden.

Op de Adm. De Ruijterweg bij de R.K. kerk is gisteravond omstreeks zes uur een man van middelbare leeftijd, die met zijn fiets de trambaan overstak, door een tram van de N.Z.H. naar Sloterdijk overreden. Hij was op slag dood. De bestuurder van de Sloterdijker had nog uit alle macht geremd, maar het ongeval niet meer kunnen voorkomen. De man heeft waarschijnlijk alleen gelet op de tram die van de andere kant kwam. Zijn lijk werd door de G.G.D. naar het Wilhelminagasthuis gebracht. Dit was het vierde ongeluk met dodelijke afloop in korte tijd dat in deze straat gebeurde, schreef het Alg.Hbld.

16 mei 1929

Op de Plantage Middenlaan lette een oude vrouw niet op bij het oversteken, waardoor ze door een motorwagen van lijn 14 werd aangereden, met haar hoofd tegen de straat sloeg, en bijna op slag dood was.

Door een ontsporing bij de remise Leidschevaart in Haarlem kwam er tussen 8.08 en 9.12 uur vanmorgen geen tram uit Haarlem in Amsterdam aan. De forensen richting Haarlem konden echter gebruik maken van de inrukkende wagens van de dienst naar Sloterdijk, zodat zij weinig last van vertraging hadden. In omgekeerde richting konden de reizigers met een abonnement op vertoon daarvan met de trein reizen.

17 mei 1929

Uit het Alg.Hbld.:

**"GOEDKOOPT... DUURKOOPT.
Misplaatste economie.**

DE Amsterdammers zelf zijn er vertrouwd mee geraakt. Wie van den Dam of het Postkantoor naar het Station tramt, betaalt natuurlijk vijf cent.

De buitenlui, de lieden, die voor één dagje in stad komen, zijn aan dit faveurtje nog niet gewend. Als zij, aan het station, in de tram stappen en den wensch kenbaar maken, tot den Dam te willen meerijden, staat er blijde verrassing op hun gezicht te lezen, als de conducteur hun vijf cent van het toegestoken dubbeltje terugbetaalt „Kost het maar vijf cent?" is dan de verwonderde vraag.

En de conducteur legt — misschien wel een dozijn keer per dag — uit, dat alleen de twee stukjes Station—Dam en Station- Postkantoor zoo „voordeelig" zijn voor de passagiers.

De buitenman had het in zijn oor geknoopt. Tot den Dam kostte een trammetje niet meer dan een stuiver! Dat moest hij zijn vrouw, die de volgende week naar stad ging, vertellen; ze zou er haar voordeel mee kunnen doen!

Mevrouw bezocht inderdaad de volgende week de hoofdstad, met haar dochter. In "Zuid" zouden ze familie gaan bezoeken. Op het Stationsplein wachtten ze op een tram.

„We moeten de zestien heben, nietwaar?" informeerde de dochter.

„Ja.. . eh maar wacht eens even, wat zei vader ook weer van die goedkoopte trams naar den Dam?" De dochter wist het.

„Die kosten maar vijf cent," duidde ze aan.

„Weet je wat, laten we dan eerst tot den Dam rijden, dat is allicht voordeeliger."

Moeder en dochter bestegen een overvolle „vijf", kregen inderdaad twee biljetjes voor één dubbeltje en verwonderden zich hardop, hoe de tramdirectie het gedaan kreeg, passagiers voor zoo weinig geld te vervoeren.

Op den Dam stapten ze uit, stonden even te kijken naar de manoeuvres van den agent aan het stopbord.

„Wilt u boodschappen gaan doen?" vroeg de dochter.

„Neen, ik had gedacht, eerst maar naar tante Lies te gaan. Kijk, daar komt lijn zestien. Mooier kan 't niet"

Weer stappen de dames in en met een grappig bedoeld: „Nu zijn we duurder uit“, haalt moeder een kwartje te voorschijn, laat den conducteur voor de moeite van het wisselen twee en een halve cent houden.

De dochter denkt na, zegt eindelijk: „We zijn inderdaad duurder uit.“ „Wat bedoel je?“ „Wel, als we van het station af dadelijk de goede tram hadden genomen in plaats van op den Dam over te stappen, had het ons twintig cent gekost in plaats van dertig.“ Het kostte eenige moeite voor mama overtuigd was van haar misplaatste economie. Toen ze haar fout inzag, glimlachte ze verlegen.

„Laten we maar niets aan vader zeggen!“
E.”

18 mei 1929

Vanochtend is bij de Muiderpoort een bijwagen van lijn 14 ontspoord, wat enige vertraging in de tramdienst opleverde.

19 mei 1929

In de Van Woustraat wilde een man op een rijdende tram van lijn 8 springen. Hij miste en viel met zijn hoofd tegen een treeplank; gewond werd hij naar het O.L.V. Gasthuis vervoerd.

21 mei 1929

Bij een artikel over de historie van de verbreding van de Vijzelstraat plaatste het Alg.Hbld. deze foto van de oude toestand:



Voorheen: De Vijzelstraat gezien van de brug over de Prinsengracht.

22 mei 1929

Op beide Pinksterdagen heeft de tram in totaal 811.810 passagiers vervoerd, op 1^e Pinksterdag 380.500, en op 2^e Pinksterdag 431.310. Vorig jaar – tijdens de Olympische Spelen – bedroegen deze aantallen 412.906, resp. 478.872, in totaal 891.778.

In de Rapenburgerstraat viel een 15-jarig meisje, dat met de fiets voor een vrachtauto uitreed in de richting van het J.D. Meijerplein, doordat haar voorwiel in de tramrails raakte. De vrachtauto overreed haar, en ze was op slag dood.

25 mei 1929

Gisteravond is op de Middenweg een vrouw door een motortram van de Gooische Stoomtram overreden. Bestuurder en conducteur hebben niet gezien, hoe ze onder de tram geraakt is. Naar het ziekenhuis vervoerd bleek ze een schedelfractuur te hebben.

26 mei 1929

De afdeling Amsterdam van de Algemeene Bond van Overheidspersoneel in Nederland heeft een adres tot de gemeenteraad gericht, waarin werd opgemerkt, dat vooral de lonen en rechtspositie van het rijdend personeel van de tram verbeterd dienden te worden, o.a. door hen te plaatsen in een hogere loongroep. Ter ondersteuning van die eis zou op 28 mei in Bellevue een vergadering van het betreffende personeel worden gehouden.

Uit het Alg.Hbld.:

"VAN WIJSNEUS.

MOOIERE PETTEN OP DE TRAM.

Eenige jaren geleden werd de pet met den gouden band en de jas met den hoogen kraag en de roode krullen van bestuurders en conducteurs afgeschaft. Deze lieden werden in een soort chauffeurs-pak gestoken. Dit is niet bevallen; inzonderheid de pet niet; het model was leelijk en ongemakkelijk. Veel liever wilden ze de oude pet weer terughebben. (Ochtendblad 12 Mei). Onze tramconducteurs schijnen toch meer onder hun pet te hebben dan men zou verwachten. Zij doen niet mede aan de democratische agitatie tegen beroepscostuums, een agitatie welke onze dienstboden de elegante mutsjes deed afzetten. Integendeel de trambewakers vechten voor hun oud mooi uniform en mooie pet. Veel goud en rood, veel krullen en franje! Gaarne steunen wij dat streven. Indien een beroep eervol is moet men ook met trots de uniform kunnen dragen. Waarom heeft de bestuurder niet een reuzen allonge pruik met den driekanten steek, een hermelijnen vest met kanten lubben? (Beneden den gordel is het costume onzichtbaar, kuitbroek is dus onnoodig). Hij bestuurt immers een wagen van 30 paarden, vijf maal meer dan een oud kroningsrijtuig.

Den conducteur of geleider zou men kunnen dossen in den bonten mantel en den tulband, die de geleider van onze karavaan droeg toen wij op kameelen door de Sahara trokken. In die burnous waren zakken genoeg voor honderd bonboekjes. De tulband 'behoedt het hoofd tegen stooten aan de deur.

De wereld wordt hoe langer hoe valer en eentoniger; laten we vooral ons straatleven weer wat opkleuren. Als de conducteurs nu hun zin krijgen, dan zien we misschien ook de kellners bevrijd van hun kale rokken en verfrommelde hemden, om ze trots in harlekijn costume hun blaadjes met 40 glazen te zien balanceeren door Trianon of over een bordes op het Rembrandtplein. Onze politie, niet meer somberblauw, maar als de schutters van den Maaltijd of de Nachtwachten van Rembrandt. Stop! Wij raken hierover niet uitgepraat."

De Kroon heeft beslist op het beroep van de Gooische Stoomtram tegen de vergunning, die aan de autobusonderneming "Gooi-Express" was verstrekt. De busonderneming zal moeten verdwijnen, zodra de modernisering van de "Gooische" een feit is.

De secretaris van de Ned. Bond van Autobusdienstondernemingen heeft daarop een stuk geschreven in het Alg.Hbld., met de strekking dat aan die modernisering nog al wat vastzit – aanleg dubbelspoor, eigen baan. afschaffing van de stoomtractie, zelfs van elektrificatie is sprake geweest – dat het nog geruime tijd zal duren voor het zo ver is, en dat de Gooi-Express dus (voorlopig) zal blijven rijden. Het is ook de vraag, of de wijze van modernisering, die de directie van de Gooische voor ogen heeft, gande zal vinden in de ogen van de toekomstige minister van Waterstaat. Het ontbreken van normen op dat gebied werkt in het voordeel van de bus. Nu de Gooi-Express zal blijven rijden, is de kans groter dat het oordeel van de minister de bus zal begunstigen.

30 mei 1929

Van de nieuwe stalen motorwagen en bijwagens van de tram, die twee weken geleden in de krant werden beschreven, zijn er thans een aantal in dienst gesteld op lijn 16.

31 mei 1929

De proef met overstapkaartjes op vier trajecten was een groot succes. Gemiddeld werden er per week 30.000 verkocht, en op afgelopen zondag alleen al 6.000. Alleen vroeg het publiek inmiddels om veel meer trajecten, zoals Rembrandtplein – Rijksmuseum of Concertgebouw, Jodenbreestraat – Concertgebouw etc., waar men voor 10 cent gebruik van kon maken, maar te verwachten viel, dat de tramdirectie daar geen gehoor aan zou geven. Overstapkaartjes zouden alleen worden ingevoerd op trajecten, waar men anders de exploitatie van een aparte lijn zou overwegen.

Vanmorgen in het spitsuur is van een van de nieuwe trams van lijn 16 defect geraakt; een remtrommel liep warm, waardoor de tram vanaf het Concertgebouw langzaam en voorzichtig moest rijden. Bij de Reguliersdwarsstraat kon de tram niet verder, en moest op een zijspoor gerangeerd worden. De passagiers moesten te voet verder.

1 juni 1929

De koudeperiode van het eerste kwartaal van dit jaar heeft ook zijn weerslag gehad op het vervoer per tram en bus. Er werden 34.384.000 passagiers geteld, minder dus dan vorig jaar toen in dezelfde periode 35.118.000 passagiers werden vervoerd.

Blijkens een bericht (dat niets met de Amsterdamse tram te maken heeft) in het Alg.Hbld. liet een bejaarde rentenier in Parijs onlangs een verzameling van 80.000 tram- en omnibuskaartjes na, die hij allemaal zelf had gebruikt.

2 juni 1929

De N.R.Ct. gaf het volgende overzicht van de in mei 1929 vervoerde passagiers:

Maand/periode	Aantal dagen met neerslag	Vervoerde passagiers
mei 1929	3	11.955.000
mei 1928	8	12.013.762
april 1929	11	11.608.917
jan.-mei 1929	24	57.948.000
jan.-mei 1928	42	58.674.493

Tussen 17 mei en 13 juni 1928 werd het Olympisch hockey- en voetbaltoernooi gehouden.

4 juni 1929

Zaterdag is in de Vijzelstraat een man, die achterop een tram stond, daar plotseling vanaf gevallen. In bewusteloze toestand werd hij naar het Wilhelminagasthuis vervoerd.

Diezelfde dag zijn op de Mauritskade bij Station Weesperpoort een tram van lijn 3 en een vrachtauto met ijzer op elkaar gereden. De auto sloeg om en de lading viel op straat; de tram ontspoorde. Het duurde een uur voordat de straat weer vrij en de tram herspoord was. Gedurende die tijd moest het tramverkeer in beide richtingen omgeleid worden.

In het eerste kwartaal van dit jaar heeft de tram volgens opgave van de verkeerspolitie 222 verkeersongevallen veroorzaakt.

5 juni 1929

De technisch opzichter bij de gemeentetram, H. Krol vierde vandaag zijn zilveren jubileum in dienst van de gemeente. Directeur Van der Putte sprak hem toe en bood de gebruikelijke envelop aan, en Ir. Hofman bood namens de collega's een cadeau aan.

In verband met het sterk toegenomen aantal verkeersongevallen op de Adm. De Ruijterweg hebben de A.N.W.B. en de K.N.A.C. een adres tot B. en W. gericht met het verzoek de concessievoorwaarden van de N.Z.H.T.M. zodanig te wijzigen, dat de hekken langs de trambaan verwijderd en de trambaan bij de weg getrokken kunnen worden, waardoor de hele breedte van de weg voor het verkeer beschikbaar zou komen.

Gisteravond omstreeks zeven uur is een personenauto, die uit de Ruysdaelstraat de van Baerlestraat indraaide, met een tram van lijn 3 in botsing gekomen. Een voorwiel en een spatbord van de auto

werden ontzet, maar persoonlijke ongevallen waren er niet. Het tramverkeer had enige tijd vertraging door dit ongeval dat veel bekijks trok.

6 juni 1929

Gistermiddag ca half vijf brak brand uit in het depot van de Tulsa Oliefabrieken aan de Prins Hendrikkade 108. De brandweer bestreed het vuur met twee stralen, en was de brand in korte tijd meester. Het tramverkeer ondervond slechts weinig stagnatie.

8 juni 1929

Vandaag mochten in verband met de feestelijke intocht van de koningin-moeder en de de daarop volgende huldiging geen trams en autobussen rijden van 13.15 tot 16 uur langs Dam en Damrak, alsmede van 13.45 tot 14.45 uur langs het oostelijk deel van het Stationsplein, de Kamper- en Middentoegangsbrug.

Als gevolg hiervan reden tussen 13 en 16 uur de lijnen 4 en 16 tot het Muntplein, de lijnen 9 en 11 tot het Rokin bij den Dam, volgde lijn 14 tussen Mauritskade bij het Koloniaal Museum en kruising Rozengracht de route van lijn 10, terwijl van lijn 5 de wagens komende van de Weesperzijde van Ceintuurbaan tot Muntplein de route van lijn 4 volgden en teruggingen over eigen lijn; de wagens komende van Haarlemmerplein konden slechts tot het Stationsplein rijden.

De autobussen van de lijnen B, C en L reden tot en van de Prins Hendrikkade bij de Nicolaaskerk. Verder eindigden van 13.45 tot 14.45 uur de wagens van de lijnen 8 en 21 op de Prins Hendrikkade bij de Schreierstoren. Van lijn 13 reden de wagens komende van het Mercatorplein tot het Stationsplein en die komende van de Czaar Peterstraat tot de Prins Hendrikkade bij de Schreierstoren. Van lijn 18 gingen de wagens van Sloterdijk tot het Stationsplein, en die van liet Mariniersplein tot de Schreierstoren. Lijn 22 werd gedurende dit uur stopgezet.

Passagiers op de onderbroken lijnen 5, 13 en 18 konden met het ontvangen kaartje op het ene deel van de lijn de rit alleen vervolgen op het andere deel na te voet het niet bereden deel van het traject te hebben afgelegd.

Gedurende de bovenbedoelde periode werden geen overstapkaarten uitgegeven op lijn 4 naar lijn 5, noch omgekeerd op lijn 5 naar lijn 4.

11 juni 1929

Aangekondigd werd, dat in verband met de aubade die de volgende dag aan Koningin Emma gebracht zou worden, die ochtend tussen 10 en 12.30 uur geen trams of bussen langs het Damrak en over de Dam mochten rijden. Ten aanzien van de tramlijnen 4 en 16, 9 en 11, 14, en 5, en de buslijnen B, C, en L golden dan dezelfde maatregelen als op 8 juni; de tramlijnen 8, 21, 13, 18 en 22 konden hun normale routes blijven volgen.

Met ingang van 13 juni zal een nieuwe tramlijn 12 gaan rijden van Mercatorplein tot Amstellaan. Deze zal met eenmanswagens worden geëxploiteerd, en de volgende route volgen:

Mercatorplein, Hoofdweg, Postjesweg, Kinkerstraat, Bilderdijkstraat, 1^e Constantijn Huygensstraat, Overtoom, Stadhouderskade (heen Hobbemastraat), P.C. Hooftstraat, Van Baerlestraat, Roelof Hartplein, Ceintuurbaan, Van Woustraat, Rijnstraat, Amstellaan bij de Amsteldijk.

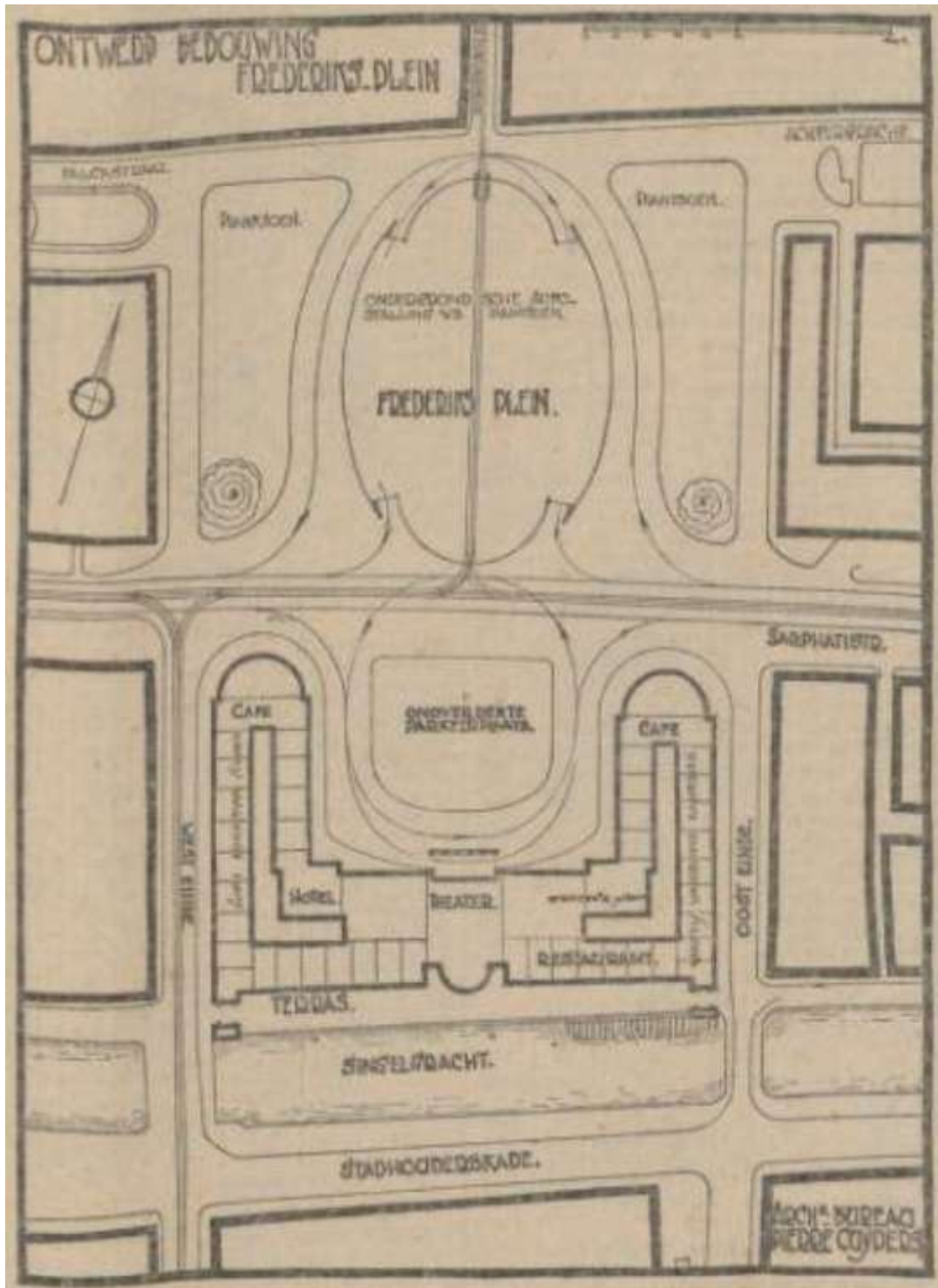
Met ingang van dezelfde dag zal de standplaats van lijn 8 worden verlegd van Lekstraat naar Daniël Willinkplein, zal lijn 7 met tweemanswagens bediend worden, en worden de standplaatsen van de lijnen 6 en 10 in de 1^e Van Swindenstraat verwisseld.

12 juni 1929

Gistermiddag is op het Rapenburgerplein van een auto een wiel afgelopen. De auto stond op de tramrails en kon uiteraard niet verder, en het duurde lang voordat het tramverkeer weer verder kon.

13 juni 1929

Er is een plan gemaakt voor bebouwing van het Frederiksplein; het ging in het Alg.Hbld. vergezeld van onderstaande situatietekening. De ontwerper – P. Cuypers – ging er kennelijk van uit, dat het circuit zou verdwijnen.



14 juni 1929

Sinds gisteren hebben de bewoners van Zuid en West de tramverbinding waar zij al zo lang om hebben gevraagd. Ofschoon krantenmensen schreven, dat zij bij een rit met lijn 12, die zij gisteren maakten, het grootste deel van de rit de enige passagiers waren, werd hen door een trambestuurder verzekerd, dat er over de klandizie niet te klagen viel. En inderdaad, de zes trams van lijn 12 die zij tegenkwamen, waren alle aardig gevuld. En het bestuur van de buurtvereniging "Zuid" had reeds bij het personeel van zijn blijdschap over de komst van lijn 12 laten blijken. De lijnkleuren van de nieuwe lijn waren verticaal geel-rood.

Gistermiddag is op het Stationsplein, even voor het vertrek van de Koningin, een voetganger onder de tram geraakt. Met een ernstige beenwond is hij in een ziekenhuis opgenomen,

15 juni 1929

Uit het Alg.Hbld.:

"TRAMAMBTENAAR GESCHORST.

Die jaren lang klachten verzamelde.

Een ambtenaar aan een van de tramremises heeft bij B. en W. tal van klachten ingediend tegen het trambedrijf en deszelfs leiding.

De betrokkene heeft gedurende tal van jaren grieven tegen zijne superieuren verzameld, hij zond aan eenige raadsleden een schrijven, waarin een staalkaart wordt gegeven van door hem geuite beschuldigingen; in die brieven verzoekt hij aan de desbetreffende raadsleden zijn schrijven door te geven aan hunne collega's in de vroedschap, waarvan de naam met dezelfde letter begint als hij, waaraan de brief is gericht.

B. en W. hebben den man geschorst."

19 juni 1929

Een 40-jarige man die op het Rokin op een rijdende tram wilde springen, miste en kwam tegen de bijwagen terecht. Hij werd aan beide knieën gewond en per ziekenauto naar het Binnengasthuis gebracht. Het tramverkeer kreeg 10 minuten vertraging.

22 juni 1929

In verband met werkzaamheden aan de Sloterkade en de Sloterweg tussen de brug voor de Zeilstraat en de Generaal Vetterstraat, zal buslijn G van 22 juni af de Hoofddorppweg, het Hoofddorppelein en de Aalsmeerweg in twee richtingen berijden. De halte op de Sloterkade vervalst, en op het Hoofddorppelein komt een tijdelijke halte.

25 juni 1929

Zaterdag trad in een motorwagen van lijn 3 in de Sarphatistraat kortsluiting op. De passagiers schrokken van de grote steekvlam en de rook op het voorbalkon, en drongen in paniek naar de uitgang. Een vrouw werd van de tram geduwd, en beschadigde haar jas; een andere vrouw sprong van de tram en kwam te vallen, waardoor ze licht aan hoofd en knieën werd gewond. Ze werd per ziekenauto naar huis gebracht.

26 juni 1929

Kitsz (r.s.p.), Wijnkoop (c.p.c.) en Lisser (c.p.h.) hebben een voorstel ingediend voor verbetering van de arbeidsvoorwaarden van het gemeentepersoneel. Ten aanzien van het rijdend trampersoneel wilden zij de 45-urige werkweek, met dien verstande dat de dagelijkse werktijd zou vallen binnen ten hoogste 11 uur per dag.

27 juni 1929

Op de Haarlemmerweg bij de Uitweg is woensdag omstreeks 7 uur 's avonds een plm. 35-jarige man door een tram van de N.Z.H. overreden en gedood. Zijn lijk is naar het Wilhelminagasthuis vervoerd. Daar zijn identiteit onbekend was, verzocht de commissaris van politie van het bureau Adm. De Ruijterweg om inlichtingen daaromtrent.

28 juni 1929

Het navolgende bericht stond in het Nieuw Israelitisch Weekblad, dat kennelijk juli schreef, waar juni werd bedoeld:

"Met ingang van Maandag 24 Juli j.l. is de route van buslijn A in het Tuindorp Watergraafsmeer, op verzoek van de betrokken buurtvereniging eenigszins gewijzigd. De bussen van lijn A zullen komende van den Middenweg door de Veeteeltstraat naar den Brink rijden en daar standplaats nemen rechts van den rijweg aan het middenplantsoen tegenover de Galerij. In de richting naar de stad wordt de Landbouwstraat en de Zaiersweg gevolgd om den Middenweg te bereiken. Voor beide richtingen zal een halte geplaatst worden ter hoogte van de Weidestraat.

In verband met de werkzaamheden aan het gedeelte Sloterkade en Sloterweg, gelegen tusschen de brug voor de Zeilstraat en de Generaal Vetterstraat, wordt door buslijn G vanaf 22 Juli j.l. de Hoofddorppweg, het Hoofddorppelein en de Aalsmeerweg bereden in beide richtingen. De halte op de Sloterkade vervalst, terwijl aan het Hoofddorppelein een tijdelijke halte wordt geplaatst."

29 juni 1929

Gistermiddag omstreeks vijf uur zakte op de Amstelveenscheweg een met puin beladen kipkar door de wielen, precies op de trambaan, wat een vertraging in de tramdienst van ongeveer 20 minuten veroorzaakte.

1 juli 1929

Met ingang van 4 juli a.s. zal lijn 20 worden doorgetrokken via Scheldestraat, Noorder Amstellaan en Daniël Willinkplein naar Amstellaan bij de Amsteldijk. Tramhaltes komen in de Ferd. Bolstraat bij de RAI, op de Noorder Amstellaan bij Scheldestraat, Maasstraat, Schipbeekstraat, en de Reggestraat, op het Daniël Willinkplein bij de Rijnstraat, en op de Amstellaan bij de Kromme Mijdrechstraat.

2 juli 1927

De N.R.Ct. gaf het volgende overzicht van de in juni 1929 vervoerde passagiers:

Maand/periode	Aantal dagen met neerslag	Vervoerde passagiers
juni 1929	7	11.459.000
juni 1928	9	11.316.348
mei 1929	3	11.934.960
jan.-juni 1929	31	69.387.000
jan.-juni 1928	51	69.990.841

Tussen 17 mei en 13 juni 1928 werd het Olympisch hockey- en voetbaltoernooi gehouden.

8 juli 1929

In de gemeenteraadsvergadering van gisteren is een voorstel van Wijnkoop c.s. tot invoering van een 45-urige werkweek en een 6-urige arbeidsdag voor het rijdend trampersoneel verworpen met 34 tegen 4 stemmen.

17 juli 1929

Toen een chauffeur met zijn auto de Jacob van Campenstraat uit kwam, merkte hij te laat op, dat er een tram van lijn 4A naderde. Hij botste tegen de tram; zijn auto verdween gedeeltelijk onder het voorbalkon van de motorwagen, en er ontstond daardoor brand. Er ontstond lichte paniek onder het publiek, en een passerende auto reed het trottoir op, waardoor een persoon werd gewond.

19 juli 1929

Op de Nieuwe Amstelbrug moest een tramstel van lijn 5, dat van de Weesperzijde kwam, stoppen voor een passerende auto. De chauffeur van een gemeentelijke autobus merkte dat te laat op, waardoor zijn bus tussen de bijwagen van de tram en de stoerprand klem kwam te zitten. De materiële schade was groot.

23 juli 1929

Op de Mauritskade bij het Koloniaal Instituut is de 65-jarige A., die de weg overstak voor een stilstaande tram, door een vrachtauto overreden. Hij was op slag dood.

25 juli 1929

Gistermiddag omstreeks half vier had in de Marnixstraat een ernstige botsing plaats tussen een vrachtauto en een motorwagen van lijn 10. De auto kwam in volle vaart de Nieuwe Passeerderstraat uitrijden en draaide naar links in de richting Rozengracht, juist toen een tramtrein van lijn 10 naderde. Door onoplettendheid van den chauffeur, die, hoewel hij een vrij uitzicht had, de tram te laat zag en die geen voorrang meer kon geven, was een botsing onvermijdelijk. De linker voorkant van de auto werd zeer zwaar beschadigd, terwijl het voorbalkon van den motorwagen werd ingedrukt, waardoor de schakelkast onklaar raakte.

De chauffeur van de auto en de trambestuurder tram liepen lichte verwondingen op aan het gezicht door de rondvliegende glasscherven. Een 12-jarige jongen, die achter in de vrachtwagen zat, werd door de schok van de aanrijding tegen de straat geslingerd en kreeg een paar schaafwonden. Per ziekenauto werd hij naar het Tesselschade-ziekenhuis overgebracht, vanwaar hij, na verbonden te zijn, per auto naar huis werd gebracht.

De motorwagen en bijwagen zijn, nadat de passagiers waren uitgestapt, ter reparatie naar een van de remises vervoerd.

31 juli 1929

Gistermiddag om ongeveer kwart voor zes heeft op de Weteringschans een zeer ernstig ongeval plaats gehad. Een 60-jarige vrouw stapte plotseling van de vluchtheuvel bij de brug naar het Rijksmuseum, zonder acht te slaan op een met een flinke snelheid naderende tram van lijn 19. De bestuurder kon niet meer bijtijds stoppen, met het noodlottig gevolg dat de vrouw gegrepen werd en onder de baanschuiver terecht kwam. De wagen moest worden opgevijseld en toen bleek, dat van het slachtoffer, dat bewusteloos was, een voet was verbrijzeld, terwijl zij ook verschillende kneuzingen had opgelopen. In zeer ernstige toestand is zij per ziekenauto naar het Tesselschade-ziekenhuis vervoerd.

Op het Koningsplein heeft gistermiddag tegen 5 uur een gecompliceerd verkeersongeluk plaats gevonden. De koetsier van een sleperswagen van Van Gend en Loos. die de Reguliersdwarstraat wilde uitrijden, stak daartoe, na met de hand een teken te hebben gegeven, de rails over. Een achter dezen wagen rijdende personenauto stopte onmiddellijk en dat wilde ook de bestuurder van een tram van lijn 2 doen. die weer achter de auto kwam aanrijden, de tramwagen gleed echter door, raakte het linkerachterspatbord van de auto en vervolgens het achterste gedeelte van de sleperswagen, die hoog met kisten was geladen. Die wagen sloeg daardoor om, met het gevolg, dat de straat in een oogwenk in een chaos van kisten herschapen was. Persoonlijke ongevallen kwamen niet voor. Van de tramwagen brak de voorruit. Het verkeer ondervond ongeveer 15 minuten vertraging.

1 augustus 1929

In de Cruquiusstraat viel een 47-jarige man uit een rijdende tram, waardoor hij aan het hoofd gewond werd en met een ziekenauto naar het O.L.V. Gasthuis gebracht moest worden. Hij had wat wasgoed en een wringer bij zich, die waren aangegeven bij de politie als zijnde ontvreemd van een trapportaal in de Blankenstraat.

2 augustus 1929

Als gevolg van een storing in het bovenleidingnet van de tram is gisteren van ½ 1 tot ½ 2 's middags het tramverkeer gestremd geweest in een gebied, dat begrensd wordt door P.C. Hoofstraat, Kleine-Gartmannplantsoen, Weteringschans tot Rijksmuseum en Gabriël Metsustraat.

Aantal vervoerde passagiers in juli 1929, volgens opgave van de N.R.Ct.:

Maand/periode	Aantal dagen met neerslag	Vervoerde passagiers
juli 1929	4	11.459.000
juli 1928	6	11.559.708
juni 1929	7	11.469.699
jan.-juli 1929	35	80.857.000
jan.-juli 1928	57	81.550.549

5 augustus 1929

Onder het viaduct Spaarndammerstraat is een man van 25 jaar door een gemeentelijke autobus aangereden, waardoor hij zijn sleutelbeen brak en naar het Tesselschade-ziekenhuis vervoerd moest worden.

8 augustus 1929

De Utrechtschestraat zou tussen Rembrandtplein en Heerengracht van 8 t/m 21 augustus voor het verkeer gesloten zijn in verband met werkzaamheden aan de trambaan en herstel van de bestrating.

11 augustus 1929

In het ontwerp van de gemeentebegroting voor 1930 is met een bijdrage van de gemeentetram rekening gehouden, die f 135.000 lager is dan dit jaar.

13 augustus 1929

Uit Het Centrum:

"NIEUW MODEL TRAMWAGENS.

Ingevolge opdracht van de Directie der Gemeentetram te Amsterdam werden door Werkspoor te Zuilen een dertigtal motorwagens gebouwd van een groter type dan tot dusver gebruikelijk was. In

den zijwand zijn 4 groote ramen aangebracht, welke door middel van een hefinrichting op en neer bewogen kunnen worden. Onmiddellijk hierboven zijn de openklapbare ventilatieraampjes aangebracht, zoodat geen eigenlijke lichtkap aanwezig is. Het dak kon hierdoor tonvormig - worden. Alleen boven de balkons zijn de raampjes in het dak ingebouwd, (z.g. kieuwventilaties). Behalve door deze raampjes, heeft nog ventilatie plaats door twee Flettner-ventilatoren op het -dak. Deze worden aangedreven door den wind of door den luchtdruk, welke bij het rijden ontstaat.

Het rukken tusschen motorwagens en bijwagens is voorkomen door toepassing van wrijvingsbuffers. Deze nemen het arbeidsvermogen van den stoot op. De toegang tot de balkons wordt gevormd door dubbele schuifdeuren, terwijl de middenstijl ontbreekt. De banken zijn aangebracht in langsrichting. De lengte van deze wagens bedraagt 11 meter, terwijl de radstand 3,2 meter is, zoodat het overstek, d.i. de lengte van het deel van den wagen, dat buiten de wielstellen gebouwd is, 3,9 meter bedraagt. Door deze groote lengte komen de balkons in bochten ver buiten de baan, waardoor bezwaar zou kunnen ontstaan, wanneer twee wagens elkaar in een bocht moeten passeeren. Om dit te voorkomen zijn de zijwanden van de balkons schuin naar elkaar gebouwd, waardoor smalle kopwanden ontstaan, welke minder ver buiten de baan komen. Verder zijn deze wagens ingericht voor een vervoer van normaal 56 personen, terwijl bij groote drukte 76 personen kunnen worden toegelaten. Het aantal zitplaatsen bedraagt 24.

Ter vergelijking kunnen nog enkele afmetingen worden vermeld van de wagens van een vroegere uitvoering. De lengte hiervan bedroeg 9,7 meter bij een radstand van 2,75 meter. Het aantal zitplaatsen bedroeg 20, terwijl op ieder balkon ruimte was voor 12 personen, zoodat die wagens ingericht waren voor een normaal vervoer van 44 personen. De lengte van het zitplaatsengedeelte bedroeg 5,2 meter terwijl dit bij de nieuwe wagens 6,1 meter is."

19 augustus 1929

Zaterdagmiddag is een bejaarde vrouw van het voorbalkon van een tram van lijn 4 gevallen. Ze bleef bewusteloos liggen, en is per ziekenauto naar een ziekenhuis gebracht. 's Avonds was ze nog niet bij kennis gekomen. Haar identiteit is onbekend.

23 augustus 1929

In verband met het gereedkomen van de werken aan de bruggen bij het Nassauplein zal op 24 augustus in de middag – vermoedelijk om 17 uur – de doorgaande route van lijn 18 worden hersteld, en zal lijn 5 weer door de Spaarndammerstraat worden geleid, en lijn F weer door de Zaanstraat. De speciale overstap-buslijn zal dan vervallen.

Tevens zal met ingang van 26 augustus lijn 20 op marktdagen van aanvang dienst " tot ongeveer 8.30 's namiddags" in plaats van naar de tijdelijke standplaats aan het Frederik Hendrikplantsoen, via Marnixstraat en Planciusstraat doorrijden naar Zoutkeetsgracht.

25 augustus 1929

De heropening van de bruggen bij het Nassauplein voor het tramverkeer is geschied door twee versierde tramstellen van lijn 5.

26 augustus 1929

Gisteravond laat is een auto, waarvan de chauffeur dronken was – en die bovendien geen rijbewijs had – op de Rozengracht tot twee keer toe tegen een tram aangereden. De eerste keer sneuvelde er een treeplank van de tram, de tweede keer kwam de hevig slingerende auto, na tegen nog een tram gebotst te zijn, tegen de stoep tot stilstand. Behalve de chauffeur waren ook de andere twee inzittenden dronken. De politie heeft tegen alle drie proces-verbaal opgemaakt.

27 augustus 1929

Op Koninginnedag zullen de trambrievbussen vanaf 18 uur worden gesloten.

Gisteravond omstreeks acht uur is de 32-jarige B. in de Haarlemmerstraat bij de Heerenmarkt door een nog onbekende persoon aangereden, waardoor hij vlak voor een tram van lijn 18 op straat viel. De trambestuurder kon niet voorkomen, dat de tram B. overreed. Nadat B. onder de tram vandaan gehaald was, bleek dat hij inwendige kneuzingen had opgelopen.

30 augustus 1929

In verband met de feestelijkheden in het Stadion en het vuurwerk ter gelegenheid van de verjaardag van de Koningin zullen morgen de tramlijnen 2 en 16 van 12 uur af tot einde dienst doorrijden naar het Stadionplein. Bezoekers van het vuurwerk konden ook gebruik maken van de aanvoerlijnen 1, 15 en E.

31 augustus 1929

Uit de N.R.Ct.:

"Nieuw rollend trammaterieel.

Uitbreiding remiseruimte.

Naar ons ter oore kwam ligt het in de bedoeling van het dagelijksch gemeentebestuur, het rollend trammaterieel uit te breiden met 20 motor-, 30 bijwagens en 10 autobussen; de kosten daarvan worden geraamd op f 901.000.

Door deze uitbreiding van het wagenpark moet de tram ook kunnen beschikken over meer ruimte in de remises en werkplaatsen. Vandaar dat men wil overgaan tot verbouwing van öe hoofdremise aan de Tollensstraat, daar zal dan de ruimte voor berging van tramwagens verdwijnen, opdat die voor werkplaatsen kan worden ingericht.

De kosten voor deze verbouwing worden geraamd op f 70.000.

Op den duur zullen de bij-remises Koninginneweg en Amsteldijk verdwijnen: de remise Havenstraat dient echter volgens de bestaande voornemens te worden vergroot. Daartoe zal een aan de remise grenzend terrein, waarvan de erfpacht afloopt, worden getrokken bij die remise en op dien grond een gebouw worden gesticht, waarin berging zal zijn voor 98 tramwagens; de kosten van dit plan worden geraamd op f 697,500. De uitbreiding van remise-ruimte zal later nog moeten worden voortgezet, want het bouwen van een autobusgarage wordt eveneens noodzakelijk geacht. Daartoe zal een garage worden opgetrokken op het terrein der vroegere Oostergasfabriek; met dit plan zijn, volgens hetgeen werd begroot f 130,000 gemoeid.

Alles bijeen een bedrag aan uitgaven van f 1.858.500. (Hdbl.)"

1 september 1929

Het traditionele vuurwerk ter gelegenheid van Koninginnedag is dit jaar gehouden op een terrein aan de nog niet in gebruik zijnde ringspoorbaan, aan de Amstelveenscheweg bij de Zuidelijke Wandelweg. Door het mooie weer was het bijzonder druk, en de bezoekers trokken na afloop in dichte drommen de stad in om feest te vieren. "Het leek wel, of de tram op dezen avond haar heele jaar goedmaakte," schreef de N.R.Ct.

2 september 1929

Wegens het uitvoeren van tramwerken zal de Haarlemmerdijk van Haarlemmerplein tot de Korte Prinsengracht van 2 september tot en met 29 oktober voor alle rijverkeer gesloten zijn.

4 september 1929

Een jongen van 15 jaar, die gistermiddag omstreeks drie uur vanaf de Prinsengracht de Utrechtschestraat inreed, richting Keizersgracht, wilde vóór een naast hem rijdende tram voor een geparkeerde vrachtauto langs passeren. Deze manoeuvre mislukte, met als gevolg, dat de jongen tussen motor- en bijwagen in viel. De tram remde meteen, waardoor het voor de jongen bij een paar flinke schaafwonden bleef. Een ambulance bracht hem naar huis.

Een 30-jarige matroos, die op de Prins Hendrikkade bij de Foeliestraat op een rijdende tram van lijn 3 (bedoeld zal zijn lijn 13) wilde springen, miste en viel onder de bijwagen. Hij werd overreden en was op slag dood.

9 september 1929

Door een storing bij het P.E.N. was er vanmorgen tussen 9 en 19 uur geen stroom op het traject Sloterdijk – Halfweg – Haarlem van de N.Z.H. Verscheidene tramtreinen bleven onderweg staan, waardoor er langdurige stagnatie in het tramverkeer ontstond. Pas na 10 uur kwam dat weer langzaam op gang.

10 september 1929

Met ingang van 12 september a.s. zal lijn 3 worden ingekort tot het Frederik Hendrikplantsoen. Tevens zullen dan, op proef, de volgende overstaplijnen worden ingesteld:

Lijn 3/13 van Frederik Hendrikplantsoen naar Mercatorplein, c.q. Stationsplein v.v.;
Lijn 3/13 van Javaplein naar Stationsplein v.v.
Het verplichte overstappunt is aan de De Clercqstraat, hoek Bilderdijkstraat.

Het Vaderland schreef dit over een zakkenroller op lijn 2:

"Gistermiddag is op een bijwagen van lijn 2 te Amsterdam een zakkenroller op heeterdaad betrapt. Als gewoonlijk was het middenbalcon stampvol. Opeens voelde de directeur van het postkantoor, de heer Van Beers, die zich per tram huiswaarts begaf, dat zijn portefeuille bezig was in andere handen over te gaan. Vlak bij hem bevond zich een heer met, overeenkomstig de regelen van de kunst, een regenjas over den arm. De heer Van Beers vermoedde terstond in dezen man den zakkenroller en greep diens anderen arm, waarmede hij onder bescherming van de jas gemanoeuvreerd had. De aldus op heeterdaad betrapt had de portefeuille nog in de hand. Onder groote belangstelling van de zijde van het publiek werd de zakkenroller naar het bureau Leidscheplein overgebracht. (Tel.)"

11 september 1929

Volgens een artikel in de N.R.Ct. zag het er voor de Noordhollandsche Tramweg-Mij. slecht uit: "Waarschijnlijk zal thans ook de Noordhollandsche tram gaan verdwijnen. Want het bedrijf is vastgelopen. De concurrentie der autobuslijnen is zóó doodend, dat de Maatschappij met groote tekorten heeft te worstelen. Men heeft nog gepoogd tot in hoogste instantie, de concessies aan de autobusdiensten tegen te houden, doch dit is niet gelukt. De Tramwegdirectie hoopt het bedrijf nog in stand te houden met gemeentesubsidie, waarvoor het zich gewend heeft tot de besturen der aan de tramlijnen liggende gemeenten. In totaal zal een bedrag van f 30.000 per jaar noodig zijn. De besturen der vakorganisaties van tramwegpersoneel steunen deze pogingen, omdat anders 160 man personeel op straat komt te staan.

16 september 1929

Wegens het verrichten van werkzaamheden aan de trambaan zal de Haarlemmerstraat met ingang van heden voor zes weken bij gedeelten voor alle rijverkeer gesloten zijn.

17 september 1929

In de Jan Evertsenstraat sprong een vrouw van een rijdende tram van lijn 13. Ze kwam met een van haar benen onder de bijwagens en moest nu een voet missen.

24 september 1929

Gisteravond is op de Rozengracht een 70-jarige man door een tram aangereden. Hij werd in het Wilhelminagasthuis opgenomen, en maakte het goed.

2 oktober 1929

De gemeentetram heeft in september 11.733.000 passagiers vervoerd (sept. 1928 11.203.878); in de maanden januari t/m september werden 104.307.000 passagiers vervoerd (1928: 104.946.845).

Door een grote brand in het pand Prins Hendrikkade 174-175, waarin o.a. een confectiebedrijf was gevestigd, was het verkeer ter plaatse ruim een uur gestremd en konden ook de lijnen 13 en 18 daar niet passeren.

4 oktober 1929

In de gemeenteraadsvergadering van gisteren is besloten tot instelling op proef van busverbindingen van Nieuwendam naar Durgerdam, Ransdorp en Zunderdorp.

Tevens was een groot aantal adressen ingekomen, die alle betrekking hadden op de Adm. De Ruyterweg.

Kropman (r.k.) wees er op, dat de klachten algemeen zijn. Het is een slechte verkeersweg, die erg onveilig is, er zijn dit jaar al 5 dodelijke ongelukken gebeurd. Alleen de E.S.M. klaagt niet, want die heeft er alle belang bij snel te kunnen rijden. Wil de wethouder niet opnieuw met de E.S.M. onderhandelen, of vexatoire maatregelen tegen deze maatschappij nemen?

Klaas De Vries (v.b.) vreesde dat het verdwijnen van de hekken de toestand alleen onveiliger zou maken. Volgens hem moest de E.S.M. daar verdwijnen ten gunste van de gemeentetram.

Wethouder Abrahams zou dat ook de beste oplossing vinden, maar daar is wel de medewerking van de E.S.M. voor nodig. Overleg over een ander tracé was al gaande, maar het zou nog wel even duren

voordat de trams van de E.S.M. daar verdwenen zouden zijn. Overigens reed de E.S.M. daar niet harder dan wettelijk toegestaan.

Kropman opperde de gemeentetram ook over de Adm. De Ruyterweg te laten rijden, dan moest de E.S.M. wel langzamer.

Wierdels (r.k.) meende dat bij verlenging van de concessie de voorwaarden dienden aangepast, waarop weth. Abrahams antwoordde, dat het dan nog wel 20 jaar zou duren. Het enige wat de gemeente kan doen, is bij minnelijke schikking tot een oplossing komen.

De adressen werden ter afdoening aan B. en W. in handen gesteld.

7 oktober 1929

In de Rapenburgerstraat is een 78-jarige vrouw aangereden, die vlak voor de tram de straat overstak. Doordat ze doof was, heeft ze de tram ook niet horen aankomen. In ernstige toestand is ze in het O.L.V. Gasthuis opgenomen.

9 oktober 1929

Het Tram- en Autobuspersoneel, georganiseerd in de "Nederl. Federatieve bond van personeel in openbaren dienst", heeft afgelopen zondag zijn eerste vakgroepcongres gehouden te Amsterdam. Aanwezig waren 15 afgevaardigden, vertegenwoordigers van de lijnwerkers, monteurs, poetsers, conducteurs, bestuurders en chauffeurs, in dienst van de R.E.T., de H.T.M, en van de gemeenten met eigen tram- en autobusbedrijven.

Uitvoerige besprekingen vonden plaats over de vorm van exploitatie van de R. E. T. en H.T.M., het eenmanswagensysteem, de pogingen van het publiek om gratis mee te rijden en de loon- en arbeidsvoorwaarden van het personeel.

Het in grote lijnen ter vergadering aanwezige program van actie werd met algemene stemmen goedgekeurd en aan het bestuur is opdracht gegeven, dit program nader uit te werken en onder het personeel te verspreiden.

In dit program wordt de noodzakelijkheid betoogd van:

- a. het omzetten van naamloze vennootschappen in overheidsbedrijven;
- b. gelijkstelling in loon- en arbeidsvoorwaarden van bet R.E.T. en H.T.M.-personeel met die van het gemeentepersoneel;
- c. meer beveiliging tegenover passagiers, die gratis meerijden, b.v. door het instellen van een permanente commissie, die onmiddellijk uitspraak doet in geschillen tussen passagier en conducteur;
- d. afschaffing van den eenmanswagen te Amsterdam, Arnhem en Utrecht;
- e. het plaatsen van een conducteur op autobussen, die meer dan 26 passagiers kunnen vervoeren;
- f. verwarming van motor- en aanhangwagens in de winter;
- g. indeling van het rijdend personeel zo dicht mogelijk bij de remises en autobusgarages;
- h. aan de eindpunten der lijnen behoorlijk ingerichte wachtkalender, die 's winters verwarmd kunnen worden;
- i. een maximum arbeidstijd van 8 uur per dag binnen een raam van 11 uur, 26 vrije Zondagen per jaar, afrekenen in dienstdienst en zitsteunen voor het rijdend personeel;
- j. om de andere week nachtdienst voor de poetsers.

Besloten werd in januari opnieuw een vakgroepcongres te houden, waar nadere voorstellen zullen worden uitgewerkt om tot doorvoeren van de gestelde eisen te komen.

11 oktober 1929

Uit de N.R.C.:

"Groote uitbreiding van het materieel der Gemeentetram en van de remiseruimte.

Met het oog op de toeneming van de bevolking der buitenwijken achten B. en W. het noodzakelijk tot uitbreiding van het tram-materieel over te gaan en wel met 20 motor-, 30 bijwagens en 10 autobussen. 20 van de bijwagens zullen een middelbalcon krijgen. De kosten van aanschaffing zullen in totaal bedragen f 901,000.

In verband met de vermeerdering van materieel zal ook de remiseruimte moeten worden uitgebreid. De geheele hoofdremise aan de Tollensstraat zal voor berging van tramwagens worden ingericht: kosten f 70,000. Van veel grooter belang is echter de uitbreiding van de remise aan de Havenstraat welke B. en W. voorstellen. Dit zal niet minder dan f 827.500 kosten. En in de derde plaats willen B. en W. op het terrein der vroegere Oostergasfabriek eene nieuwe garage voor automobielen bouwen. Daarvoor zal een bedrag van f 130.000 noodig zijn. Dit de toelichting tot het voorstel van B. en W. blijkt nog dat de gemeente, na deze uitbreiding van haar materieel zal beschikken over in totaal 830

tramwagens. Voorts blijkt het in het voornemen te liggen mettertijd de bijremises aan den Koninginneweg hoek Emmastraat en aan den Amsteldijk hoek Rustenburgerstraat op te heffen."

15 oktober 1929

Uit Het Centrum (in de N.R.Ct. verscheen soortgelijk bericht):

"Een nieuwe tramlijn.

Met ingang van 17 October zal lijn 24 worden ingesteld, gaande van Stadionweg bij Olympiaweg (terug Herculesstraat) langs Stadionweg, Beethovenstraat, J. M. Coenenstraat, Roelof Hartplein, Roelof Hartstraat, Ceintuurbaan, Ferd. Bolstraat, Weteringplein, Vijzelgracht. Vijzelstraat, Muntplein, Rokin, Dam, Damrak (terug Prins Hendrikkade) naar het Stationsplein.

De kleuren van deze lijn zullen groen-wit zijn. De halten dezer lijn zullen worden geplaatst op den Stadionweg bij Olympiaplein en Minervalaan, Beethovenstraat hoek Stadionweg en bij Euterpestraat, op de brug N. Amstelkanaal voor de J. M. Coenenstraat, in de Roelof Hartstraat bij Roelof Hartplein, Ruysdaelkadebrug, Ceintuurbaan bij Ferd. Bolstraat en verder de bestaande halten van lijn 4.

Bovendien alleen teruggaande een halte o. d. Stadionw. hoek Herculesstr. In verband hiermede zullen met ingang van dienzelfden datum, bij wijze van proef, de volgende overstaplijnen worden ingesteld, t.w.:

1^e. lijn 24/3 van Stadionweg naar Fred. Hendrikplantsoen en omgekeerd,

2^e. lijn 24/3 van Stadionweg naar Javaplein en omgekeerd.

Het overstappunt is bij de halte: Roelof Hartstraat bij Roelof Hartplein. Deze halte is in de richting Ceintuurbaan uitsluitend voor de lijnen 3 en 24."

16 oktober 1929

Gistermiddag is op de Stadhouderskade aan de kant avn de P.C. Hoofdstraat een motor tegen een tram gebotst. Ter plaatse meldde een rood licht de komst van de tram, die daar altijd langzaam reed. Vermoedelijk heeft de motorrijder dat seinlicht niet gezien. In ieder geval reed hij met grote snelheid tegen de tram op. Bewusteloos en met een zware hoofdwond en een gecompliceerde beenbreuk werd hij naar het Tesselschade-ziekenhuis gebracht.

17 oktober 1929

Op de Mauritskade voor het Koloniaal Instituut te Amsterdam is een motorwagen van lijn 14 met bijwagen op een stilstaande motorwagen met bijwagen van lijn 3 gelopen. Het achterbalkon van de bijwagen van lijn 3 en het voorbalkon van de motorwagen van lijn 14 werden vernield. Een passagier, die op het achterbalkon van de motorwagen van lijn 14 stond, werd tegen het tussenschot geworpen, waardoor hij aan hoofd, schouders en linker heup pijnlijk werd getroffen. Een 35-jarige passagier van lijn 3 klaagde over inwendige pijn. Hij moest zich onder doktersbehandeling stellen.

Niet is vastgesteld wat de oorzaak van de botsing was.

19 oktober 1929

Foto uit Het Centrum:

toenmalige kampioen van Nederland). Met deze wedstrijd werd tevens het 35-jarig bestaan van de Amsterdamse Voetbalbond gevierd. De belangstelling voor deze wedstrijd was enorm en leek op die voor een interland. Uiteindelijk waren er 30.000 toeschouwers. De trams richting Stadion puilden uit. De tram had echter geen bijzondere maatregelen getroffen.

26 oktober 1929

Uit de N.R.C.:

**"Wijzigingen in het tramnet.
Nog een nieuwe lijn.**

Er zijn weer enkele veranderingen in ons tramnet op til, wijzigingen die het gevolg zijn van de opgedane ervaring. Niet lang geleden is lijn 20 doorgetrokken naar de buurt van de Noorder Amstellaan; op die lijn werden toen overstapkaartjes gegeven op lijn 4. Van die overstapgelegenheid werd zóó druk gebruik gemaakt, dat de tramdirectie op de drukke uren bijwagens op lijn 20 liet rijden. Dat overstapverkeer vormt ongeveer $\frac{1}{4}$ van het totale vervoer, zoodat de leiding van de gemeentetram van oordeel is, dat een betere verbinding van beide Amstellanen met het centrum moet worden tot stand gebracht. Zij stelt daarom aan B. en W. voor een nieuwe lijn, lijn 25 in te voegen, die vice-versa de route volgt: Amstellaan, Noorder Amstellaan, Scheldestraat, Ferdinand Bolstraat, Vijzelstraat, Rokin, Damrak, Centraal-Station.

Andere wijzigingen.

Van lijn 5 is het gedeelte langs de Weesperzijde, naar de tramdirectie rapporteert, zeer slecht bezet. De tramtreinen met de bijwagens rijden daar, vermoedelijk door de buslijnen, vrijwel zonder passagiers; voorgesteld wordt nu dit traject met éénmanskamers te laten bedienen, en door lijn 20; die dan de route zal volgen: Noordermarkt, Westerstraat, Marnixstraat, Weteringschans, Ferdinand Bolstraat, Ceintuurbaan, Nieuwe Amstelbrug, Weesperzijde bij Schollenbrug, vice versa. Bij de Van Woustraat zullen dan overstappen worden gegeven op deze lijn (lijn 20) en op 4 en 5. Dan blijft de verbinding van de Weesperzijde en het Centrum bewaard.

Voorts wordt door de tramdirectie voorgesteld, lijn 5 langs den Amsteldijk te leiden tot het eindpunt van lijn 4. De route van lijn 5 wordt dan aldus: heen Stationsplein, Damrak, Rokin, Reguliersbreestraat, Utrechtschestraat, Van Woustraat, Ceintuurbaan, Amsteldijk, Trompenburgstraat; terug: Utrechtschestraat, Bakkerstraat, Amstel, Rokin.

Lijn 4, die zich thans bij de Van Woustraat splitst in 4A en 4W, zou alleen de Van Wou- en Rijnstraten volgen, want een belangrijk deel van de taak van lijn 4 zal door de nieuwe lijn 25 worden verricht.

Inzake buslijn E.

Ten slotte stelt de tramdirectie voor buslijn E langs de Ferdinand Bolstraat te doen rijden naar het Scheldeplein (Scheldestraat bij Geulstraat); zij kan later, al naar behoefte, worden doorgetrokken Zuid- of Westwaarts.

Het eindpunt van deze buslijn zal, treden B. en W. in dit voorstel, worden verplaatst van de Apollolaan bij de Beethovenstraat naar het Scheldeplein. (Hdbl.)"

De gemeenteraad zal op 30 en 31 oktober vergaderen; op de agenda staat o.a. een voorstel van B. en W. inzake het aanschaffen van rollend materieel en uitbreiding van remiseruimte voor de gemeentetram.

Gisteravond was het weer bijzonder druk in de stad door de illuminaties. Op het Leidscheboschje lag het tramverkeer geheel stil; er werden vertragingen van 20 minuten genoteerd. Op de Rozengracht gebeurde nog een ongeluk ook. Om een uur of acht fietste daar de 18-jarige A.v.d.M. naast de Haarlemse tram. Toen achter haar een auto toeterde, schrok zij daar zo van, dat ze viel, door de auto aangereeden werd, en onder de bijwagen van de tram terecht kwam. Ze raakte aan beide benen zwaargewond en moest naar het Binnengasthuis vervoerd worden.

28 oktober 1929

Tijdens de afgelopen Edison-lichtweek heeft de gemeentetram ongeveer 660.000 mensen meer vervoerd dan in de daaraan voorafgaande week, schreef Het Vaderland.

29 oktober 1929

Het Centrum gaf de volgende dag een preciezer cijfer, n.l. 631.181. Bovendien gaf deze krant een overzicht per dag:

Normale week:

Lichtweek:

14 okt: 391.161	21 okt: 495.623
15 okt: 335.343	22 okt: 519.028
16 okt: 406.709	23 okt: 535.196
17 okt: 380.100	24 okt: 511.937
18 okt: 411.000	25 okt: 442.140
19 okt: 437.002	26 okt: 538.572

De correspondent van de N.R.Ct. tekende in een artikel "Balans van de lichtweek" nog aan, dat de gemeentetram – juist door de grote drukte? – niet alle extra diensten had kunnen inleggen, die men wilde. Ook schreef hij dat voor voetbal bij kunstlicht wellicht een grote toekomst was weggelegd.

30 oktober 1929

Met ingang van donderdag 31 oktober zullen de standplaatsen van de lijnen 7, 12, 13 en 13S als volgt gewijzigd worden:

Lijn 7 krijgt de standplaats op de Hoofdweg, ten noorden van het Mercatorplein;

Lijn 12 die op het Mercatorplein Westzijde tegenover de huidige standplaats van lijn 7;

De lijnen 13 en 13S die op het Mercatorplein Oostzijde.

31 oktober 1929

In de gemeenteraadsvergadering van gisteren wees Rustige (c.h.) bij de behandeling van het voorstel inzake aanschaffing van nieuw rollend materieel en uitbreiding remiseruimte voor de gemeentetram op het grote aantal kilometers, dat de trams hebben af te leggen om bij de remises te komen. Hij vroeg of het geen tijd werd na te denken over decentralisatie, zodat verschillende groepen van lijnen met een gemeenschappelijk eindpunt remiseruimte in de nabijheid daarvan krijgen. Wethouder Wibaut antwoordde, dat de tramdirectie van mening is, dat er nog een grote remise ten noorden van het Plan-West zal moeten komen. B. en W. zijn het daar nog niet helemaal mee eens, maar volgens de tramdirectie hebben we dan een rationele verdeling van de remises. Wat Rustige wil, kan niet geëist worden van een bedrijf, dat zich in 30 jaar geleidelijk ontwikkeld heeft.

Het voorstel werd vervolgens aangenomen.

Vanochtend is een motorwagen van lijn 2 bij het Centraal Station in aanraking gekomen met een stroomdraad van de verlichting, die was gebruikt bij de illuminaties voor de lichtweek. Daardoor ontstond kortsluiting, die na 20 minuten was opgelost. In die tijd was op dit drukke punt geen tramverkeer mogelijk.

1 november 1929

De gemeentetram heeft in oktober 13.137.000 passagiers vervoerd, tegen 11.771.089 in oktober vorig jaar en 11.736.220 in september van dit jaar. Voor de periode januari t/m oktober waren die cijfers 117.448.000 in dit jaar en 116.717.934 in vorig jaar.

2 november 1929

Door een botsing tussen een bus van lijn A en een personenauto, die op de tramrails bij het Leidscheboschje plaatsvond, kreeg het tramverkeer een kwartier vertraging.

3 november 1929

In verband met het leggen van een waterkabel te behoeve van de gemeentetram zullen de Sloterkade en Sloterweg weg tussen Zeilstraat en Sassenheimstraat met inagn van 4 november voor alle verkeer gesloten zijn.

7 november 1929

Een groep van 145 bewoners van de Weesperzijde en zijstraten daarvan heeft bij B. en W. geprotesteerd tegen de voorgenomen wijziging van lijn 5. Zij schreven er op te vertrouwen dat het college het voorstel van de tramdirectie niet over zou nemen.

8 november 1929

Uit het Alg.Hbld.:

"DE JONGSTE TRAMPLANNEN.

Wensen en grieven.

De voordracht van B. en W. om eenige wijzigingen te brengen in het tram- en autobusnet heeft ons, zooals gewoonlijk, een reeks ingezonden stukken bezorgd. Wij kunnen onmogelijk aan al die wenschen en opmerkingen plaatsruimte verleen en, temeer daar wij dan in herhalingen zouden vallen. Wij vatten dus samen.

Lijn 5 en nog wat.

Een lezer vindt de overstapgelegenheid van 5 op 20 niet gelukkig, omdat lijn 5 in drukke uren toch altijd te laat is. Bovendien zou hij liever de overstapgelegenheid, zoo zij toch moet komen, zien hoek Amsteldijk – Ceintuurbaan, omdat daar een vluchtheuvel is en niet hoek Van Woustraat – Ceintuurbaan.

Weesperzijdebewoners betreuren dat lijn 5 daar verdwijnt, omdat dan de directe verbinding met C.S. weg is. Zij wenschen die lijn te behouden en tevens overstapjes bij Schollenbrug van bus A of K op lijn 5, zoodat dan ook de Meerbewoners het C.S. voor één dubbeltje kunnen bereiken. Of: lijn 5 daar weg, maar dan bus A, D, of K naar C.S., ten bate van Watergraafsmeer en Weesperzijde.

Lijnen 25 en 20.

Een ander lezer, die blij is met de invoering van lijn 25, zou of lijn 20 op het oude traject willen behouden, of overstapjes wenschen op 25-20 om het Leidscheplein te kunnen bereiken.

Nog een wensch: lijn 25 weglaten; 20 houden en doortrekken over Rozengracht naar C.S. Het Muntplein wordt dan tevens wat ontlast.

De belangen van "West".

Een directe verbinding wordt gevraagd Willemsparkstation – Amstelveenscheweg – Mercatorplein, of, als dat geheel onmogelijk is: overstapjes 23-7 (of 17) bij de hoek Kinkerstraat – J. P. Heijestraat.

Een lezer wil ook lijn 15 zien doorgetrokken naar het Hoofddorpplein om een goede verbinding te krijgen van West met Oost.

Autobus E.

Tegen de verlegging van het eindpunt van buslijn E in "Zuid" zij bezwaren geuit, omdat leerlingen van de Gemeentelijke en R.K. Meisjes Lycea en ander onderwijs-inrichtingen van dien bus veel gebruik maken.

Een reeks wenschen.

Een lezer vat een reeks wenschen als volgt samen:

Lijn 4 Spaarndammerstraat — CS. — Ferdinand Bolstraat — Ainsteldijk.

Lijn 5 Mercatorplein — Dam — Utrechtschestraat — Van Woustraat — Rijnstraat.

Lijn 7. Mercatorplein — Leidscheplein — Weesperplein — Plantage — (Linnaeusstraat — Muiderpoortstation of lijn 26).

Lijn 12. Mercatorplein — Jan Evertsenstraat — Witte de Withstraat — Kinkerstraat enz. — Amstellaan.

Lijn 13. Czaar Peterstraat — C S. — Rozengracht - Borgerstraat.

Lijn 17. C S. — Rozengracht — Mercatorplein — Surinameplein.

Lijn 19. Fred. Hendrikplantsoen — Leidsche Boschje — Weesperplein — Rapenburg.

Lijn 20. Noordermarkt — Leidscheplein — Ceintuurbaan — Weesperzijde.

Lijn 25. C. S. — Ferd. Bolstraat — N. Amstellaan - Amsteldijk.

Lijn 26. (of verlenging lijn 7) Mercatorplein — Postjesweg — Leidscheplein — Sarphatistraat — Weesperpoort — Mauritskade — Javaplein.

Hierbij dan overstapjes 20/4 Weesperzijde — C 5 (bij v Woustraat), 20/5 Weesperzijde —

Mercatorplein (bij idem). 17/13 Surinameplein — Cz. Peterstraat (bij C. S.-

Tenslotte een paar wenschen, die eigenlijk buiten de voordracht staan.

1^e. Kan niet worden verboden in de tram een deuntje te fluiten? Dat is vaak hinderlijk en vervelend.

2^e. Kan niet worden verboden, dat kinderen met de voetjes op de banken staan? De banken krijgen er krassen door en de kleeren der passagiers vaak vlekken.

Wij hebben bet bovenstaande laten lezen aan de tramdirectie; zij schrijft ons met betrekking tot

de lijnen 5 en 20.

De vertraging van lijn 5 wordt voornamelijk veroorzaakt door geopend zijn van de brug over de Singelgracht bij het Haarlemmerplein, terwijl de groote belasting van het tramnet in de binnenstad gedurende de spitsuren het niet mogelijk maakt tijdens den rit den verloren tijd in te halen. Daaraan is van de zijde der tramdirectie voor het tegenwoordige niets te doen. Bij het ontwerpen van wijzigingen in de tramexploitatie in het Oostelijk gedeelte van „Zuid" is natuurlijk getracht het algemeen belang zoo goed mogelijk te dienen, zonder dat meer tramtreinen de binnenstad zullen moeten berijden. Dit laatste immers zou aanleiding kunnen worden tot nog grootere vertraging welke óók op lijnen naar andere stadsgedeelten tot uiting zou komen.

Aangezien de bezetting van lijn 5 langs de Weesperzijde gering is, werd verlegging dier lijn langs den Amsteldijk naar de Trompenburgstraat gemotiveerd geacht, terwijl verkregen rechten van de Weesperzijdebewoners volgens het ingediende voorstel zullen worden geëerbiedigd door het instellen van een overstaplijn 20/5 en omgekeerd. In de middagspitsuren zullen de wagens van lijn 20 na intrede van den gewijzigden toestand rijden om de 4 en 4,5 minuut en zullen bijwagens of meer motorwagens worden ingelascht, indien werkelijk de behoefte daaraan zal zijn gebleken. Het instellen van het overstappunt voor de overstaplijn 5/20 op de Ceintuurbaan bij den Amsteldijk zal nader worden overwogen. Naar aanleiding van de verdere wenschen en grieven merkt de tramdirectie op: Op lijn 25 zullen overstapjes beschikbaar worden gesteld in de richting van het Leldsoheplein. Door lijn 20 te behouden en te leiden over Rozengracht, ontlast men wel de Munt, maar niet het Stationsplein, dat het ook zwaar te verduren heeft. Een verbinding Willemsparkstation—Mercatorplein wordt overwogen. Wat het doortrekken van lijn 15 betreft, zoo merkt de directie op, dat lijn 6 in de nabijheid is (Amstelveenscheweg). Aangaande de schoolmeisjes in bus E dit: kinderen met scholierkaarten uit Watergraafsmeer, die met bus A of E komen, mogen bij de Ferdinand Bolstraat overstappen op lijn 24. Voor het overige zijn de lijnen 3 en 15 in de nabijheid van de scholen. En nu de reeks wenschen. Zulke wenschen kan ieder naar eigen inzichten maken, maar men vergeet daarbij dat elke wijziging, hoe gering ook, gevestigde belangen aantast. Aan zulke belangen mag slechts worden getornd, als andere overwegende algemeene belangen daar tegenover staan. Ten slotte: fluiten in de tram en staan met voetjes op de banken is verboden. Wie dus ziet, dat zoo'n verbod wordt overtreden, kan zich doen gelden."

9 november 1929

Vanochtend raakte bij Sloterdijk een van de nieuwe motorwagens van de Haarlemse tram defect. Hoewel het euvel snel verholpen was, leverde het toch een aanzienlijke stagnatie op, omdat op dat uur zo'n 8 à 9 extra diensten dat punt moesten passeren.

12 november 1929

Op de Stadhouderskade reed een 19-jarige rijwielhersteller met zijn motor tegen een reparatieauto van de gemeentetram op, die aan het keren was. Hij werd van zijn motor geslingerd en in bewusteloze toestand naar het Wilhelminagasthuis vervoerd.

Een man uit de Marco Polostraat die op de fiets in de Kinkerstraat reed, wilde daar achter een tramwagen langs rijden, maar zag de van de andere kant komende tram van lijn 7 over het hoofd. Hij werd aangereden en raakte onder de baanschuiver en de voorwielen. Met een hoofdwond en inwendige verwondingen werd hij in het Tesselschade-ziekenhuis opgenomen.

13 november 1929

Maandagavond had de Gooische Stoomtram in de Watergraafsmeer ca. 45 minuten vertraging, doordat een boom was omgewaaid en op de rails was gevallen.

Omstreeks middernacht is op de kruising Nassaukade-De Clercqstraat een auto uit Alkmaar tegen een naar de remise Tollensstraat inrukkende tram van lijn 10 gebotst. De chauffeur verklaarde later, dat hij de tram niet had gezien. De drie inzittenden van de auto raakten alle gewond: De chauffeur, die uit de auto geslingerd werd had een hoofdwond, een vrouw kreeg ook een hoofdwond, en een naast haar zittende man brak zijn arm. De trambestuurder viel door de kracht van de aanrijding op straat en had een hersenschudding en een gebroken been. Alle gewonden werden naar het Tesselschade-ziekenhuis gebracht. De auto was totaal vernield, en van de tram werd het voorbalkon ingedrukt.

15 november 1929

In verband met de toestand van de kademuur moest het tramverkeer op de Prins Hendrikkade tussen Scheepvaarthuis en Kalkmarkt stilgelegd worden. Lijn 13 reed aan weerszijden tot de plek des onheils, waar aan de andere zijde kon worden overgestapt. Lijn 18 reed niet verder dan het Scheepvaarthuis; het resterende traject tot Mariniersplein werd niet bediend. De passagiers van lijn 18 mochten gratis overstappen op lijn 13 en meerijden tot Kattenburgerplein. Een dag later al werd er in het Alg.Hbld. geklaagd over de slechte toestand van het stuk straat dat trampassagiers lopend moesten afleggen.

16 november 1929

De opening van de tramlijn naar het Hoofddorpplein zal door de buurt feestelijk gevierd worden. Gisteren hielden de winkeliers een vergadering ter voorbereiding van een feestweek.

Binnenkort zullen voor de Gooische Stoomtram 10 nieuwe motorwagens worden afgeleverd. In januari 1930 zullen ze in dienst worden gesteld, en dan zal er een einde komen aan de stoomtractie op het traject Amsterdam-Laren.

20 november 1929

In het 3^e kwartaal van dit jaar is het elektraverbruik van de gemeentetram met 12 % gestegen ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar.

De dienst op lijn 18, die tussen Mariniersplein en Kraansluis (Scheepvaarthuis) tijdelijk is opgeheven in verband met de slechte toestand van de kademuur van de Prins Hendrikkade, zal met ingang van morgen in zoverre worden hersteld, dat, net zoals reeds op lijn 13 het geval is, aan weerszijden van het betrokken kadedeel wagens op deze lijn zullen rijden, waarmee het overstappen van lijn 18 op lijn 13 zal vervallen.

21 november 1929

Tijdens een vergadering van bewoners, huis- en grondeigenaren van Oud-Watergraafsmeer heeft de directeur van de gemeentetram toegezegd, dat hij alles in het werk zou stellen om het aantal buslijnen in de Watergraafsmeer uit te breiden, en tevens het invoeren van overstapkaartjes in ernstige overweging zou nemen. Een tunnel naar de Indische buurt zou nog wel lang op zich laten wachten.

Op de Mauritskade bij de Dapperstraat wilde een man van 65 jaar met een fiets lopend de straat oversteken, die daar opgebroken is. Hij liep achter een stilstaande tram om, en werd aangereden door een tram van lijn 14 uit de tegengestelde richting. Hij werd bewusteloos naar het Binnengasthuis vervoerd, maar bleek bij aankomst reeds overleden.

24 november 1929

Gistermiddag omstreeks half 2 is in de Raadhuisstraat een vrachtauto tegen een tram aangereden. De cabine van de auto werd behoorlijk beschadigd, en van de tram braken een paar ruiten. Toen de politie proces-verbaal wilde opmaken, bleek dat de chauffeur zijn rijbewijs niet bij zich had.

In het derde kwartaal van 1929 was de tram betrokken bij 239 verkeersongevallen, tegen 205 in dezelfde periode vorig jaar.

26 november 1929

Een vrouw van 77 jaar stapte op de Overtoom uit een nog rijdende tram. Ze viel en brak haar linker arm.

Een 55-jarige fietser, die gisteravond om ca. ½ 7 u. de Corn. Krusemanstraat wilde oversteken en moest uitwijken voor een auto, werd gegrepen door een bijwagen van lijn 16 en 10 meter meegesleurd. Zwaargewond werd hij naar het Wilhelminagasthuis afgevoerd.

27 november 1929

Tijdens de gemeenteraadsvergadering van gisteren, waarin de begroting van Publieke Werken werd behandeld, betoogde Gulden (s.d.a.p.) – zoals ieder jaar – dat het verkeer en dan vooral de tram ondergronds zal moeten worden gebracht, wil men de oude stad bewaren. De volgende dag antwoordde wethouder Abrahams, dat dit voorlopig wel een vrome wens zou blijven, gelet op de ontzaglijke kosten van de aanleg van tunnels.

Uit het Alg.Hbld.:

TRAMBOTSING.

Geruimen tijd vertraging, — Geen persoonlijke ongelukken.

Gisteravond omstreeks zes uur gleed een motorwagen van tramlijn 6, komende van het Frederiksplein en welke moest stoppen op het kruispunt Vijzelgracht—Weteringschans, door, vermoedelijk tengevolge van de gladheid van de rails. Juist passeerde een tramtrein van lijn 16 in de richting Zuid.

De wagen van 6 reed op den tramtrein in, en botste er tegenaan, juist tusschen motorwagen en bijwagens. Deze beide motorwagens vlogen uit de rails en kwamen onder een hoek op de lengte-assen der sporen te staan. De bijwagens hielden het spoor.

De botsing gaf een flinken klap, er brak glas, dat rinkelend rondvloog, maar niemand had — hoewel op dat uur de trams goed bezet zijn — eenig letsel, zelfs geen schram, tenminste niet van zoodanigen aard, dat de Geneeskundige Dienst hulp moest verleen.

Was dus in zooverre het ongeval gelukkig afgeloopen, ook de materiele schade viel tenslotte mee; al waren er deuken in de balcon, al was er glas vernield. De trams konden nog rijden, zooals bleek, toen na een half uur zwoegens personeel van de tram, met behulp van vijzels, de wagens in het rechte spoor hadden gezet. De defecte voertuigen zijn zoo spoedig mogelijk weggebracht.

Het leelijkst was de tramdienst er aan toe. Het kruispunt, waar vele lijnen passeeren — 4A en 4B, 16, 24, 6, 7, 10, 19 en 20 — was ruim een half uur onbruikbaar en dat nog wel op een druk uur. Lange files motor- en bijwagens vormden dan ook weldra een ster met vier onafzienbare stralen van het kruispunt uit en het duurde nadat de baan vrij was, nog geruimen tijd, vóórdat de dienst een beetje normaal werd; heelemaal is hij het gisteravond niet meer geworden.

Er waren in allerijl noodmaatregelen getroffen; de lijnen 4 volgden van de Van Woustraat de route van lijn 5, wagens van 10 en 7 zijn over de Ceintuurbaan geleid. Er waren nog meer „noodverbindingen" geschapen en enkele lijnen tijdelijk ingekort, voor zoover dat mogelijk was. Wat allemaal niet wegneemt, dat gisteravond heel wat menschen te laat aan den maaltijd- zijn gekomen."

28 november 1929

Gisteravond omstreeks half zes wilde een ongeveer 60-jarige man de N.Z. Voorburgwal bij de Lijnbaansteeg oversteken, maar lette niet goed op en liep tegen een tram van lijn 13 op. Hij raakte er onder, en kon pas bevrijd worden nadat de tram was opgevijzeld. Hierdoor ontstond enige vertraging op de tramlijnen 1, 2, 13 en 17. Bewusteloos en met wonden in zijn gezicht werd de man naar het Binnengasthuis vervoerd.

30 november 1929

Uit het Alg.Hbld.:

(Gisteravond is de gemeenteraad begonnen met de behandeling van de begroting van het trambedrijf voor 1930.)

"Geraamd batig slot f 365.000.

Bij de algemeene beschouwingen over deze paragraaf, wees SOLKESZ (Middenst.) er op dat hij indertijd heeft aangedrongen op de invoering van het sectietarief en de invoering van overstapkaartjes. In de memorie van Antw. wordt dit afgewezen. Op het gebied van het tramverkeer staan wij achter bij grote buitenlandse steden. Spr. zou lange lijnen willen splitsen en dan overstapjes zien ingevoerd.

VAN MEURS (S. D.) is van oordeel dat het trambeleid goed is doch dat juist dit bedrijf gemakkelijk kan worden bekritiseerd. Doch naast kritiek op onderdelen mag toch wel een woord van waardering over dit bedrijf worden geuit. Doch over de toestand in de remise Kromme-Mijdrechtstraat, waar veel overwerk wordt verricht, had spr. wel iets te zeggen. Ook het rijdende personeel moet overwerken. De methode toegepast bij het rijdend personeel moet in het bijzonder, zei hij, worden gelaakt. Het personeel is daarover niet tevreden, want als het overwerk nodig is, dan moet daarvoor niet enkel een bepaalde groep van het personeel in aanmerking komen. Laat die overwerkkwestie nu eens goed worden gezien want er is daarover ontstemming bij het personeel. Een andere kwestie is het rijden aan één stuk. De dienstregeling moet ook verantwoord zijn tegenover de hygiëne. Nu worden in het voorjaar de diensten geregeld voor de zomer, laat bij die regeling met de opmerkingen van het personeel rekening gehouden, en vooral worden gelet op lijn 14. Na een opmerking te hebben gemaakt over de loontabellen, sprak hij over het tarief. Is er geen aanleiding de overstapjes weer in te voeren? De uniforme verlaging van het eenheidstarief heeft grote bezwaren; zou daarom weer niet eens worden onderzocht de mogelijkheid om algemeen de overstapjes weer in te voeren? Dat bestaat nu weer op beperkte schaal en het publiek heeft er ongerief van. Spreker doet nu het volgende voorstel, ook door Gulden ondertekend:

„De Raad, van oordeel, dat het gewenst is te onderzoeken de mogelijkheid van wederinvoering van overstapjes; nodigt Burgemeester en Wethouders uit de Raad van de resultaten van dit onderzoek op de hoogte te stellen en eventueel voorstellen dienaangaande bij de Raad in te dienen; en gaat over tot de orde van de dag."

De motie werd voldoende ondersteund en kwam bij deze algemeene beschouwingen in behandeling. GULDEN (S.D.) meende dat het niet aangaat consideratie met het trambedrijf te hebben omdat er zoveel kilometers worden gereden. Het publiek is zeer tevreden over het telefoonbedrijf doch waarom niet over het trambedrijf! Er is de laatsten tijd geen verbetering gekomen in het bedrijf. Wie vanmiddag op het Rokin kwam zag een hele rij trams staan van Polen tot aan het Spui, en dat gebeurt jaar in, jaar uit! Als de directeur hart had voor het bedrijf zou hij in de Verkeerscommissie maatregelen hebben voorgesteld. Vraag het publiek, en men zal horen dat over het trambedrijf niemand tevreden is. Laten B. en W. na de begroting, dat nu nog eens ernstig bezien en niet de zaak laten voortsuccelen tot de volgende begroting Met dezelfde moeilijkheden als hier hebben in het buitenland de grote steden te kampen doch daar weet men er weg mee; door middel van autobussen is veel te doen. Dat doet men in Berlijn. Hier wacht een autobus tot een meneer of een mevrouw een dubbeltje heeft opgediept. In de tram, dito. En als er iemand wordt weggebracht, wordt er afscheid genomen. Nog eens, en nog eens! En de tram wacht. Dan is het schrijf je nog is, of kijk je nog is om! Laatst ging hij met de tram naar de Raad, hij loopt anders nog al eens! Maar met de tram, kwam hij te laat in den Raad. Op het Leidscheplein, bij de autobussen A. en K., al regent het nog zo, moeten de passagiers buiten blijven staan omdat de administratie van de bestuurder nog niet in orde is! Is dat in orde? Spreker zette daarna uiteen dat wij hier autobussen moeten krijgen met twee man personeel. Hij wil voorts dat autobuslijn F. van het Oostzanerdorp door zal rijden naar de Coenhaven. Het spijt hem deze kritiek te hebben moeten uitoefenen, doch het is nodig.

CARELS (V.B.) merkte op, dat het gemakkelijker is kritiek uit te oefenen dan aan alle wensen te voldoen. Er zijn 200.000 fietsers, die bij slecht weer gaan trammen; dat is een lastig ding. Als lid van de Comm. van Bijstand kan spr. zeggen, dat de directie van het bedrijf wel actief is; spr. waardeert haar. — Een proef met het nemen van de tram uit de Leidschestraat en het daar in brengen van de goede grote autobussen die wij hebben, zou het goede verkeer in die straat zeer in de hand werken. De lijnen 1 en 2 kunnen dan intact blijven, doch worden geleid over de Rozengracht, van de Amstelveenscheweg tot aan de Voorburgwal bij de Dam; die naar het Centraal Station moet kan dan de tram nemen. Die proef zou z.i. best kunnen worden genomen, want van verbreding van de Leidschestraat komt voorlopig toch niets!

SEEGERS (C.P.H.) meende dat bij de tram wordt gevolgd een kruidenierspolitiek! Want eerst wordt gevraagd wat een maatregel kan opleveren zonder te vragen of de plicht wel wordt gedaan tegenover het publiek. Er is daar eigenlijk geen leiding, of enkel tegenover het personeel. Nu sprak de heer Van Meurs over overstapjes tegen 15 cent, doch waarom geen uitbreiding van de bestaande overstapjes óók tegen één dubbeltje! Dat is hem toch al genoeg. In Berlijn ga je met een kaartje rechtuit! In één richting, hoe ver ook, zonder bijbetaling. De eenmanswagens zijn ook ingevoerd enkel voor het rendement van het bedrijf. Het publiek klaagt erover, het zijn obstakels voor het tramverkeer, maar de directie stoort er zich niet aan. Lijn 7 staat nu in de Plantage Kerklaan, in een slop, even doortrekken en de verbinding tussen Oost en West is vermeerderd, maar de directie voelt er niets voor. De vroegritten bestaan niet meer, de politiek van het eenheidstarief heeft die weggevaagd en daarmee de grote populariteit van de tram bij het publiek. Voortgaande klaagde hij over de dienstregeling voor het personeel. Als het dienst doet aan één stuk, d. i. 8 ½ uur, moet er toch een kwartier af kunnen, voor het nuttigen van een boterham.

WIJNKOOP (C.P.C.) was eveneens van oordeel dat het trambedrijf zeer slecht wordt geleid, zoals hij al jaren achtereen heeft uiteengezet. Men denkt bij de leiding enkel aan winst, in elk geval aan het allereerst uitschakelen van maatregelen, die verlies zouden kunnen brengen, ongeacht of die ook nodig zijn voor het dienen van het publiek. De verschillende bedrijven leveren vele miljoenen winst, die zouden moeten in één kas om daaruit te' bekostigen wat in een of ander bedrijf tekort zal komen, als men het goed ingericht heeft. De tram was vroeger een volksvervoermiddel, thans reeds lang niet meer; toch moet het dit zijn. Maar het moet nu maar eens worden aangepakt, de tram moet uit de Leidschestraat. Spreker stelt daarom voor B. en W. uit te nodigen de tramsporen uit de Leidschestraat te doen verwijderen. Ook het geknoei met de overstappen moet er uit!, zei hij. Daarom stelde hij voor:

"B. en W. uit te nodigen maatregelen te nemen voor de invoering van overstapkaarten voor de tram en de autobussen, tegen een prijs van ten hoogste tien cent."

Deze voorstellen werden door Kitsz en Lisser ondersteund, ook door anderen. De beschouwingen werden onmiddellijk gevoerd.

WEISS (N. P.) meende dat vooral het langzame rijden een grote klacht is. Het bedrijf moet soepeler worden geleid, het publiek wordt te slecht bediend. Maar in onze stad is het moeilijk, daarom moet het gevonden worden met het in bedrijf stellen van bussen. Het vraagstuk bestaat in het centrum van

elke stad; daar ontstaan de stagnaties. Waarom wordt er in de Leidschestraat geen proef genomen met autobussen? Het nemen van een proef met het Ingenhoff-toestel bij voorkoming van tramongelukken wijzen B. en W. van de hand, waarom? vroeg spr. Waarom willen B. en W. niet eens laten proberen of dat toestel goed werkt? Zooveel zal zo'n proef toch niet behoeven te kosten aan de gemeente ! Voorts zei spr. dat de eenmanskamers in de binnenstad de dienst ophouden, ze moeten er uit. Dan klaagde hij er over dat de bewoners van de Museumbuurt en van de Overtoom geen verbinding hebben met het Remtbrandtplein. Een verbinding naar dat plein zou z.i. zeer rendabel zijn. SAJET (S. D.) besprak het ononderbroken dienstverband bij de tram. Er wordt thans een wetenschappelijk onderzoek naar de gevolgen voor het personeel ingesteld want er waren medische bezwaren tegen die ononderbroken dienst. Nu werd alleen op lijn 14 opnieuw een proef genomen, dat is onvoldoende; men moet die dienst ook uitbreiden tot andere lijnen. Eerst dan krijgt men een overzicht. Komt er nu een rapport van dit onderzoek, kan dat dan, vroeg spr., ter kennis worden gebracht van de leden van de Raad? Als het onderzoek zeer lang duurt, zoals te verwachten is, laten B. en W. dan spoediger met maatregelen komen omtrent de rusttijden en de invoering van het nieuwe dienstverband.

KETELAAR (V. D.) kan de heer Gulden niet gelijk geven met zijn bewering dat de directeur van het trambedrijf geen liefde heeft voor zijn bedrijf; liefde uit zich echter niet altijd op dezelfde wijze. Dit wil echter niet zeggen dat wij ons moeten neerleggen bij onmogelijke toestanden. Want het is zo; er staat soms, als men naar de Munt wil, van Polen tot aan het Spui een file tramwagens. De eenmanskamers zijn lastige vervoermiddelen en voor het verkeer, en voor de passagiers. En van drukke lijnen moeten deze onpraktische wagens verdwijnen. Alhoewel die bezuinigingsobjecten niet geheel behoeven te vervallen. Dat kan langzamerhand gebeuren. Dan vroeg hij voortzetting met proeven van toestellen tegen tramongelukken, alsmede trams voor de vreemdelingen die onze stad op een gemakkelijke manier willen zien

LISSER klaagde eveneens over de veelvuldige stagnatie in het trambedrijf, alsmede over de eenmanskamers. Bij de autobus vroeg hij invoering van volgkaartjes, opdat niet hoeft te worden gedrongen om een plaats te krijgen. Een woord van waardering mocht z.i. wel worden gesproken over de beleefde wijze, waarop het publiek door het personeel wordt behandeld en om de goede wijze waarop het zijn dienst vervult. Voortgaande bepleitte hij verwarming en betere voorziening in de wachtlokalen aan de eindpunten. Wat het tarief betreft, hoe hoger dat is, des te meer wordt er gebruik gemaakt van de fietsen. Konden B. en W. er toe besluiten voor te stellen het tarief belangrijk te verlagen, het verkeer zou belangrijk toenemen. En het grote aantal fietsers zou belangrijk verminderen. Hij stelde voor het tramtarief op vijf cent per rit te brengen.

VAN HAMERSVELD (R.K.) beaamde hetgeen Gulden zei niet, dat de directeur geen liefde heeft voor zijn bedrijf. Toch hapert er veel aan. De tussenpozen zijn te groot, men moet soms tien minuten wachten voor een andere tram komt. Op 13, 3, 17, 14, is bij de Westermarkt de stagnatie nogal groot. Vroeger klaagde hij ook, het enige wat B. en W. deden was de verkorting van lijn 3, en 't is de vraag of dat een verbetering is. Er zou op de Westermarkt een wachthuisje voor de tram moeten komen, daar is plaats en zo wordt het publiek gebaat. Wat aangaat de Leidschestraat, hij heeft vroeger het eenrichtingsverkeer in de spitsuren voor die straat bepleit, de Raad wees dit af. Doch waarom kan er geen proef worden genomen met het doen rijden van autobussen door de Leidschestraat, in plaats van de tram? Hij bepleitte voorts een rookverbod voor de eenmanskamers, wat best te handhaven zou zijn: hij concludeerde dat de eenmanskamers eigenlijk niet deugen voor het Amsterdamsche tramnet. Tenslotte was hij het eens met het voorstel van Van Meurs, om een onderzoek in te stellen naar de algemene invoering van overstapjes.

VAN MEERVELD (C.H.) vroeg om de instelling van een autobuslijn op Durgerdam en de plaatsjes in de omtrek, en KITSZ constateerde dat enkel dat publiek tevreden is over de tram, dat van dat vervoermiddel géén gebruik maakt. Er moet stagnatie komen op het Stationsplein, als er, zoals geschiedt, zoovele trams worden heengeleid. De boel moet vastlopen. Van de IJ-overkant gaat het publiek liever met een motorbootje van Bergmann naar het Stationsplein, dan per autobus, want met zo'n bootje, tarief een stuiver, gaat het gauwer. Bij de „Bijenkorf" op het Beursplein staan soms tientallen buspassagiers in de regen op de bus te wachten. Waarom kan het publiek niet meer gerief worden gegeven door het plaatsen van méér wachthuisjes? Zou het niet mogelijk zijn meer verbindingen tot stand te brengen? Van het Betondorp naar de Indische buurt; van het Oosterdok naar de Sumatrakade ? Tenslotte klaagde hij er over dat de mensen aan de overkant van het IJ nog steeds zitten te rammelen in de afgedankte „kraaienknippen" uit de Meer!

De vergadering werd hierna verdaagd tot dinsdag om twee uur.

Het Centrum schreef, dat volgens het Hbld. van de voorgestelde wijzigingen in het tramnet die van lijn 5 niet door zou gaan; die lijn zou haar huidige route behouden, en van het met eenmanswagens berijden van het traject Nieuwe Amstelbrug – Schollenbrug v.v. was ook geen sprake meer.

1 december 1929

In de N.R.C. en een dag later in Het Centrum stonden een paar aanwijzingen voor het gebruik van overstapkaartjes:

Houders van overstapkaarten of overstapcontramerken mogen behalve aan het overstappunt ook overstappen aan de eerste daarop volgende of – indien dit mogelijk is – aan de laatste daaraan voorafgaande halte, gelegen op de route van de overstaplijn.

Is de volgende halte te bereiken met de lijn, waarop het overstapkaartje is uitgegeven, dan mag tot die halte worden doorgereden.

In de Leidschestraat zal overmorgen een nieuwe verkeersregeling van kracht worden (met geluidssignalen die aan de verkeersagenten aangeven, welke richting zij moeten laten doorrijden), waarvan de tram zal profiteren. Verwacht wordt dat zij meer zal kunnen opschieten, dan de huidige 3 minuten die zij nu nodig heeft voor de 425 meter die de Leidschestraat lang is.³

3 december 1929

Het tramverkeer in de Leidschestraat werd vandaag door tal van chefs gecontroleerd, en in het algemeen kon gezegd worden dat de trams bij de nieuwe regeling sneller vooruit kwamen.

Deze foto van de brug Keizersgracht verscheen in het Alg.Hbld.:



Gistermorgen om ca. 11 uur reed een tram van lijn 23 in de Frederik Hendrikstraat achter op een vrachtauto net cement, die op de rails reed en bij de Hugo de Grootstraat plotseling stopte. De trambestuurder kon niet meer remmen, en zag de ramen van zijn tram in scherven vliegen. Ook de schakelkast was ontzet. De vrachtauto reed door, en de politie zocht nu de chauffeur. De

³ Er werd van uitgegaan, dat men bij een snelheid van 12 km p/u 72 seconden nodig had om de afstand Leidscheplein – Koningsplein af te leggen. Een belsignaal zou iedere 72 seconden luiden, ten teken dat de verkeersagenten op alle negen kruispunten tegelijk het dwarsverkeer gelegenheid moesten geven om de Leidschestraat over te steken.

trambestuurder verklaarde dat de auto steeds op de rails had gereden en ondanks herhaalde besignalen niet opzij wilde gaan.

Diverse bewonerscommissies uit de Watergraafsmeer hebben een van 3500 handtekeningen voorzien adres aan de gemeenteraad gestuurd, waarin verzocht werd:

1. Kosteloze overstapjes in te voeren van de buslijnen A en D op de aansluitende tramlijnen naar Stationsplein, Dam, Mercatorplein, Spaarndammerbuurt, Stadion, Daniël Willinkplein, Frederik Hendrikplantsoen, Zoutkeetgracht, en J.D. Meijerplein.
2. Buslijn D door te trekken naar een meer in het centrum gelegen punt, zoals J.D. Meijerplein of Wertheimplantsoen.

De Sloterkade werd net als een maand eerder met ingang van 4 december voor alle verkeer gesloten voor het leggen van een waterkabel voor de gemeentetram.

In november j.l. heeft de gemeentetram 12.406.000 passagiers vervoerd (nov.1928: 11.776.950 en okt. 1929: 13.143.593). Over januari t/m november 1929 werden 129.860.000 passagiers vervoerd (1928: 128.494.884).

4 december 1929

In de gemeenteraadsvergadering van gisteren werd de behandeling van de begroting 1929 van de gemeentetram voortgezet.

Van Zelm-v.d.Berg (c.p.h.) klaagde over lijn 17, een arbeiderslijn, die nog altijd met eenmanswagens rijdt. Al bij het Postkantoor zitten de wagens van die lijn al vol. De ontevredenheid daarover neemt steeds meer toe. Waarom rijden de nieuwe wagens van lijn 16 niet op lijnen door arbeiderswijken? Ook over de eenmanswagens op lijn 15 wordt geklaagd. Op alle lijnen door volkswijken moeten flinke wagens gaan rijden, op lijn 17 zo nodig met twee volgwagens. En het is een schande dat de mensen bij de onderbreking van lijn 13 op de Prins Hendrikkade een eind door de modder moeten baggeren, waarom wordt daar geen bus ingelegd? Zij deed ten slotte enkele voorstellen.

Rustige (c.h.) zegt dat de tram dingen verweten worden, waar zij niets aan kan doen, zoals het oponthoud bij geopende bruggen, zoals gisteravond de lijnen 9, 14 en 21, die resp. 7, 12 en 12 minuten vertraging hadden, en een uur later resp. 5, 20 en 15 minuten. Een probleem noemde hij de verspreide ligging van de remises en graag zag hij daarom nieuwe remises in West en Oost ingericht. Helaas is daar alles al volgebouwd. En als men tuindorpen aanlegt, moet er voor goede verbindingen gezorgd worden, en daaraan ontbreekt het in Noord. Over de autobussen hier zei hij dat ze slecht worden beheerd. Per rit ontvangt men 10 cent per passagier, terwijl de kosten 12 cent bedragen. In Wiesbaden, waar onlangs de trams door autobussen zijn vervangen, kost een rit 15 Pfennig (9 cent), en maakt men winst. Verder dienden voor een economisch beheer verschillende tramlijnen te worden gewijzigd, en wilde hij het beveiligingstoestel van Ingenhoff ingevoerd hebben. Ook moest er een verbinding komen met Zorgvlied.

Daarop deelde de burgemeester mee, dat Van Zelm-v.d.Berg voorstellen heeft ingediend tot onmiddellijke afschaffing van de eenmanswagens, tot invoering van overstapjes voor 6 cent, voor een autobuslijn van de Prins Hendrikkade naar de oostelijk eindpunten van de lijnen 13 en 18, en tot herinvoering van de vroegritten.

Klaas de Vries (v.d.) vond de vele klachten ook niet billijk. De lichtweek heeft bewezen, dat het ondanks de enorme drukte goed kan gaan. Van de eenmanswagens moeten we op den duur af, en in de spitsuren moeten ze in ieder geval van bijwagens worden voorzien. Het verzoek van 3427 bewoners van de Watergraafsmeer om overstapmogelijkheden van de bus op de tram achtte hij billijk, nu de bussen aan de periferie blijven en niet in het centrum komen.

Weth. Wibaut zei in zijn antwoord, dat het nog niet zo erg is met de tram, als er, zoals vorig jaar 140 miljoen passagiers mee reden, dus bij een inwonertal van 734.000, 191 ritten per hoofd van de bevolking. Ons trambedrijf staat nog steeds vooraan, in vergelijking met andere steden in Europa. Wat Wijnkoop wil, de tekorten dekken met reserves van andere gemeentebedrijven, is hier niet nodig. Want het kan gewoon uit de gemeentekas. B. en W. streven nog steeds naar en zo economisch beheer, en hebben daarin de raad achter zich. Er zijn wederom vele wensen geuit, waarvan vele dezelfde als vorig jaar, die toen door de meerderheid van de raad gemotiveerd zijn afgewezen. Hij was het eens met Wijnkoop, toen deze zei, dat de tram er voor alle ingezetenen is. Dat geldt ook voor de autobussen, want als daar de kostprijs zou worden berekend, kostte een busrit 12 ½ cent. Wijnkoop beweerde dat als het tarief verlaagd werd tot 5 cent, het vervoer zo zou toenemen, dat de

tekorten zouden worden gedekt. Dat is een te optimistische kijk op de zaak; zou het vervoer verdubbelen tot 280 miljoen, dan bleef er nog een tekort van 3 miljoen. Zou gerekend worden met een meer realistische toename, met 30%, dat restte er een tekort van 5,4 miljoen. Men vindt het tarief hier hoog, maar in Berlijn kost een kaartje 20 pfennig, met het recht op 1 x overstappen in dezelfde richting. In Frankfurt wil men het tarief van omgerekend 9 cent verhogen tot 12 cent. In Zürich en Bern heeft men aanmerkelijk hogere tarieven dan hier. Nu onze tram er net komt met een tarief van 10 cent, zag hij geen reden om tot verlaging over te gaan, en het bedrijf onnodig met een miljoenen schuld te belasten.

Met sommige raadsleden was hij het eens, dat veel storingen, waarmee de tram wordt belast, niet aan de tram te wijten zijn.

Wat de tram in de Leidschestraat betreft, die zou er morgen uit kunnen verdwijnen, zoals Wijnkoop, Lisser en Kitsz willen. Maar dat zou wel betekenen, dat iedere tramtrein vervangen zou moeten worden door vijf bussen, en verplaatsing van de lijnen 1 en 2 naar de Rozengracht zou dan ook daar een grote verstopping veroorzaken. Bovendien moest er in dat geval veel trampersoneel in de arbeidsreserve. Voor een goede tramverbinding met het zuidwesten is de tram in de Leidschestraat onontbeerlijk.

Daarna ging hij in op diverse opmerkingen. Wat Van Zelm-v.d.Berg beweerde, dat er bevoorrechte buurten bestaan, is onzin. Lisser klaagde over het vele overwerk, en dat is wat overdreven. Alleen tijdens de Olympiade was dat in meerdere mate het geval. Ook is het onjuist, dat de uitbreiding van het personeel geen gelijke tred houdt met de lijnuitbreidingen. Eind december 1925 werden er 22 tramlijnen geëxploiteerd, eind dit jaar eveneens. Niettemin was het aantal bestuurders gestegen van 696 tot 795, en het aantal conducteurs van 1036 tot 1160. Bij de bussen was het aantal personeelsleden eind vorig jaar 120, en thans 152.

Wat het Ingenhoff-toestel betreft, heeft de tramdirectie grote bezwaren tegen het aanbrengen van een vangnet. Het lawaai van de autobussen wordt veroorzaakt door de remmen en is reeds in onderzoek. Op de Prins Hendrikkade moet men ongeveer 300 meter lopen om een aansluitende tram te kunnen bereiken, iets beters was er niet van te maken.

Ten aanzien van de wens van Van Hamersveld en Carels verwees hij naar wat hij eerder over de Leidschestraat had gezegd, en hij voegde er nog aan toe, dat B. en W. het verkeersvraagstuk aldaar ernstig zullen bezien. Hij hoopte dat Wijnkoop zijn voorstel zou terugnemen, zo niet, dan zou hij het moeten ontraden.

Er zijn twee voorstellen ingediend inzake overstapjes, van Van Meurs-Gulden en van Wijnkoop.

Soortgelijke voorstellen zijn op 19 december j.l. al door de raad verworpen.

De eenmanswagens kunnen niet zo maar afgeschaft worden, dat zou een verlies van een half miljoen opleveren. B. en W. willen deze wagens handhaven op de lijnen waar ze doeltreffend zijn.

Tot tijdelijke plaatsing van een tramwachthuisje bij het Scheepvaarhuis zijn B. en W. bereid.

Het van plaats veranderen van tramremises is op papier gemakkelijk. Hij betwijfelde echter ook, of decentralisatie wel zo economisch zou zijn.

Gulden toonde zich in zijn repliek teleurgesteld over het antwoord van de wethouder. Dat het trambedrijf werd voorgesteld als het beste van Europa deed hem weinig goeds verwachten voor de toekomst. Van Zelm wees nogmaals op de Prins Hendrikkade, en Weiss noemde het antwoord van de wethouder teleurstellend voor degenen, die verbetering van de Leidschestraat-problemen verwachtten. Hij zou ook graag willen, dat de tramdirectie, na het uitgaan van de schouwburgers, indien er geen tramwagens beschikbaar zijn, autobussen ter beschikking zou stellen. Dat de wethouder het autobuslawaai liet onderzoeken, vond hij komisch.

Solkesz dankte voor de toezegging om het sectietarief te onderzoeken, en Carels hoopte dat het onderzoek van het Leidschestraat-probleem zo spoedig zou geschieden dat er in de commissie van bijstand over zou kunnen worden gesproken. Hij was er nog niet van overtuigd, dat er echt zo veel bussen nodig zouden zijn om twee tramlijnen te vervangen. Ten slotte gaf hij nog een paar aanwijzingen in zake de doelmatigheid van sommige tramverbindingen.

Seegers was het met Gulden eens in diens kritiek op het trambedrijf; voorts meende hij dat er wel veel overwerk voorkwam, en dat de diensttijd te lang was.

Van Meurs was het daarentegen helemaal niet met Gulden eens, die 140 miljoen passagiers zaten toch niet voor hun verdriet in de tram? In het buitenland wordt ook over de tram geklaagd, dat hoort er nu eenmaal bij. Ten slotte verzette ook hij zich tegen het vele overwerk.

Kitsz klaagde er nogmaals over dat op andere lijnen afgedankte bussen in Noord reden. Verder vreesde hij dat de proef met de diensttijden op lijn 14 wel eens van lange duur kon zijn, en wilde hij die over meer lijnen genomen zien.

Nu was het woord aan weth. Wibaut voor zijn dupliek. Hij zet, dat degenen die ontevreden waren over zijn antwoord, niet goed geluisterd hadden. Het college wilde wel degelijk de Leidschestraat aanpakken, en de overstapjes en andere naar voren gebrachte punten ernstig in overweging nemen. Maar hij herinnerde er wel aan, dat deze raad een jaar geleden de invoering van overstapjes z.h.s. had verworpen. Hij heeft ook niet gezegd dat de tram niet voor verbetering vatbaar zou zijn. Aan Van Zelm zegde hij toe, dat de situatie op de Prins Hendrikkade zou worden bekeken. De diensten aan een stuk, waarmee een proef wordt genomen, zullen bij een ongunstige uitkomst niet worden bestendigd. Hiermee waren de algemene beschouwingen over de tramparagraaf afgelopen. De voorzitter deelde nog mee, dat B. en W. preadvies zouden uitbrengen over de voorstellen van Van Meurs (invoering overstapjes) en van Van Zelm (herinvoering vroegritten). De overige voorstellen van Van Zelm waren ingetrokken op dat i.z. de afschaffing van de eenmanswagens na.

Hierna werd gestemd over de voorstellen van Wijnkoop, t.w. invoering overstapjes voor 10 cent (verworpen met 20 tegen 5 stemmen), en verwijderden tram uit de Leidschestraat (verworpen met 20 tegen 3 stemmen). Het voorstel van Van Zelm tot afschaffing van de eenmanswagens werd verworpen met 17 tegen 6 stemmen.

De hele paragraaf werd daarna goedgekeurd, en het batig slot vastgesteld op f 365.000.

In zijn commentaar op de debatten schreef het Alg.Hbld., dat er over de exploitatie, de winst en de positie van het bedrijf nagenoeg niet was gesproken, de raadsleden hadden zich bepaald tot de "populaire wenschjes". Het zou toch wel eens goed geweest zijn als er gewezen was op de hoge lonen, die hier alles bepalen, dan had men niet alle schuld op de leiding geschoven.

In de avondzitting was de begroting van de Veren aan de orde.

Gulden pleitte voor een betere verbinding met de Oranjesluizen; ook wilde hij de vergunning van de rederij Bergmann intrekken, en daar een gemeentelijk veer voor in de plaats stellen. Lisser zei dit graag te willen steunen als dat veer kosteloos zou worden.

Weth. Wibaut zei, dat met het in dienst komen van de nieuwe ponten veel beter aan de verkeersbehoeften kan worden voldaan, en bestaat er voor de gemeente geen behoefte aan het veer van Bergmann. Niettemin wilde hij het voorstel wel voor preadvies in handen nemen. Ook een voorstel van Wijnkoop en Lisser om de verbinding Damrak – Overzijde van het IJ kosteloos te maken nam hij over.

Deze paragraaf werd eveneens goedgekeurd, en het nadelig slot vastgesteld op f 1.252.602.

Naar Het Centrum vernam, zouden de gewraakte hekken van de trambaan van de N.Z.H. per 1 februari geheel verdwijnen. Men verwachtte dat de verkeersveiligheid daardoor zou toenemen.

6 december 1929

Het Alg.Hbld. schreef over de gevolgen van de nieuwe verkeersregeling in de Leidschestraat voor de tram:

"HET VERKEER IN DE LEIDSCHESTRAAT.

De tram en de nieuwe regeling.

Men weet reeds uit de raadsverslagen, dat het tramverkeer in de Leidschestraat thans opnieuw de volle aandacht heeft van het gemeentebestuur. Ernstig wordt deze quaestie bestudeerd en welke maatregelen daarvan het gevolg zullen zijn, hebben wij af te wachten. Het vraagstuk heeft vele kanten, het staat in het nauwste verband met de algemeene verkeersregeling in genoemde straat en allerlei moeilijkheden zijn er op te lossen. Moeten er autobussen in plaats van trams rijden, is dubbel tramspoor door de geheele straat mogelijk geworden, dient men éénrichtingsverkeer in te voeren?, enz. Wij hopen er binnen niet al te langen tijd meer van te hooren.

Intusschen is er de nieuwe verkeersregeling met de belsignalen en wij hebben den heer ir. C.J.

Neiszen, chef van de afdeling vervoer en tractie, bereid gevonden ons te antwoorden op de vraag, hoe de tramdirectie over het thans geldend stelsel denkt.

Ik moet mij bepalen tot een zeer voorloopigen indruk, zeide ons de heer Neiszen. Want wij beschikken nog slechts over enkele dagen praktische ervaring.

De groote moeilijkheid in de Leidschestraat is en blijft het spitsverkeer over het enkel spoor en de wissel- en stopplaatsen op bruggen. Dit spitsverkeer is zeer belangrijk in vergelijking met den gewonen dienst. Rijden er op lijn 1 normaal 10 treinen per uur, in de spitstijden is dit aantal 's morgens 21 en 's middags tusschen vier en zes 17. Voor lijn 2 is het normale aantal eveneens 10; 's morgens en 's middags rijden er 17 tramtreinen. Dat is een enorm verschil en al dat verkeer gaat over

hetzelfde enkelspoor en over dezelfde bruggen. In de spitsuren is de rijtijd, benodigd om de Leidschestraat door te worstelen, in doorsnee 4 ½ minuut.

Wat nu de nieuwe regeling betreft: er zijn gunstige en ongunstige factoren.

Gunstig voor het tramverkeer is bijvoorbeeld, dat de politie het verkeer tot meer spoed aanzet, hetgeen ook het rendement van de straat zoozeer verhoogt. Vroeger haalden de fietsers veelal de auto's in, en ze reden dan over de tramrails de auto's voorbij. Maar nu gaan de auto's veel sneller, de fietsers rijden er achter en het enkel spoor blijft leeg. En nu kan de tram ook sneller rijden, geheel overeenkomstig het nieuwe verkeerstempo in de Leidschestraat. Een nadeel is, dat het nieuwe verkeerssysteem een zekere starheid heeft, dat o.a. tot uiting komt in het stoppen der trams bij dwarsstraten, zoodra het belsignaal voor het dwarsverkeer weerklinkt. Ook als er géén dwarsverkeer is gaat het belsignaal en laat de agent het doorgaand verkeer stoppen, hetgeen noodeloos oponthoud geeft zoowel bij de dwarsstraten als bij de grachten. De soepelheid van de regeling, zooals de agenten die vroeger wisten toe te passen, is nu weg.

Maar, — een eindoordeel kan ik nog niet uitspreken, wij moeten afwachten hoe de zaak zich ontwikkelt. Er zijn voorbeelden van groote vertragingen in de Leidschestraat, die natuurlijk ook direct weer haar terugslag hebben op het reeds op zichzelf zoo moeilijke Stationsplein, er zijn ook voorbeelden van zeer snel passeeren van de Leidschestraat. En de balans kunnen wij nog niet opmaken.

Ten slotte verzekerde ons de heer Neiszen, dat er tusschen zijn dienst en de Verkeerspolitie een zeer geregeld en bijzonder aangenaam contact bestaat, zoodat beide diensten geregeld nauw en in goede verstandhouding samenwerken om de algemeene verkeersbelangen te dienen."

Ter gelegenheid van de voetbalinterland Nederland – België a.s. zondag zullen de tramlijnen 2, 15 en 16 die dag van 12 tot 17 uur doorrijden naar het Olympisch stadion.

7 december 1929

In een ingezonden brief in het Alg.Handelsblad klaagde een inwoner van Watergraafsmeer over het piepen van de remmen van de bussen van de lijnen A en K, dat door merg en been ging. Was daar niets aan te doen?

De directie van de gemeentetram verklaarde, dat er terecht geklaagd werd, en dat de reminrichtingen reeds werden geïnspecteerd en gerepareerd, zodat het euvel spoedig uit de wereld zou zijn.

10 december 1929

Gisteren is een motorwagen van lijn 9, die op het Damrak richting Centraal Station reed op een vrachtwagen met vaten gebotst, die plotseling de weg overstak. Van de motorwagen was het voorbalkon zwaar beschadigd, en ook de vrachtauto had schade. Persoonlijke ongelukken deden zich niet voor. Het tramverkeer was enige tijd gestremd.

12 december 1929

Deze foto stond in het Alg.Hbld. met het onderschrift:

"HOE DE HOOFDSTAD GROEIT.

Nieuwe buurten verrijzen, straten en pleinen vormen zich. De tram kruipt naar de peripherie der hoofdstad en ontsluiten de binnenstad voor de "buiten"-bewoners.

Lijn één is thans doorgetrokken en loopt op den Hoofddorppweg."



In de Westerstraat is een jongetje van 5 jaar bij het oversteken tegen een tram van lijn 20 opgelopen. Het kind werd bewusteloos naar het Wilhelminagasthuis vervoerd.

17 december 1929

De onderbreking van de lijnen 13 en 18 op de Prins Hendrikkade zal met ingang van morgen worden beëindigd, en de normale dienst op deze lijnen zal dan worden hersteld.

Foto uit het Alg.Hbld.:



19 december 1929

Door een bovenleidingbreuk had het tramverkeer door de Reguliersbreestraat en over het Rembrandtplein gisteravond 20 minuten vertraging.

20 december 1929

Een lezer klaagde in het Alg.Hbld., dat buslijn A 's middags na 4 uur dikwijls zolang uitblijft op het Leidscheplein, waarschijnlijk in verband met de overweg in de Overamstelstraat, en vraagt of het niet mogelijk is voor die gevallen een reservewagen in gereedheid te houden op het Leidscheplein. En ook meende hij, dat het wachten daar in file in de war gestuurd werd doordat de bussen niet stopten bij de haltepaal. Dan ontstond er gedrang, dat men juist wilde vermijden. Wat dit laatste betrof deelde de tramdirectie mee, dat de ruimte ter plaatse voor de grote bussen van de lijnen A, F en K te klein was geworden. Een wijziging in deze standplaatsen werd voorbereid. Reservewagens beschikbaar houden kon de directie echter niet.

21 december 1929

In de gemeenteraadsvergadering van gisteren deelde de voorzitter mee, dat veel leden hem hadden gevraagd te bevorderen, dat er die avond niet vergaderd hoefde te worden. B. en W. waren bereid om daaraan mee te werken door o.a. de tramvoordracht van de agenda af te voeren. Aan het einde van de vergadering werd aldus besloten.

Ingezonden brief in het Alg.Hbld.:

“TRAMVEREENVOUDIGING.

Eén primaire lijn van C.S. tot Rembrandtplein.

De heer J.W. Groosmuller schrijft ons:

De Amsterdammer, het bleek ook weder onlangs in den gemeenteraad, heeft tegen den tram deze grief, dat zij te langzaam is. Vooral in de binnenstad. Deze grief is m. i. juist.

Is deze langzaamheid nu een fout van de tram qua tram? Ik geloof het niet. Naar mijn meerling is die traagheid een gevolg van de combinatie: tram en exploitatie-systeem. Laat ons ter verduidelijking van deze stelling eens het veelbesproken traject Centraal-Station—Muntplein bekijken. Op dat traject loopen niet minder dan 7 lijnen, nl. 4a, 4W, 5, 9, 11, 16 en 24 (+ lijn 14 gedeeltelijk).

Waar de wagens van vele dier lijnen om de 3 à 4 minuten rijden, vormen al die rijtuigen tezamen een soort „trottoir roulant“. Dit „trottoir roulant“ bezit twee hebbelijkheden: ten eerste dat het van tijd tot

tijd stopt om reizigers op te nemen en uit te laten, ten tweede dat het meermalen stil staat om andere redenen.

De eerste hebbelijkheid is niet te voorkomen, want wij kunnen niet verlangen, dat iederen óp en ván rijdende trams springt. Doch de tweede bezorgt ons ongewenscht oponthoud en deze moet daarom verdwijnen.

Maar hoe?

Laten wij eens een kijkje nemen aan de halte Dam, richting binnenstad. Daar naderen, vlak achter elkaar, wagens van lijn 9, 11, 16, 4, 5 enz. Aan onze halte bevinden zich 20 passagiers. Voor elke tramlijn (wij houden van eenvoudige voorbeelden) staan 4 passagiers te wachten. Lijn 9 stopt dus om deze 4 reizigers in te laten, doch noodgedwongen worden daarachter ook de wagens van lijn 11, 16, 4 en 5 tot stilstand geroepen. Dit is tijdverlies, want nadat lijn 9 afgereden is, kunnen 11, 16, 4 en 5 zich wel weder in beweging stellen, doch om terstond weder stil te houden, want nu is het lijn 11 welke aan de halte zijn reizigers in moet nemen. En zoo gaat het spel voort.

Dit herhaaldelijk onnoodige stoppen geeft zooals wel van zelf spreekt niet alleen tijdverlies (al is dit niet zoo groot als men gewoonlijk wel denkt), doch het prikkelt in hevige mate de zenuwen van het trammend publiek. In zoo'n tram zittende bekruipt de reizigers al zeer vlug een onbehaaglijk gevoel. Men ziet dat aan het zenuwachtige naar buiten kijken der menschen met een gezicht van: wat is er toch aan de hand?

Ik stelde hierboven de vraag: "Is al dit noodelooze stoppen nu een fout van de tram qua tram"? Neen. Het ontstaat m.i. omdat men in Amsterdam zoo enorm veel lijnen over één parcours laat loopen.

Het is natuurlijk waar dat indien men in plaats tramlijnen autobuslijnen had, de stagnatie minder zou zijn, omdat autobussen nu eenmaal niet achter elkaar behoeven te blijven. Toch zou de tijdwinst met die vervoermiddelen gering zijn aannemende dat men b.v. aan de hierboven besproken halte "Dam" verschillende autobusperrons aanlegde, zoodanig dat de ééne buslijn niet op de andere behoefde te wachten, dan nog zou bij het wegrijden één file gevormd moeten worden en een gedeelte van de bij de halte ge wonnen tijd zou wederom verloren gaan. Neen. om het verkeer in sommige deelen der binnenstad sneller te maken, behoeft m.i. de tram niet ter zijde gezet te worden. Doch deze dient wel bevrijd te worden van het huidige systeem der vele lijnen op één parcours. Een radicale verandering is noodig! Op het hier besproken traject Centraal-Station— Muntplein zou m. i. slechts één tramlijn mogen loopen. De wagens voor deze lijn zouden van een speciaal type dienen te zijn, zéér groot met zeer wijde middenbalcons. Zij zouden voorts in staat moeten zijn zeer vlug op te trekken en groote snelheid te ontwikkelen en voorzien moeten zijn van snelwerkende elektrische en luchtremmen.

Tijdens de spitsuren zou de frequentie hoog opgevoerd kunnen worden, terwijl zich, zoo noodig, twee conducteurs op den wagen zouden moeten bevinden.

Deze primaire lijn, van het Centraal-Station af naar Rembrandtplein, zou aansluiting geven aan <le secundaire lijnen loopende naar de buitenwijken. Deze secundaire lijnen zouden in sommige gevallen buslijnen kunnen zijn. Lijn 5 b.v., welke zoo langzaam opschiet in de Utrechtschestraat, zou daarvoor wellicht in aanmerking komen.

Men zal dit plan, dat hier natuurlijk slechts in grove trekken is aangegeven, wellicht te gewaagd vinden, fantastisch misschien zelfs. Toch komt het mij uitvoerbaar voor. Er zullen technische moeilijkheden te overwinnen zijn, terwijl het plan ook de algemeene invoering van overstapkaartjes met zich brengt.

Een nadeel van het plan is, dat de passagiers voor de buitenwijken zullen moeten overstappen; een voordeel dat alle passagiers, doch vooral zij die alleen van de primaire lijnen gebruik maken, vlugger hun plaats van bestemming bereiken. Dan zijn er niet te onderschatten bijkomende voordeelen: het aantal tramrijtuigen op een primaire lijn kan, vooral in de stille uren, geringer zijn dan nu. Dit is een economisch voordeel en komt tevens het overige verkeer ten goede. De tramwagens zullen zich bovendien steeds op gelijkmatige afstanden van elkaar bevinden — ook een voordeel voor het verkeer. Verder komt er de zoo hoog noodige verkeersverbetering op het Muntplein. Volgens dit plan slechts één lijn van Rokin over Muntplein naar Reguliersbreestraat, in plaats van de vele nu bestaande lijnen, welke gedeeltelijk de Vijzelstraat, gedeeltelijk de Reguliersbreestraat inrijden.

Voorts geen tramwagens komende uit de richting Vijzelstraat, welke steeds de wagens gaande naar de Reguliersbreestraat moeten kruisen, daardoor elkaar groote vertraging berokkenen en ook het overige verkeer ontwrichten, hetwelk op zijn beurt weer stagnatie in het tramverkeer brengt. Al deze belangrijke voordeelen vormen ongetwijfeld een flinke som op de credietzijde van dit plan, ... waarmede ik niet wil zeggen, dat de debetzijde blanco blijft. Op het Rembrandtplein- Thorbeckeplein wordt het verkeer b.v. drukker. Aldaar zou de overstapplaats moeten komen voor de secundaire lijnen. Doch het Rembrandtplein met Thorbeckeplein biedt daartoe een zeer goede ruimte, vooral als

men bedenkt dat de aldaar tezamen komende trams (en eventueel bussen) niet blijven stationneeren, doch uitsluitend stoppen voor het in- en uitlaten van reizigers. Voorts zou de primaire lijn van het Rembrandtplein af om weer op het Rokin te komen de Bakkerstraat moeten inrijden, waardoor het verkeer op het Rembrandtplein in ruimer mate dan thans het geval is, door tramwagens gekruist wordt. Doch deze bezwaren zijn m.i. niet ernstig, vooral omdat de lijnen 5 en 11 volgens dit plan niet de Bakkerstraat ingaan en dus niet meer het verkeer Reguliersbreestraat-Amstelstraat kruisen. Van ingrijpender aard is het tariefstelsel. Overstapkaartjes zullen regel moeten worden Zal het bedrijf dit tariefstelsel kunnen dragen? Ik geloof het wel. Er is bij alle Amsterdammers de dringende wensch aanwezig, dat het trambedrijf hun tegen de minst mogelijke kosten het grootst mogelijke gerief brengt.

Is het dan zoo gek om een stelsel in te voeren, waarbij een tramkaartje van 10 cent een abonnement wordt op alle lijnen voor den tijd van b.v. drie kwartier of één uur. Ook dat geloof ik te mogen betwijfelen. Veeleer zal het trambedrijf zich in groote populariteit gaan verheugen, waardoor de rentabiliteit verzekerd blijft. Ik meen dan ook dit plan in de welwillende aandacht der autoriteiten te mogen aanbevelen.

J. W. GROOSMULLER."

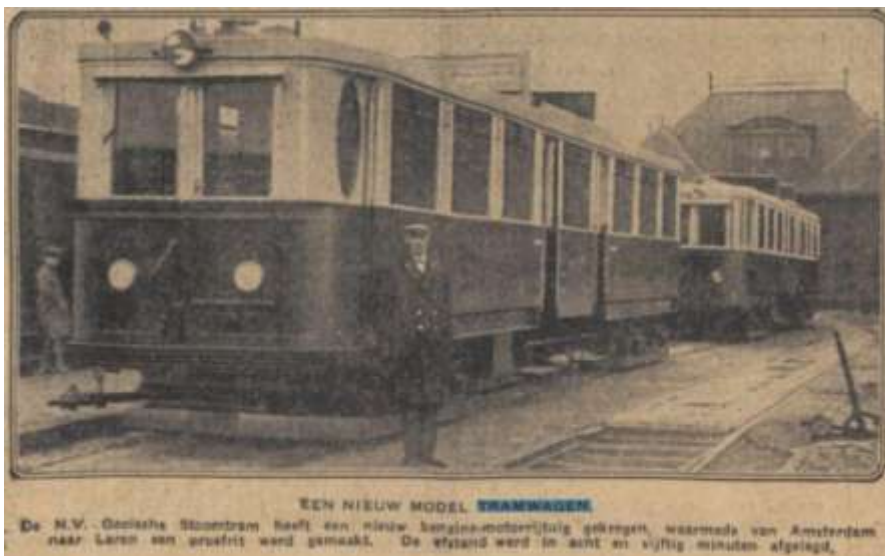
Op 9 juli jl. hadden twee concurrerende winkeliers op het achterbalkon van een tram van lijn 5 ruzie met elkaar gekregen. Dat ontaardde in een handgemeen, waaraan slechts door ingrijpen van de politie een einde kwam. Beide winkeliers stonden gisteren terecht voor de rechtbank. Omdat zij beiden al eens eerder waren veroordeeld voor geweldpleging, eiste het O.M. tegen beiden f 40 boete of 20 dagen hechtenis.

22 december 1929

Op de Ceintuurbaan is, vermoedelijk door remweigering, een motorwagen van lijn 3 achter op een bijwagen van lijn 5 gebotst. De balkonruiten van de motorwagen braken door de schok, en in de bijwagen van lijn 5 werd een passagier met zijn hoofd tegen een zijwand gegooid. Hij klaagde over pijn in zijn hoofd, en is door zijn zoon per auto naar huis gebracht.

24 december 1929

Op het traject Amsterdam – Laren van de Gooische Stoomtram is gisteren een proefrit voor de gemeentebesturen aan de lijn en voor de pers gehouden met de nieuwe benzinemotorwagens, die als zeer geslaagd beschouwd mag worden. Het traject werd in 68 minuten heen en 58 minuten terug afgelegd, tegen 75 minuten thans met de stoomtram. Men streefde naar een rijtijd in de normale dienst van vooreerst 70 minuten. Ook zou de naam van het bedrijf worden gewijzigd in "Gooische Tramweg Maatschappij"; de desbetreffende statutenwijziging wachtte op Koninklijke goedkeuring. Het Alg.Hbld. plaatste de volgende foto:



Op de Westermarkt slipte een auto en botste tegen een bovenleidingpaal van de tram. De chauffeur en zijn zoontje werden gewond, en moesten beiden naar het Binnengasthuis gebracht worden.

25 december 1929

In de Nieuwe Amstelstraat raakte een hond onder een motorwagen van lijn 9. Die moest worden opgevijseld om het beest er onder vandaan te halen, wat tot een kwartier vertraging leidde.

27 december 1929

Gistermiddag omstreeks half vijf ontstond kortsluiting in het onderstation Westerpark, waardoor ook de stroom voor de tram uitviel. Ook de Haarlemse tram kon niet meer rijden. De storing duurde ongeveer 30 minuten.

29 december 1929

Op oudejaarsavond zullen de trams zoals gebruikelijk tot één uur 's nachts rijden, daarna volgen nog de remiseritten via de gebruikelijke routes.
Op de ponten en de veren zal ook langer dan gebruikelijk worden gevaren.

30 december 1929

De economische crisis deed zich na "black Thursday" steeds meer voelen, zodanig, dat de rijkscommissie werkverruiming zich al zorgen begon te maken over de orders voor de Nederlandse industrie. Zij was daarom verheugd te vernemen, dat de Amsterdamse gemeentetram een grote order bij drie Nederlandse fabrieken had geplaatst.

31 december 1929

Op de Prins Hendrikkade stapte een 61-jarige man uit een nog rijdende tram van lijn 18, waardoor hij kwam te vallen en zijn linkerbeen brak. De G.G. en G.D. vervoerde hem naar het Binnengasthuis.

De directeur van de P.T.T. te Amsterdam maakte bekend, dat de trambrievenbussen op Nieuwjaarsdag de hele dag gesloten zouden zijn.