

Krantenberichten inzake de Gemeentetram Amsterdam, 1931
Samenstelling: Cees Pot
Geheugen van de Amsterdamse tram
www.amsterdamsetrams.nl

1 januari 1931

Een Antwerpse diamantkoopman, die op reis naar Berlijn in Amsterdam verbleef, heeft bij de politie aangifte gedaan, dat hij vermoedelijk in een tram van lijn 8 beroofd is. De zakkenrollers hadden een zak in zijn jas opengesneden, en de inhoud, een portefeuille en diamanten en andere juwelen er uit gehaald. De waarde werd geschat op f 100.000.

2 januari 1931

De gemeentetram had in 1930 bijna 3 miljoen passagiers meer vervoerd, dan in 1929, 145.804.000 tegen 142.872.000.

Gisteren, op nieuwjaarsdag, werden 421.595 passagiers vervoerd, tegen 479.913 een jaar geleden.

3 januari 1931

Vanmorgen omstreeks half negen is een vrachtauto op de Prins Hendrikkade bij het Scheepvaarthuis op de tramrails geslipt. De auto gleed het trottoir op en verwondde een voorbijganger, die naar het Binnengasthuis moest. De auto werd door de politie in beslag genomen, maar later op de dag weer vrijgegeven.

5 januari 1931

Een 24-jarige wielrijder op de Sloterweg kreeg een klap van een balk die 2 ½ meter uit de achterbak van een vrachtauto uitstak, en viel daardoor onder een bus van lijn G. Hij werd naar het Wilhelminagasthuis vervoerd, en kon na verbonden te zijn naar huis worden gebracht.

6 januari 1931

In verband met een fakkeloptocht ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van het N.V.V. moesten gisteravond de Amstelstraat en de Bakkerstraat geruime tijd voor het tramverkeer gesloten worden.

7 januari 1931

Een foto uit het Alg.HBld:



OVERSTAPJE, MIJNHEER? Met ingang van 15 Januari wordt bij de Amsterdamsche **gemeentetram** „het overstapje” algemeen ingevoerd. De Amsterdamsche tramconducteurs ontvangen onderricht omtrent deze bijzonderheid. De chef, de heer Recourt, verklaart de situatie.

9 januari 1931

Gisteravond verliet de wagenbestuurder van een eenmanswagen van lijn 17 op het Surinameplein even zijn wagen, en liet de deur open. Toen hij even later terug kwam, bleek zijn tas met kaartjes, dagkaarten en rittenkaarten, ter waarde van f 50, te zijn gestolen. Twee dagen later werd de tas in het Vondelpark teruggevonden, 20 tienrittenkaarten en 20 dagkaarten ontbraken.

Vanmorgen om half elf barstte in de Witte de Withstraat bij de Van Kinsbergenstraat een waterleidingbuis, waardoor een groot deel van de straat blank kwam te staan. Het water stond wel 75 cm hoog, de tram kon echter – heel voorzichtig – door blijven rijden.

10 januari 1931

Een man van middelbare leeftijd, die gisteravond op de Adm. De Ruyterweg bij de R.K. kerk de trambaan overstak, zag een van Sloterdijk komende tramtrein van de E.S.M. over het hoofd. Hij werd door de motorwagen overreden en raakte ernstig gewond. Bewusteloos werd hij naar het Wilhelminagasthuis gebracht.

11 januari 1931

RECHTSZAKEN.

LETSEL DOOR SCHULD.

In de nacht van 12 op 13 november 1929 kwam een automobilist op de kruising Nassaukade—De Clercqstraat te Amsterdam met zijn auto in botsing met een naar de remise rijdende motorwagen van lijn 10 der Gemeentetram, tengevolge waarvan een tramconducteur van den wagen geslingerd werd en een lichte hersenschudding opliep. Van de auto kregen, behalve de bestuurder, de passagiers — een kasteleines en een hotelhouder — lichte verwondingen. De tram werd licht beschadigd, maar de auto geheel vernield. De automobilist — een ingezetene van Alkmaar — werd vervolgd wegens het veroorzaken van letsel door schuld en op 15 Mei j.l. door de Vijfde Kamer der Amsterdamse Rechtbank veroordeeld tot f 100 boete óf f 20 dagen hechtenis.

Van dit vonnis tekende verdachte bij het Amsterdamsche Gerechtshof zó laat appèl aan, dat de officier van justitie, die f 150 boete of 30 dagen hechtenis geëist had, niet mede in hoger beroep kon gaan. Gevraagd waarom hij in hoger beroep was gekomen, terwijl de straf, die opgelegd werd, toch zo laag was, antwoordde verdachte zich niet schuldig te gevoelen. De tram reed volgens hem harder dan zijn berekening was, en toen heeft hij getracht zijn wagen van de tram vrij te krijgen. Ook zei hij onbekend te zijn geweest met de speciale Amsterdamsche verordening, die voorschrijft, dat de automobilist de tram moet laten passeren. Voorts kwam hem de opgelegde boete in verband met zijn betalingscapaciteit te hoog voor.

Nadat een paar getuigen waren gehoord, deed de advocaat-generaal mr. Bauduin uitkomen, dat de verdachte niet alleen in strijd met de politieverordening, maar ook zeer onoordeelkundig gereden heeft, door de tram, toen hij die van de brug zal afkomen, nog te willen voorbijrijden. Waar men hier te doen heeft met een eenzijdig appèl, kan spreker geen hogere straf vorderen. Hij eiste daarom bevestiging van het vonnis, behoudens de trouwens overbodige bewezen verklaring, dat de verdachte in strijd met de „voorschriften" gereden heeft. Uitspraak zou op 22 januari a.s. worden gedaan.

Op de Adm. De Ruyterweg werd een fietser door een tram aangereden. Hij kreeg een lichte hersenschudding en werd naar het Wilhelminagasthuis gebracht.

12 januari 1931

Door een defecte wissel kreeg het tramverkeer op de Ceintuurbaan circa 25 minuten vertraging.

13 januari 1931

Uit het Alg.HBld.:

Met ingang van 15 Januari a.s., ter gelegenheid van de invoering van het algemeen 10-cents-overstapsysteem, worden de volgende veranderingen in den loop van de tram- en autobuslijnen ingevoerd: Tramlijnen: Lijn 19 wordt opgeheven, Lijn 23 wordt: Stadionstraat—Zoutkeetsgracht. Autobuslijnen: A wordt: Tuindorp Watergraafsmeer—Mauritskade, B wordt Tuind. Oostzaan (Merc.pl.)—Stationsplein, C wordt: Meeuwenlaan—Stationsplein, F wordt: Zaanstraat—Rozengracht, H wordt: Kalfjeslaan—Station Willemspark. K wordt: Archimedeweg—Mauritsstraat, L wordt: Floraweg—Stationsplein.

Bij de toepassing van het overstapsysteem, waarmede wordt bedoeld met éénmaal overstappen nieuwe doorgaande verbindingen te scheppen, onder gebruikmaking van tram-, autobus- en veerlijnen, gelden de volgende bepalingen:

1^e. Op het overstapkaartje wordt aangegeven de lijn waarop het is uitgegeven, zoowel als de lijn, waarop de passagier wenst over te stappen, de datum en het uur. De veerlijnen worden aangegeven door de letter S, op het kaartje voorkomende onder de lijnletters.

2^e. Op het traject, waarop bedoelde lijnen samenlopen, wordt geen overstapje uitgegeven van de eene lijn op de andere en is een dergelijk overstapje ook niet geldig.

Als eenige uitzondering is toegestaan, dat passagiers van lijn A mogen overstappen op lijn 9 van het eindpunt dezer lijn af aan de 3e Oosterparkstraat en omgekeerd.

3^e. Overgestapt moet worden op het raakpunt (kruispunt) der beide lijnen of wanneer deze een gemeenschappelijk traject berijden, op het scheidingspunt der lijnen. Loopen de beide lijnen over meer trajecten samen, dan dient de passagier zoo lang mogelijk in de eerste lijn te blijven. wil hij niet in strijd komen met het bepaalde onder 2.

4^e. Toegestaan wordt dat de passagier eerst van de tweede lijn gebruik maakt voorbij het overstappunt, mits niet op een traject, waarop beide lijnen samenlopen (zie onder 2).

5^e. Wanneer de lijn, waarop men wenscht over te stappen samenloopt met andere lijnen, kan voor het traject, waarop en voor zoover zij samenlopen, ook van die andere lijnen worden gebruik gemaakt.

6^e. De passagiers, die op een der veerlijnen een overstapkaartje genomen hebben, kunnen op vertoon van dit kaartje gratis gebruik maken van lijn 22, teneinde van het Stationsplein af, den gewenschten rit te maken. Hetzelfde geldt in omgekeerde richting voor de trampassagiers voorzien van een overstapkaartje, geldig voor de veerlijnen.

Datum, lijn van afgifte en vertrektijd (afgerond in kwartieren) van de standplaats worden op het kaartje gestempeld. Overgestapt moet worden binnen een uur na den op het kaartje aangegeven tijd.

De tweede lijn wordt steeds door een O in het betreffende vakje met anilinepotlood aangestreept.

Onder bijzondere raakpunten van lijnen worden verstaan de hiervolgende punten: a. Stationsplein; b.

Haarlemmerplein—Nassauplein; c. Surinameplein—Overtoom—Zocherstraat; d. Amstelveenscheweg

bij Station Willemspark — Havenstraat — Zeilstraat — Saxen Weimarlaan; e. Stadionplein—

Stadionweg; f. Leidscheboschje—Leidscheplein; g. Dam—Postkantoor; h. Spui; j. Weesperplein —

Mauritskade en Mauritsstraat voor Station W. P.; k. Tulpplein—Weesperzijde hoek Mauritsstraat; l.

Amstellaan—Amsteldijk; m. Hoek Oostenburgergracht/Czaar Peterstr.—hoek

Mauritskade/Zeeburgerdijk; n. Plantage Kerklaan—Prins Hendrikkade bij de Schippersgracht; o.

Noordermarkt—Haarlemmerstraat; p. Pretoriusstraat—3e Oosterparkstraat.

14 januari 1931

Drie berichten uit De Tijd:

"HET ALGEMEEN OVERSTAPSYSTEEM.

Hoe het werkt.

Bij de toepassing van het overstapsysteem dat Donderdag a.s. wordt ingevoerd en waarmede wordt bedoeld met éénmaal overstappen nieuwe doorgaande verbindingen te scheppen, onder gebruikmaking van tram-, autobus- en veerlijnen, gelden de volgende bepalingen:

1. Op het overstapkaartje wordt aangegeven de lijn waarop het is uitgegeven, zoowel als de lijn, waarop de passagier wenscht over te stappen, de datum en het uur. De veerlijnen worden aangegeven door de letter "S" op het kaartje voorkomende onder de lijnletters.

2. Op het traject, waarop bedoelde lijnen samenlopen, wordt geen overstapje uitgegeven van de eene lijn op de andere en is een dergelijk overstapje ook niet geldig. Als eenige uitzondering is toegestaan, dat passagiers van lijn A mogen overstappen op lijn 9 van het eindpunt dezer lijn af aan de 3e Oosterparkstraat en omgekeerd.

Waar moet men overstappen?

3. Overgestapt moet worden op het raakpunt (kruispunt) der beide lijnen of wanneer deze een gemeenschappelijk traject berijden, op het scheidingspunt der lijnen. Loopen de beide lijnen over verschillende trajecten samen, dan dient de passagier zoo lang mogelijk in de eerste lijn te blijven, wil hij niet in strijd komen met het bepaalde onder 2.

4. Toegestaan wordt dat de passagier eerst van de tweede lijn gebruik maakt voorbij het overstappunt, mits niet op een traject, waarop beide lijnen samenloopen (zie onder 2).

5. Wanneer de lijn, waarop men wenscht over te stappen, samenloopt met andere lijnen, kan voor het traject waarop en voor zoover zij samenloopen, ook van die andere lijnen worden gebruik gemaakt.

6. De passagiers, die op een der veerlijnen een overstapkaartje genomen hebben, kunnen op vertoon van dit kaartje gratis gebruik maken van lijn 22, ten einde van het Stationsplein af, den gewenschten rit te maken.

Hetzelfde geldt in omgekeerde richting voor de trampassagiers, voorzien van een overstapkaartje, geldig voor de veerlijnen. Datum, lûn van afgifte en vertrektijd (afgerond in kwartieren) van de standplaa' worden op het kaartje gestempeld.

Overgestapt moet worden binnen een uur na den op het kaartje aangedreven tijd. De tweede lijn wordt steeds door een O in het betreffende vakje met anilinepotlood aangestreept."

"Gemeentetram en veren

Met ingang van Donderdag 15 Januari zijn op de tramwagens en autobussen, alsook op de booten van de niet-kosteloze Veren verkrijgbaar algemeene overstapkaartjes à tien cent, geldig voor een rit (vaart) op de door den passagier bij het nemen van het overstapkaartje op te geven lijn. Overgestapt moet worden binnen een uur na den op het kaartje aangegeven tijd. Overstapkaartjes worden niet verstrekt op weekkaarten en tien-rittenkaarten. Voor de verdere bepalingen, welke voor deze overstapkaartjes gelden, raadplege men de betreffende kennisgevingen, welke gratis in de wagens en op de booten verkrijgbaar zijn."

"DE TIJDSPIEGEL

Het is maar een Weet

De Amsterdamsche Gemeentetram heeft een sterke vereenvoudiging ondergaan door de toepassing van het zogenaamde overstapsysteem, waarvoor de volgende bepalingen gelden:

1e. Op het overstapkaartje wordt aangegeven de lijn waarop het is uitgegeven, zoowel als de lijnen, waarop de passagier wenscht over te stappen, de datum en het uur. De veerlijnen worden aangegeven door de letter S., op het kaartje, voorkomende onder de lijnletters.

2e. Op het traject, waarop bedoelde lijnen samenloopen, wordt geen overstapje uitgegeven van de eene lijn op de andere en is een dergelijk overstapje ook niet geldig. Als eenige uitzondering is toegestaan, dat passagiers van lijn A mogen overstappen op lijn 9 van het eindpunt dezer lijn af, aan de 3e Oosterparkstraat en omgekeerd.

3e. Overgestapt moet worden op het raakpunt (kruispunt) der beide lijnen of wanneer deze een gemeenschappelijk traject berijden, op het scheidingspunt der lijnen. Loopen de beide lijnen over meerdere trajecten samen, dan dient de passagier zoo lang mogelijk in de eerste lijn te blijven, wil hij niet in strijd komen met het bepaalde onder 2.

4e. Toegestaan wordt dat de passagier eerst van de tweede lijn gebruik maakt voorbij het overstappunt, mits niet op een traject, waarop beide lijnen samenloopen (zie onder 2).

5e. Wanneer de lijn, waarop men wenscht over te stappen samenloopt met andere lijnen, kan voor 't traject waarop en voor zoover zij samenloopen, ook van die andere lijnen worden gebruik gemaakt.

6e. De passagiers, die op een der veerlijnen een overstapkaartje genomen hebben, kunnen op vertoon van dit kaartje gratis gebruik maken van lijn 22, teneinde van het Stationsplein af den gewenschten rit te maken. Hetzelfde geldt in omgekeerde richting voor de trampassagiers, voorzien van een overstapkaartje, geldig voor de veerlijnen. Datum, lijn van afgifte en vertrektijd (afgerond in kwartieren) van de standplaats worden op het kaartje gestempeld. Overgestapt moet worden binnen een uur na den op het kaartje aangegeven tijd. De tweede lijn wordt steeds door een O in het betreffende vakje met anilinepotlood aangestreept. Iedereen voelt wel, dat deze bepalingen aan elke moeilijkheid een eind maken. Het is even eenvoudig als de buis van Torricelli, de Cartesiaansche duiker, de kikvorsch van Galvani en het ei van Columbus tezamen. Kortom: het is maar een weet."

Een tram van lijn 10, een zogenaamde geldtram, waarmee geld van de remises naar het hoofdkantoor wordt overgebracht, liep in de Kinkerstraat uit de rails, waardoor het tramverkeer daar 10 minuten oponthoud kreeg.

15 januari 1931

Een artikel met foto uit het Alg.HBld.:

"DE ALGEMEENE OVERSTAPJES.

De Berlitz-methode bij de tram. — Ervaringen van den eersten dag. — Alle begin is moeilijk. — Het struikelblok der éénmanswagens.

VAN OVERSTAPJE TOT RETOUR.

Volgens de Berlitz-methode zal de Amsterdammer de taal der nieuwe tramkaartjes moeten leeren verstaan: een beetje theorie en verder de praktijk en nog eens de praktijk. En dat alle begin moeilijk is, bleek natuurlijk vandaag onmiddellijk.

Nu moet toegegeven worden, dat de theorie, welke de tramdirectie tevoren ter kennis van het publiek had gebracht, niet uitmuntte door duidelijkheid. De quaestie van raakpunten, kruispunten en bijzondere raakpunten lijkt wel wat op een puzzle en een stelsel, dat gevormd wordt door drie pagina's bepalingen en aanduidingen, is op zichzelf reeds niet eenvoudig of gemakkelijk te begrijpen. Bovendien is eenvoud nog altijd het kenmerk van het ware, en eenvoudig en het tenig ware is het systeem der algemeene overstapkaartjes zeker niet. Al zijn we er van overtuigd, dat én de conducteurs én het publiek na een paar weken de moeilijkheden wel grootendeels overwonnen zullen hebben.

't Was vandaag wel direct een vrij krillteke situatie voor de tram: in de ochtenduren slecht weer, regenbuien en guurte, zoodat er een druk gebruik van de tram gemaakt, menige fiets thuisgelaten werd. Bij al die drukte moesten de conducteurs tal van inlichtingen omtrent de overstapmogelijkheden en de geldigheid der nieuwe kaartjes geven. Zoodat 't wel eens een enkele maal spaak liep en niet alle passagiers op tijd geholpen konden worden.

De conducteur heeft thans een uitgebreide uitrusting: zijn kniptang, fluitje, plank of trommel met kaartjes en zijn stempel, waarmede hij datum en tijd op de overstapjes aangeeft. Hij moet zelf den stempel naar datum en uur verzetten, dit laatste per kwartier; manipulaties, welke behoorlijke oplettendheid vereischen. Hij moet voorts nauwkeurig weten, voor welke lijnen hij overstapjes mag afgeven. Een uitgebreide wetenschap op zichzelf, nu de conducteur niet meer als regel uitsluitend op één lijn dienst doet, doch afwisselend op verschillende lijnen. Maar dat alles zal de Berlitz-methode van de praktijk leeren, evenals de passagier zal ervaren welke mogelijkheden en kansen hem het overstapje biedt.

Bijzonder veel vraag bestond er vanmorgen nog niet naar de overstapjes, onbekend maakt immers onbemind, en als er vraag was, bleek er nog veel onwetendheid aan beide kanten te bestaan. Er waren passagiers, die zich kwaad maakten bij verschil van meening, maar er was gelukkig ook veel humor. Vooral het onderwerp „raakpunten" gaf aanleiding tot tal van grappen. Ook tot fouten. Zoo deelde ons een conducteur mede, dat wij met een overstapje van lijn 3 naar lijn 2, richting Leidscheplein, bij den Willemsparkweg moesten overstappen, doch volgens de min of meer ingewikkelde en niet al te duidelijk geredigeerde voorschriften moet dit bij het Leidscheboschje geschieden. En zoo zullen er veel meer voorbeelden zijn. In al die gevallen komt 't in de praktijk best terecht. Tevens zullen dan eventueele bezwaren, die het stelsel aankleven, nader aan het licht treden. 't Geldt hier immers een proefneming tot Mei a.s., tegen dien tijd is de groote tramvoordracht met een definitieve regeling te wachten en dan zijn we een stuk wijzer. 't Is op den éérsten dag nog onmogelijk alle voor- en nadeelen zuiver te beoordeelen.

De meeningen van conducteurs en trampassagiers waren vandaag dan ook zeer verdeeld. Algemeen was men van oordeel, dat op drukke uren de uitgifte van de overstapjes, die gestempeld en aangestreept moeten worden, nogal oponthoud geeft. Ook had men al spoedig "ontdekt, dat de zgn. overstapjes ook mogelijkheden voor retour-ritten geven, zij 't slechts in bepaalde gevallen. Zoo kan men van den Amstelveenschenweg met lijn 2 naar het C.S. gaan, een overstapje op de 16 vragen en met lijn 16 van het C.S. naar den Amstelveenschen Weg terugkeeren. Met lijn 2 kan men naar het Leidscheboschje van den Amstelveenschen Weg af, en dan terug — binnen een uur met lijn 6. Voorts wijzen we op de lijnen 17 en 1 en zoo zijn er meer voorbeelden te noemen en uitvindingen te doen, die in wezen in strijd zijn met het beginsel, dat aan de overstapjes ten grondslag ligt, nml. om „met éénmaal overstappen nieuwe doorgaande verbindingen te scheppen".

De passagiers van de veerlijnen en van de autobussen kunnen van heden af met een overstapje voor hetzelfde dubbeltje hun tocht naar de plaats van bestemming voortzetten, hetgeen ongetwijfeld een groot gemak is. De standplaatsen der autobussen zijn uit de binnenstad verdwenen — een ongewone leegte bij het Leidscheboschje en op het Beursplein. Lijn 23 kreeg haar eindpunt op de

Zoutkeetsgracht in plaats van in de Oostzaanstraat, lijn 19 is opgeheven, de Rapenburgerstraat bleef heden tramloos.

Een eenzame aspirant-passagier stond bij het Leidscheboschje op autobuslijn K te wachten, — hij staat er nog.



Wachtend op de bus, die niet kwam.....

En zoo zullen er velen meer vandaag in de war zijn geweest, — ook in verband met de week- en tienrittenkaarten, welke géén recht op overstapjes geven. Langzamerhand zullen de raak- en bijzondere raakpunten echter wel levende begrippen voor ons worden!

Ten slotte nog een inderdaad ernstig bezwaar tegen het nieuwe stelsel, nml. dat het voor de éénmanswagens practisch onbruikbaar is. Een bezwaar, dat men niet te licht mag tellen. Zeker, in de stille uren geldt het niet, maar reeds vanmorgen konden wij vaststellen, dat het stempelen, enz., door den conducteur-wagenbestuurder van de overstapjes, op drukke tijdstippen het tramverkeer belangrijk vertraagt. Indirect heeft die extra vertraging — de eenmanswagens werkten reeds altijd storend — ook invloed op de andere lijnen, die moeten wachten tot de eene man met al zijn administratie, enz., gereed is. Zeer hinderlijk is dat bijv. vóór het Postkantoor met lijn 17. Er zal ten aanzien van de eenmanswagens wat op gevonden moeten worden, willen zij het systeem der overstapjes niet reeds onmiddellijk in discrediet brengen. Vergissingen, fouten, moeilijkheden van conducteurs en passagiers, — 't kan er alles voorloopig wel mee door, dat komt wel in orde, — maar vertragingen in het tramverkeer tengevolge van de combinatie éénmanswagens en bewerkelijke overstapjes, moeten in dé eerste plaats vermeden worden. De oplossing van dit vraagstuk zal, vreezen wij, zeer moeilijk zijn."

Gisteravond omstreeks half acht liepen op het Rokin bij de Dam de remmen vast van een tramstel van lijn 25, dat richting Stationsplein reed. 't Duurde een half uur, voordat het euvel verholpen was, en in

die tijd verzamelde zich een lange rij trams achter het gestrande stel. Veel langer duurde het voordat de dienst weer normaal was.

Een gedichtje uit De Tijd:

Overstappen!

't Geeft vandaag een tramverrassing.
Want verand'ring zal er zijn.
Oostbewoners! uwe bussen
Gaan niet naar het Leidscheplein!
Heden wordt een stap genomen
Naar het overstap,systeem,
En daarvan is thans het pasje.
Als van ouds weer, het embleem.
Stap dus maar, om te beginnen.
Met het goede been uit bed,
In- en uit- en over-stappen,
Daarop moet vandaag gelet!
U zult heel wat moeten stappen,
Oók wanneer u bust of tremt,
Maar laat men u niet betrappen.
Dat zoo iets u nu ontstemt.
Al dat stappen zal wel wennen.
't Gaat dan zoetjes aan wel rap.
En wellicht, in goede richting.
Wordt dit stappen dan een stap!
MARTIN BERDEN.

16 januari 1931

Uit het Alg. HBld.:

"DE NIEUWE TRAMREGELING.

Een tienrittenkaart die niet meer geldig was.

Niet alle conducteurs zijn blijkbaar geheel op de hoogte van de nieuwe betalingsvoorwaarden van de tram. Gisteren kreeg een passagier, die een tienrittenkaart om te knippen aanbood, te hooren, dat die kaarten niet meer geldig waren. "Ook niet voor een enkelen rit?" vroeg de passagier, waarop hij het mysterieuze antwoord kreeg: „Alles is enkele rit."

Iets meer instructie schijnt deze conducteur nog wel te kunnen gebruiken.

Uit dezelfde krant:

"SERIES TRAMVERTRAGINGEN.

Tengevolge van de combinatie éénmanskagens en overstapjes.

Men schrijft ons in aansluiting op hetgeen wij gisteren over de praktijk der nieuwe overstapjes mededeelden:

Het spreekt vanzelf, dat het onjuist is, reeds zoo kort na de invoering van den nieuwen maatregel een al of niet gunstig oordeel over de werking ervan uit spreken. Iets anders is, de feiten, die van de nieuwe regeling een gevolg zijn, van begin af vast te leggen. Dit moet ook de tramdirectie welkom zijn, die gistermiddag haar optimisme baseerde op het geringe aantal klachten, dat tot dat uur was binnengekomen. Het lag overigens voor de hand, dat de eigenlijke ervaring pas met het middag-spitsuur kon worden opgedaan. Bij eenige steekproeven bleek toen o.m. het volgende: Reeds vóór 5 uur was de dienst op de éénmansklijn 17 hopeloos in de war. Tusschen 4.45 en 4.50 arriveerde een reeks van vier wagens bij het Postkantoor. De eerste had geen bijwagen. Men liet deze echter kalm volloopen, zoodat er in één minuut een lange file op den N.Z. Voorburgwal ontstond. Op den tweeden (met bijwagen) stond een chef, die deze stagnatie kalm had laten begaan. Even later op het Stationsplein. Een wagen van lijn 17 arriveert te 5 u. 03 . Blijft staan tot 5 u. 07. Intusschen verzamelen zich 9 tram treinen op het spoor er achter (tot en met de Westelijke brug) van de lijnen 1 (3 stuks), 2 (1 trein), 5 (1 trein) en 17 (4 wagens, waarvan 2 met bijwagens). Dus toen waren er 5 wagens van lijn 17 gelijktijdig op het Stationsplein.: Later vernamen wij, dat ongeveer te 6 uur zelfs 8 wagens van deze lijn daar bijeen waren. Niet minder ontwricht was de dienst op de éénmansklijn 21. Om kwart over zeven, dus reeds na den spits-tijd, passeerden binnen twee minuten acht van de

negen wagens dezer lijn de Kerklaan, nl. 5 in de richting naar C.S. en 3 in de richting Molukkenstraat. De voorste van de vijf was 23 minuten te laat. Toen deze wagen te 8 uur (nog 16 minuten te laat) weer daar passeerde, was de volgende nog niet in zicht. Men kan veilig aannemen, dat op de lijnen 17 en 21 gisteravond herhaaldelijk wachttijden van 20 minuten of meer zijn voorgekomen. Deze feiten spreken voor zichzelf en waarschijnlijk tegen het nieuwe systeem. Wij vreezen, dat de toestand na dezen eersten dag, waarop misschien nog veel op rekening van onwennigheid van publiek en personeel kan worden geschreven, er niet op vooruit zal gaan. Er werd nl. in het algemeen nog slechts zeer spaarzaam van overstapjes gebruik gemaakt. Alleen van en naar de ingekorte lijnen was er begrijpelijkerwijs veel vraag naar. Wanneer het publiek eerst goed zijn geldelijk voordeel gaat inzien, zal de vertraging, dus het nadeel in tijd, nog groter worden."

Het officiële standpunt luidde echter positief:

DE ALGEMENE OVERSTAPJES.

Van de zijde van de directie van de gemeentetram vernam het Alg.HBld. gistermiddag, dat haar deze eersten dag geen enkele ernstige klacht inzake de overstapjes bereikt had. De algemene indruk, welke de directie van de werking van het stelsel gekregen had, was dan ook gunstig. Het personeel heeft over 't algemeen gaarne medegewerkt aan een goede gang van zaken.

Bij dit bericht werd een foto van een conducteur geplaatst:



De Tijd plaatste ook een foto:



Ook Het Vaderland berichtte over de invoering van de overstapjes:

HET NIEUWE OVERSTAPSYSTEEM TE AMSTERDAM.

Het nieuwe overstapsysteem, waarmede de hoofdstad gelukkig is gemaakt, heeft gisteren zijn intrede op tram-, autobus- en veerlijnen gedaan. Conducteurs, chauffeurs en bestuurders van de éénmanwagens werden bij hun in dienst treden met het nieuwe materiaal, t.w. een „blok" overstapkaartjes of pasjes — van een formaat, dat heel wat grooter is dan het gewone tramkaartje — en met een nikkelen houder plus stempel en potlood, uitgerust en op het trammend publiek losgelaten. In de morgenuren werd op de verschillende lijnen reeds druk van de pasjes gebruik gemaakt. Voor zoover wij constateeren konden, nam het trampersoneel het overstappedoe in het algemeen van den gemoedelijken en ook wel van den humoristischen kant op..... Ook de trampassagiers lieten gistermorgen voor het meerendeel merken, dat ze op de hoogte waren van raakpunten en andere mathematische moeilijkheden, die het systeem aankleven, ofschoon er hier en daar wel eens één was, die zijn of haar raakpunt voorbij tramde en een paar halles moest terugwandelen.

De vier mannen, die verdacht werden van een inbraak in het kantoor van de Gooische Tram in de nacht van 31 oktober op 1 november vorig jaar, waarbij een brandkast met f 507 werd gestolen, zijn door de rechtbank veroordeeld tot gevangenisstraffen, variërend van 1 jaar en zes maanden tot een jaar.

18 januari 1931

Het Alg.HBld. meldde:

"TRAMKLACHTEN IN HET KWADRAAT.

Steeds meer vertragingen.

Het buitengewoon ongunstige weer van de laatste dagen is er de oorzaak van, dat het nieuwe overstapjes-systeem reeds onmiddellijk de stormproef moet doorstaan. Dat de tramdienst ongehavend uit dezen strijd te voorschijn komt, zouden wij niet durven beweren. Integendeel. Het aantal klachten over de tramvertragingen is legio en wij kunnen ze niet alle vermelden, hoewel onze telefoon niet stil staat en de ingezonden stukkenstroom zwelt al meer en meer

Steeds duidelijker wordt 't, dat de eenmanswagens, nu de conducteur-bestuurders veel tijd nodig hebben voor het „redigeeren" van de overstapjes, het verkeer op de spitsuren hopeloos in de war sturen. En in guurte en regen staan de files te wachten, ieder op zijn beurt. Hetzelfde geldt voor de autobussen. Bij tusschenhaltes is 't veelal onmogelijk plaats te krijgen, — en dan maar staan en wachten.

Op de Elandsgracht bij de Marnixstraat hebben Vrijdagmiddag tegen zes uur velen een half uur geduld moeten oefenen, voor zij kans kregen op overstappen in lijn 17, — slechts enkele eenmanswagens hadden bijwagens. Op de Mauritskade en voor het C. S. was de toestand bij de autobussen eveneens kritiek. Verschillende klachten terzake zijn reeds ter kennis van de tramdirectie gebracht, zoodat daar het optimisme van den eersten dag nu wel bekoeld zal zijn. Op lijn 25 hebben gisterochtend enkele wagenbestuurders de conducteurs een handje geholpen door bij het begin van den rit stapvoets te rijden, waardoor de conducteurs tijd hadden alle passagiers van kaartjes te voorzien en waardoor die passagiers te laat op hun werk kwamen. Maar dat telde niet mee.

Wij laten 't voor heden bij deze enkele vermeldingen, er zal gelegenheid genoeg zijn op een en ander terug te komen. Het stelsel der overstapjes leidt inmiddels steeds meer tot dat der retourtjes, uit de Stadionbuurt gaat men thans met lijn 24 naar de stad, en binnen 't uur met de 16 terug, enz. Het publiek kan de conducteurs een handje helpen door vlug en duidelijk zijn wenschen kenbaar te maken. Zoodat er geen verwarringen komen in 't verstaan van lijn 7 of bus C, lijn 11 of bus L. En men lette op, of zijn overstapje goed afgestempeld is, want 't kwam reeds voor, dat de stempel-radertjes verschoven waren en het kaartje den datum 35 Jan. 1932 vertoonde

Ten slotte wijzen wij nog op de algemeene klacht omtrent het ontbreken van aansluitende overstap-ritten op de laatste ritten van 12 u. 's nachts naar de buitenwijken, op het ontbreken van bijwagens op drukke oogenblikken en op het ontbreken van tram-wachthuisjes op de voornaamste overstap-punten."

"Een aanbieding ter tijdsbesparing.

De Elka Watch Cy., alhier, deelt ons mede, dat zij de directie van de Gem. Tram in overweging heeft gegeven het afstempelen van de tramkaartjes te doen plaats hebben met een eenvoudigen tijdhandstempel, waardoor het tijdverlies van elk kwart uur instellen van den stempel vervalt."

19 januari 1931

Uit het Alg.Hbld.:

VOOR VIJF CENT.

Uitverkoop van tramkaartjes.

't Was bij de nieuwe overstaphalte van lijn A in de Linnaeusstraat. De lange slungel was uit lijn 9 gekomen en voegde zich bij de serie wachtenden. De jonge man liep van den een naar den ander. „Heeft u al een kaartje, meneer?" — Telkens herhaalde hij z'n vraag, slenterend van den een naar den ander. „Watblief?" Daar kwam de aap uit de mouw! „M'n overstapje overnemen? 't Is goed — kijkt u maar." We keken. Stempel, dag, tijd, aangegeven bus — 't was alles in orde. „Hoeveel?" „Vijf cent — dan heeft u een stuiver voordeel.... en ik ook; 'k woon hier in de Parkstraat maar 'k nam toch een overstapje," liep hij er vertrouwelijk op volgen. Conclusie: handige jongens kunnen in Amsterdam voor vijf cent, ja, zelfs wel voor een vierduitstuk, trammen!

Uit De Tijd:

"DE TIJDSPIEGEL

Kepler in den Tram

Verleden week wist gij het niet en verleden week wist ik het ook niet, maar de wagens van lijn 16 beschrijven een bijzonder baanvlak. Luttele eeuwen geleden was er geen mensch, die zich druk maakte over zulke dingen als bijzondere baanvlakken, maar toen kwam Kepler, de wetgever der planeten en het eenvoudige leven der hemellichamen werd plotseling bemoeilijkt door de verkeersregeling van het bijzondere baanvlak. Het feit was eenig in de geschiedenis van het heelal. Het ging dan ook niet aan de algemeene aandacht voorbij, maar men kan toch wel zeggen, dat luttele dagen geleden de meeste Amsterdamsche conducteurs nog geen slapelooze nachten hadden vanwege al de bijzondere baanvlakken. Zoiets bleef voorbehouden aan de astronomen. Doch hoe spoedig wisselt soms het menschelijk lot! De leer der bijzondere baanvlakken is op een kwaden nacht als een zwart fatum neergeregend van den donkeren hemel. En nu beschrijft zij, of zij wil of niet, in Amsterdam een heel bijzonder baanvlak voor den geringen prijs van tien centen. Wat een bijzonder baanvlak is? Ik weet het ook niet precies, maar dat komt wel. Het schijnt een geweldige ellipsoïde te zijn tusschen het Willem-Park-station en het Centraal Station. Een boa constructor onder de ellipsoïden. Om niet te zeggen een boa plusquamconstrictor! En dat kost „een dubbeltje, twee stuivers, tien centen en op den koop een landkaart in miniatuur gratis voor niets cadeau! De landkaart blijkt bij dichtere beschouwing een overstapje. Gij krijgt het op lijn 2 en dan kunt gij, het imaginaire raakpunt in den rug latend, zoeken naar dat punt op het bijzondere baanvlak van lijn 16, dat wegens de bijzonderheid van het baanvlak uw bijzondere punt is. Begrijpt gij? Ik ook niet! Maar ik noem het een buitenkansje voor naijverige planeten, zooals Jupiter, dat zij het menschedom thans geplaatst zien in de groote moeilijkheid, die zooveel eeuwen lang uitsluitend de hunne was: de moeilijkheid van het bijzondere baanvlak.”

20 januari 1931

Sinds hedenmiddag 3 uur 26 zijn alle éénmanswagens van lijn 17 voorzien van bijwagens. Tot 8 uur 's avonds reden nu op die lijn 12 motor- en 12 bijwagens, welke maatregel tegen al te erge vertragingen ook op volgende dagen geprobeerd zou worden.

De proef met bijwagens achter alle motorwagens van lijn 17 tijdens de spitsuren heeft gisteren, naar wij vernemen, goed voldaan. De passagiers hoefden thans niet meer tevergeefs op een tram te wachten. Ook tijdens de uren van het koffiedrinken zullen thans zes extra bijwagens op lijn 17 dienst doen.

Uit het Alg.HBld.:

“VAN VOLTE EN VERTRAGING.

Tram en autobus.

Men schrijft ons:

Het wordt er niet beter op. Maandagmiddag hebben wij het bedrijf eens gade geslagen op de Mauritskade: een zeer belangrijk punt vanwege de proefneming met lijn A.

Van 5.20 tot 6.07 vertrokken er 9 bussen, zonder uitzondering geheel vol, zoodat het voor passagiers van lijn 9, die op de Mauritskade niet mogen instappen, althans gedurende drie kwartier niet mogelijk was, van hun overstapjes gebruik te maken, daar de bussen vol de halte Oosterpark passeerden. Verder waren de tusschenpoozen tusschen 5 u. 20 en 5 u. 37 acht en negen minuten (in den spitstijd!), daarna varieerde het tusschen 4 en 7½ minuut. Hoewel er soms drie bussen gereed stonden, mocht de tweede niet beginnen met passagiers opnemen, vóór de eerste wegreed. Het inladen duurde 3½ tot 5 minuten per bus. Wie in de file stond voor een bus, doch niet meer mee mocht, kon soms 10 minuten op de Mauritskade verblijven. Welk lot de bus daarna weer bij den overweg had, vermochten we niet te onderzoeken. Waarom de bussen gemiddeld 12 minuten aan de Mauritskade blijven staan, waarvan 8 minuten nutteloos, is niet geheel duidelijk. Van de lijnen 14 en 21 was de onregelmatigheid van den dienst de moeite van het waarnemen waard. Op lijn 14 (richting naar den Dam) was het gemiddelde van 13 tusschenpoozen tusschen 5 u. 10 en 6 u. 15 weliswaar juist 5 minuten, doch er waren er bij van 12 en 10 minuten, en een vijftal van één of twee minuten. Lijn 21 spande de kroon met in de richting naar C.-S. het volgende lijstje: 2, 11, 1, 6, 14, 12, 3, 12, 1, 0, 3 minuten, gemiddeld 6.3 minuten, ongeveer zooals het behoort, doch in werkelijkheid verschillen van: twee wagens in 26 minuten tot 2 wagens in 1 minuut. In de richting Molukkenstraat kwam tusschen 5 u. 34 en 5 u. 50 een tusschenpoos van 16 minuten voor, omstreeks 5 u. 15 een van minstens 14 minuten. Men moet niet denken, dat het op lijnen, die niet met C.-S. en Rokin te maken hebben, zooveel beter was. Wij vernamen, dat van kwart over vijf tot half zes op de Weteringschans minstens een kwartier lang lijn 7 niet te vinden was. Omstreeks kwart over zeven waren er

daarentegen zes treinen tegelijk in de Plantage Kerklaan. Van lijn 15 arriveerden er te 5 u. 56 drie wagens tegelijk op de Mauritskade. De voorste trein was een kwartier te laat. Deze opstopping ontging den aanwezigen chef totaal, zoodat de voorste trein op den terugweg kalm weer de Plantage inreed, in plaats van tijd in te halen, door regelrecht de Sarphatistraat te nemen. Nu mocht hij zijn vertraging nog gaan vergrooten, door de na 20 minuten in Middenlaan en Roetersstraat verzamelde aspirantpassagiers eerst nog met overstapjes te gaan bedienen.

Tot zoover het feitenmateriaal. Ten opzichte van lijn A moge nog een conclusie volgen: Wanneer, zooals wij vernamen, binnenkort (waarom niet direct?) de passagiers van lijn 9 ook op de Mauritskade mogen instappen, zal de toestand niet verbeteren. Immers, indien de bussen tusschen kwart over vijf en kwart over zes toch alle vol zijn, is er evenmin plaats voor hen als voorheen. Alleen zullen zij nu in de gelegenheid worden gesteld, den strijd om het bestaan aan te binden met de passagiers van de lijnen 3, 10, 14, 15 en 21, die nu bevoorrecht zijn. De kans voor lijn 9 wordt dus iets vergroot. Het is wel merkwaardig, dat speciaal op lijn 9 het materieel sterk is uitgebreid vanwege lijn A en dat het overstappen juist van 9 op A in de drukke uren onmogelijk werd gemaakt. De tramdirectie meldt ons d.d. heden: Hoewel het hoofdbeginsel bij het overstapsysteem, dat de tweede rit niet kan worden gemaakt op een traject, waarop ook de eerste lijn rijdt, streng moet worden gehandhaafd, wordt voor de autobuslijnen, die aansluiting geven op een tramrit bepaald: dat aan het beginpunt der autobuslijn kan worden ingestapt."

Op de hoek van de Postjesweg en de Hoofdweg is gistermiddag een tijd klok, die daar aan een bovenleidingpaal was bevestigd door de beugel van een over de Hoofdweg passerende werkwagen van die paal geslagen, omdat men bij het ophangen van de klok er geen rekening mee gehouden had, dat over dat stukje Hoofdweg waar normaal geen tram reed, er toch nog wel eens één zou kunnen passeren. Het ging om het stukje spoor, waarover trams van het Mercatorplein rechtdoor naar het Surinameplein konden rijden.

22 januari 1931

Iemand deed aangifte bij de politie, dat hem, ergens op een tram in de binnenstad, een sigarenkoker met f 502,50 is ontrold. Op welke lijn, wist hij niet meer, en misschien was hij de koker ook wel verloren.

23 januari 1931

Een toevoeging op de overstapregels in Het Nieuw Israëlitisch Weekblad:

"Hoewel het hoofdbeginsel bij het overstapsysteem, dat de tweede rit niet kan worden gemaakt op een traject, waarop ook de eerste lijn rijdt, streng moet worden gehandhaafd, wordt voor de autobuslijnen, die aansluiting geven op een tramrit bepaald: dat aan het beginpunt der autobuslijn kan worden ingestapt."

25 januari 1931

Het Alg.HBld. klaagde er over, dat in het nieuwe nummer van "De Amsterdamsche Gids" in de opsomming van Bezienswaardigheden, en hoe die te bereiken, geen rekening is gehouden met de verlegging van lijn 3 naar het Fred. Hendrikplantsoen, en de "nieuwe" lijnen 24 en 12. En het blad werd nog wel uitgegeven door de gemeente.....

26 januari 1931

Uit De Tijd:

De Ervaring van het Overstapsysteem.

PERSONEEL EN PUBLIEK MOETEN MEEWERKEN.

Reeds meer ontvangsten

Nu het nieuw-ingevoerde stelsel van overstapkaartjes, die recht geven op een tweeden rit binnen een uur na uitgifte, slechts op de lijn die de passagiers zelf aangegeven hebben, en slechts op de raakpunten of scheidingspunten van de twee betrokken lijnen, ruim een week gewerkt heeft, en nu dus het rijdend personeel zoowel als het publiek er eenigszins meer vertrouwd mede zijn geraakt, heeft de „N. R. Crt." aan de directie van de tram naar de voorloopige ervaringen gevraagd. Gelijk men weet, zijn gedurende de eerste dagen de klachten van de zijde van het publiek niet van de lucht geweest en hebben deze dagen zich inderdaad, in het bijzonder de spitsuren, gekenmerkt door een daarna nog uren nawerkende ontwrichting van den dienst. De directeur van de gemeentetram, de heer v. Putten, deelde het volgende hierover mede.

Een abnormale drukte.

Aan den toestand van desorganisatie gedurende de eerste dagen is niet alleen het nieuwe overstapstelsel schuld geweest. Ten gevolge van de zeer slechte weersgesteldheid hebben zij tot de drukste dagen van het seizoen behoord: de tram had een extra belasting van ongeveer 40.000 of 50.000 mensen, die anders fietsen. Niet dat het trambedrijf dezen niet gaarne en met open armen ontvangt, maar hun wensch om vervoerd te worden, kwam ditmaal in zooverre ongelegen, omdat de eerste en ergste moeilijkheden van de invoering van een nieuw stelsel er niet weinig door zijn toegenomen. Ook de gewone, normale belemmeringen hebben natuurlijk niet de welwillendheid om zich nu wat minder te laten gevoelen, als afgesloten spoorwegovergangen, opengedraaide bruggen, stopborden van verkeersagenten, die ook in gewone omstandigheden het tramverkeer in Amsterdam gedurende de drukste uren leelijk in den weg plegen te zitten. En dat alles tezamen heeft mede veel op zijn rekening, waarvan het publiek maar al te makkelijk het nieuwe overstapstelsel uitsluitend de schuld heeft gegeven.

De directeur wilde hiermede allermint beweren, dat dit vrijuit gaat, maar er slechts op wijzen om er een meer rechtvaardige beoordeeling wegens verzachtende omstandigheden voor te verkrijgen. Hijzelf had allermint de optimistische verwachting gekoesterd, dat alles van een leien dakje zou loopen; ook hij had er in het begin een hard hoofd in gehad, maar nu het nieuwe stelsel een week gewerkt heeft, is het hem meegevallen, dat de moeilijkheden zoo snel, en dagelijks verminderen. Overwonnen zijn ze zeker nog niet, zeide hij, maar wij hebben toch sterk de indruk, dat, als het personeel medewerkt, het stelsel spoedig niet zoo onbruikbaar zal blijken als de vele klagers het doen voorkomen. De manipulaties, die de conducteurs en de bestuurders der éénmanswagens hebben te verrichten, zijn trouwens waarlijk niet zoo ingewikkeld en tijdroovend als zij er maar voor zorgen dat zij aan het beginpunt van de lijn hun stempel vast het nummer van de lijn, den datum en den tijd waarop de overstapjes op den komenden rit zullen worden uitgegeven, instellen.

Dan hebben zij bij het uitgeven der kaartjes niet anders te doen dan te stempelen en de overstaplijn erop aan te teekenen, wat het werk avn een seconde is. De desorganisatie zou, meende de directeur, ook de eerste dagen ook wel van geringeren omvang zijn geweest, als er niet enkelen, zij het dan ook zeer enkelen, waren geweest wier medewerking niet volkomen was, wat trouwens ook van zekeren zijde in den Raad was aangekondigd. Op door veel lijnen bereiden trajecten kon één niet volkomen goedwillende tot verergering van de vertraging heel wat bijdragen.

Maar over het algemeen schijnt het personeel van harte mede te werken, en reeds nu, na een week, aldus de directeur, is er al heel wat verbetering te zien. Dat trouwens het nieuwe stelsel, voor zoover de éénmanswagens betreft, niet alleen schuldig is geweest aan de vertraging van de eerste dagen, blijkt wel uit het betrekkelijk geringe aantal overstapjes, op de door éénmanswagens bereiden lijnen genomen: op lijn 12 heeft dat zaterdag bedragen 1 op de 8 passagiers, op lijn 17 1 op de 6 à 7. En wat de wachttijden aangaat, heeft de éénmanswagen toch ook het voordeel, dat er gelijktijdig wordt in- en uitgestapt.

Een ruim gebruik.

Dat het publiek, hoe veelvuldig de klachten ook mogen zijn, den maatregel waardeert, komt duidelijk aan het licht als men weet, dat den derden dag reeds van de 450.000 passagiers 94.000 een overstapje overstapje hebben genomen; en dit aantal is sindsdien nog belangrijk vermeerderd: zo zelfs, dat ondanks de malaise de ontvangsten van het bedrijf in de afgelopen week een paar honderd gulden meer hebben bedragen dan in dezelfde week van 't vorige jaar.

De directie heeft reeds eenige maatregelen getroffen om tegemoet te komen aan gegronde klachten, waaraan tegemoetkoming mogelijk was. Zoo is de vervoercapaciteit op lijn 17 (Stationsplein – Surinameplein), waarop eenmanswagens loopen, vergroot tijdens de drukke uren met bijwagens, waardoor als bijkomend voordeel minder vertraging bereikt wordt, daar de uitgifte der kaartjes door twee man geschiedt. Het is echter geenszins de bedoeling om bijwagens achter eenmanswagens te laten rijden anders dan wanneer het vervoer het noodig maakt, omdat anders het economisch voordeel, dat de eenmanswagens geven, zou komen te vervallen.

Een andere maatregel, getroffen om het publiek ter wille te zijn, dat men op lijn 9 niet meer op den van het Koloniaal Instituut rijdende autobus behoeft over te stappen bij het scheidingspunt Oosterparkstraat, maar het reeds kan doen bij het geinpunt der buslijn. Hierdoor is voorkomen dat de passagiers, die willen overstappen alle bussen volkomen bezet zien doorrijden, en ten slotte met hun overstapje naar Watergraafsmeer moeten loopen.

De slotsom van den directeur was: Het personeel werkt mee, het publiek begint achter de geheimen van het nieuwe stelsel te komen, dat waarlijk niet zoo geheimzinnig is, en zoo zullen we het best

klaren: voor het bedrijf schijnt het, zool geen voordeel, in ieder geval geen financieele strop te worden."

27 januari 1931

Vanochtend wilde een 47-jarige man op de hoek van de Ferdinand Bolstraat en de Jozef Israelskade op het voorbalkon van een bijwagen van lijn 25 springen. Hij miste en kwam met een voet onder de wagen. De voet werd hem zo goed als geheel afgereden. Hij werd naar het Tesselschade-ziekenhuis gebracht.

29 januari 1931

In een door een buurtvereniging in het Adm. De Ruyterkwartier heeft dr. Abrahams, wethouder van publieke werken in een inleiding over de nieuwe stadsuitbreiding in West gezegd, dat getracht zal worden de Haarlemse tram van de Adm. De Ruyterweg weg te krijgen.

30 januari 1931

Gisteravond heeft de tram te maken gehad met een langdurige storing, veroorzaakt door een ontsporing bij het Victoriahotel.

Hoe het precies gekomen is, dat de wissel van de splitsing der tramrails op het Stationsplein bij 't Victoria-Hotel averechts heeft gestaan, toen daar om kwart over acht een motor- en bijwagen van lijn 13 over kwamen rijden, staat nog niet met zekerheid vast — als is het vermoeden gerezen, dat deze wissel te vroeg is omgegooid. Hoe dit zij, de bijwagen van de tram ontspoorde en stond onwrikbaar vast. Te zelfder tijd kwam van de andere kant óók een lijn 13, die hier immers, evenals vele andere lijnen, een kringloop maakt... en het fatale kruispunt werd helaas een „raakpunt" in de meest letterlijke zin: de motorwagen van de rijdende tram kwam in botsing met de ontspoorde bijwagen van de andere. Het geschiedde met zooveel kracht, dat stukken hout en splinters glas krakend en kletterend neervielen. En toen de eerste seconden van consternatie voorbij waren, bleek, dat een van de passagiers zich daardoor bloedend aan een hand had verwond.

Zo begon, op dit drukke uur in de vooravond, in een sneeuwjacht en even voor het begin van verschillende theatervoorstellingen, een tramstoring met verstrekkende gevolgen. Van alle kanten kwamen tramlijnen het geblokkeerde kruispunt naderen: 1 en 2, 13 en 17 van de N.Z. Voorburgwal, 4, 5, 9, 11, 16, 24, 25 van het Damrak, 8, 18, 21 van de Prins Hendrikkade....., en het was aldaar een opstopping van jewelste, waar natuurlijk ook het auto- en fietsverkeer danig de weerslag van ondervond.

Meer dan twintig minuten duurde het, eer de gelederen van wachtende wagens weer enigszins verspreid waren. Allerlei lijnen moesten hiervoor natuurlijk ongewone trajecten volgen, zodat het de Tramdirectie wel wat hoofdbrekens gekost zal hebben om dat alles weer in zijn gewone banen te brengen.

En nog tegen tien uur waren de gevolgen van deze geduchte storing in de verschillende stadswijken te merken, doordat soms enige wagens, van één lijn broederlijk achter elkaar kwamen rijden, soms daarentegen nog grote lacunes waren tussen een wagen en zijn opvolger met het zelfde lijnnummer. En er waren aan de haltes heel wat klappertandende bezitters van knipkaarten, overstapjes en dergelijke vroegen zich af waar "hun" lijn toch bleef.

De storing op het Stationsplein was evenwel niet de enige pech, waardoor de Amsterdamse tram die avond bezocht is. Omstreeks half tien slaagde een wagen van de Haarlemse tram erin, op de De Clercqstraat een bovenleidingsdraad naar beneden te halen. Geen persoonlijk letsel of materiële schade was hier het gevolg, maar wèl een storing, die, hoewel niet zo ingrijpend voor het verkeer op het hele net, nog langer duurde dan die eerste. Maar tegen tien uur was ook hier alles weer voor elkaar en kónden de lijnen 13, 14 en 17, die wel 40 minuten geduld hadden moeten oefenen, hun weg weer vervolgen. En de sneeuw bleef vallen..... De tramreizigers naar Haarlem moesten per trein reizen, vanaf Haarlem konden ze weer de tram gebruiken.

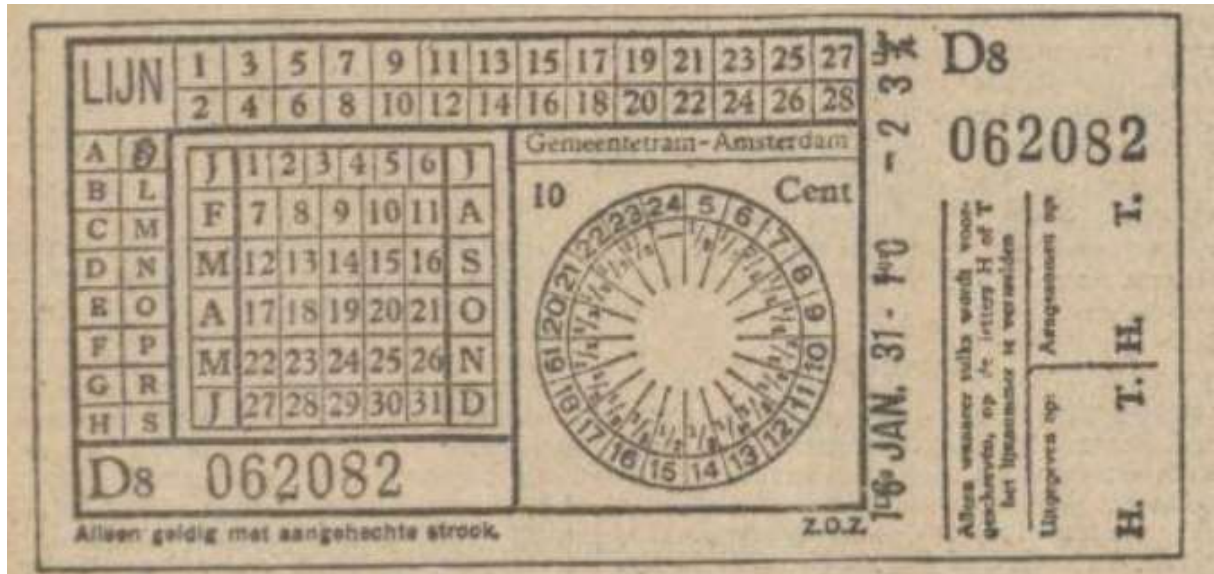
Ten slotte waren heel wat bezoekers van de autotentoonstelling in de R.A.I. niet verdacht geweest op het plotselinge winterweer, en hadden ze de radiator van hun auto niet afgedekt, zodat ze op weg naar huis plotseling geconfronteerd werden met een weigerende auto, die het soms net voor een tram opgaf, waardoor ook weer vertragingen ontstonden.

31 januari 1931

Een lezer vroeg aan het Alg.Hbld. of de tramrails in de Reguliersdwarstraat, die bij nat weer het slipgevaar vergrootten, niet verwijderd konden worden. Het Alg.Hbld. deelde mee, dat deze sporen

volgens de directie niet gemist konden worden, omdat ze in noodgevallen bij omleggingen nog wel eens gebruikt moesten worden.

Dezelfde krant plaatste – volgens de samensteller geïnspireerd door het onlangs ingevoerde overstapje – een kruiswoordpuzzel in zijn puzzelrubriek met daarbij een afbeelding van een overstapkaartje:



Door werkzaamheden bij het lichten van een auto, die in de Haarlemmer Trekvaart was gereden heeft gisteren het tramverkeer op de Haarlemmerweg zo'n tien minuten vertraging ondervonden.

Op het Singel werd de bestelauto van een autohandelaar gestolen; de dief reed er in de De Clercqstraat mee tegen een tram van lijn 10, en vluchtte te voet. De auto was zwaar beschadigd.

1 februari 1931

Door de ontsporing van een bijwagen van lijn 3 op het Tulpplein kreeg het tramverkeer twintig minuten vertraging.

3 februari 1931

In januari j.l. maakten 12:549.000 personen gebruik van de tram tegen 12.708.000 in Jan. '30 en 12.566.000 in December j.l. (alles inclusief abonnementen). In de eerste twee weken van Januari jl. namen 174.000 passagiers een overstapje tegen 155.000 in dezelfde periode in 1930. Van 15 t/m 31 Jan. jl. werden 1.476.000 „overstapjes" uitgegeven tegen 168.000 in diezelfde weken van het vorig jaar. De overstapkaartjes worden bij de telling voor één passagier berekend. Het aantal vervoerde trampassagiers (zonder abonnement) bedroeg in de eerste helft van Januari 1931: 4.903.000 (5.158.000 in dezelfde periode 1930) en in de tweede helft van die maand 5.977.000 (5.795.000).

4 februari 1931

De organisatie van Trampersoneel „Eenheid is ons Belang", aangesloten bij den Nederlandsche Federatieven Bond van Personeel in Openbare Diensten heeft een motie aangenomen waarin wordt vastgesteld, dat het onjuist is, dat de directie van de Gemeentetram in diverse publicaties de indruk heeft gewekt ais zou de desorganiserende werking van het systeem het gevolg zijn van het feit. dat een deel van het personeel onvoldoende medewerking heeft verleend.

In de motie werd verder gezegd, dat binnenkort het personeel en het publiek in een openbare vergadering bijeen zouden komen, waarvoor de directie der gemeentetram ook zou worden uitgenodigd, om zich uit te spreken over het overstapsysteem.

5 februari 1931

Woensdagmorgen omstreeks half negen is een Sloterdijkdienst van de N.Z.H. ontspoord op de Westermarkt, vermoedelijk omdat in een railgroef een bout lag. Met personeel en materieel van de

Gemeentetram werd de wagen weer in de rails gezet, waarna hij zijn rit naar Sloterdijk kon vervolgen. De vertraging in de tramdienst duurde ongeveer 20 minuten.

11 februari 1931

Een artikel in het Alg.HBld., getiteld "**Proefbalans van de tram**" maakte een balans op van het werken van het algemeen overstapsysteem tot dusver. De conclusie was dat publiek en personeel in de afgelopen periode er al aardig aan gewend waren geraakt. Het publiek zag het financiële voordeel, maar was niet blind voor de nadelen.

Allereerst moest gezegd worden, dat de eenmanswagens nog minder in dit systeem pasten als in het vorige. Het in- en uitstappen van passagiers aan een halte duurde soms wel drie minuten. Dat dit ook bij andere lijnen tot grote vertragingen leidde, sprak vanzelf. Op het Stationsplein zag de krant een wagen van lijn 8, die achter een eenmanswagen van lijn 21 niet minder dan twaalf minuten nodig had tussen aankomst en vertrek. Op de eenmanslijnen 12, 15 en 17 zag men vaak wagens in paren rijden, waardoor tussenpozen van wel tien minuten ontstonden.

Nog onaangener waren de gevolgen voor de bewoners van buurten, die alleen met de bus te bereiken waren, zoals Watergraafsmeer, Transvaalbuurt, Amstelveenscheweg en Amsterdam-Noord. Ook hier speelde het probleem van de lange duur van het instappen, en bovendien speelde nog een ander probleem, dat van de te geringe capaciteit van de bussen. Aan het beginpunt moest men vaak een kwartier in de rij staan, en aan de verdere haltes was geen plaats meer te krijgen. Men deede beter te gaan fietsen, of anders proberen met de tram zover mogelijk te komen. Het was bij voorbaat al duidelijk, dat met een capaciteit van 2 x 34 plaatsen per 6 minuten (buslijnen A en K) voor Transvaalbuurt én Watergraafsmeer volstrekt onvoldoende was (zestig procent van de buspassagiers kocht een overstapje), en vele Meerbewoners behielpen zich toch maar weer met lijn 9.

Voor de Indische Buurt bestond – dit ter vergelijking – langs de Mauritskade alleen, per vijf minuten een capaciteit van 290 plaatsen.

Voor de Meer zou op die manier bij de telling van de overstapjes een volkomen onduidelijk en verkeerd beeld ontstaan van de vervoersbehoefte, net zo bij de lijnen B, C en L naar Noord en H naar de Amstelveenscheweg. Wilde de proef slagen, dan zou er op de buslijnen meer plaatsruimte ter beschikking moeten worden gesteld.

Het was dan ook geen wonder dat de de kring Amsterdam-Oost van de Vrijheidsbond al een request aan de raad had gericht, met een opsomming van klachten:

"...dat er sedert 15 Januari 1931 geen autobusverbinding meer is van Amsterdam- Oost naar het centrum der stad; dat het stelsel der z.g. „overstapjes" ten deze geen uitkomst geeft voor de bewoners van Amsterdam-Oost, daar de eindpunten der huidige autobusverbindingen in de stad, in het bijzonder van lijn A. zoodanig gelegen zijn, dat de passagiers aldaar geenszins met één tramverbinding iedere wyk der stad kunnen bereiken; dat thans het bereiken van Watergraafsmeer naar het Leidscheplein dikwerf drie kwartier en meer vergt; dat de toestanden bij de eindpunten in de stad der bussen A, D en K thans zeer erbarmelijk zijn en groote ontevredenheid wekken onder de bewoners van Amsterdam- Oost en dat voorts een dringende eisch is, dat ruime wachtk lokalen voor de passagiers worden ingericht, opdat dezen niet telkenmale gedurende lange tijden zijn blootgesteld aan storm en regen."

"...De tramdirectie plaatst zich op het standpunt, dat zij gedurende de huidige periode van proefneming tot geen speciale maatregelen kan overgaan, waartoe dan in de eerste plaats de aanschaffing van méér bussen zou behooren. Het publiek vraagt zich echter af, waarom het op deze manier aan een proefneming moest worden blootgesteld.

Tal van ingezonden stukken bevatten klachten over de bussen, derzelve vertragingen en volte. Maar méér vervoersmogelijkheid zou weer hogere kosten meebrengen (de conducteurs op extra bijwagens kunnen thans nog allen uit de reserve gerecruteerd worden en vragen dus niet veel extra uitgaven) en dat is op 't oogenblik zeker de bedoeling niet. Integendeel, — men weet dat er een tekort valt in te halen. Bereikt is in dat opzicht, dat in plaats van achteruitgang van het passagiersverkeer, dat inhaerent is aan tijden van economische depressie, het aantal passagiers nu op peil blijft en gehoopt wordt op zijn langzamen vooruitgang. Het publiek is, gelijk wij reeds schreven, de voordeelen van de overstapjes gaan inzien en inderdaad vormen ze op tal van routes voor zeer velen een groot gemak." De krant profeteerde, dat het in de toekomst wel tot een verruiming van het systeem zou komen, waarbij enkele huidige bezwaren zouden vervallen. Naar verluidde stond de tramdirectie niet afwijzend tegenover een tweeritten systeem, waarbij het zou worden toegestaan binnen het uur een tweede rit te maken op een willekeurige lijn, mits niet op de lijn, waar het kaartje werd uitgegeven. Retourtjes waren niet de bedoeling! Daardoor zou dan ook het aanstrepen van de overstaplijnen

vervallen, en zou het publiek vlotter geholpen worden, want de conducteur hoefde alleen maar een kaartje af te stempelen. Tevens werd de controle eenvoudiger, en was men af van het ingewikkelde systeem van raakpunten, bijna-raakpunten en kruispunten. Ook zou het op de eenmanswagens vlotter gaan, al bleven de overige bezwaren tegen deze wagens natuurlijk wel bestaan.

Voor de autobussen ten slotte zou een oplossing gevonden moeten worden voor het tekort aan capaciteit, en zouden er wel meer wachtkolken bij begin- en eindpunten en belangrijke overstappunten moeten komen.

Tot slot volgde nog een opsomming van veelgehoorde klachten:

Een gebrek aan vervoerscapaciteit op zondagochtend, vooral op lijn 8:

Het verdwijnen van de rails uit de Rapenburgerstraat, waardoor een verbinding tussen Munt en Prins Hendrikkade, Eilanden en Hoogte Kadijk verviel; kon men die rails niet handhaven, en lijn 19 alleen tussen het Markenplein en Rapenburgerplein laten rijden?

Men kon door de wijziging van de buslijnen in Noord niet meer rechtstreeks van het C.S. naar de Van der Pekbuurt komen. Volgens de krant had de tramdirectie een routewijziging al in studie genomen.

12 februari 1931

Tijdens een zuidwesterstorm woeien in de Spuistraat hoek Raadhuisstraat de borden van de N.Z.H., die daar aan de spandraden van de bovenleiding hingen, er af. De Montagewagen van de Gemeentetram rukte uit om ze weer te bevestigen.

13 februari 1931

Met ingang van donderdag 12 februari is het lijnnummer 13S afgeschaft. Het traject van deze lijn wordt nu bediend door lijn 19, waarvoor dezelfde dienstregeling geldt als voor lijn 13S: alleen van maandag t/m vrijdag van aanvang dienst tot 9 uur en van 12.45 uur tot ± 18.30 uur; op zondag van 16 uur tot einde dienst.

17 februari 1931

Ondanks de crisis had het trambedrijf in 1930 toch 3,4 % meer stroom van de G.E.W. afgenomen dan in 1929. Mede daardoor, zo werd de volgende dag gemeld, moest de centrale oost uitgebreid worden met 3 gelijkrichters, wat f 285.000 zou kosten. B. en W. vroegen hiervoor een krediet aan de gemeenteraad.

18 februari 1931

Omdat de reserve aan autobussen onvoldoende was, moesten er 10 autobussen aangeschaft worden, voor een bedrag van f 180.000.

20 februari 1931

In verband met de uitsluiting van de Middenweg tussen Hoogeweg en Nieuweweg voor alle rijverkeer, zullen de autobussen van lijn A, komende van de Mauritskade, tijdelijk langs de Linnaeusstraat, de Middenweg, de Hoogeweg, de Linnaeusparkweg, de Nieuweweg, de Middenweg en verder rijden. De halte Middenweg bij de Hoogeweg is verplaatst naar Hoogeweg bij de Breedeweg en die van de Middenweg bij de Nieuweweg naar Nieuweweg bij de Middenweg,

28 februari 1931

De gemeenteraad zou vergaderen op 4 en 5 maart d.a.v.; op de agenda stond o.a. de aanschaffing van nieuwe autobussen.

3 maart 1931

Zondag is op de Gemeentetram te Amsterdam een vervoerstelling gehouden, waarvan het resultaat aan de directie een inzicht moet geven in de wijze, waarop het trammende publiek van het bij wijze van proef sinds ongeveer een maand in werking zijnde overstapstelsel gebruik maakt. Van de bestuurders der eenmanswagens namen daartoe aangestelde tellers aan de begin- en de eindpunten de ontvangen strookjes van overstapbiljetten in ontvangst voor de telling; op de gewone wagens tekenden de conducteurs de benodigde gegevens op daartoe bestemde lijsten aan. Gedurende een week zal deze telling eiken dag herhaald worden Het resultaat ervan zal vermoedelijk tot wijzigingen in den dienst in den vorm van inkrimping van de vervoersgelegenheid op de ene lijn en uitbreiding ervan op de andere lijn aanleiding geven.

De gemeentetram vervoerde in februari van dit jaar (10 dagen met neerslag) 10.895.000 passagiers — er waren 2.583.557 overstapkaartjes uitgegeven — tegen 11.099.054 in Februari 1930 (met 4 dagen neerslag), toen 278.583 overstapjes verkocht werden.

In januari van dit jaar (met 14 dagen neerslag) werden 12.527.467 passagiers vervoerd Voor de eerste beide maanden van 1931 was het vervoerscijfer 23.423.000 tegen 23.807.081 In dezelfde maanden van 1930 met resp. 24 en 10 dagen met neerslag.

5 maart 1931

In de gemeenteraadsvergadering van gisteren werd gesproken over het voorstel tot aanschaffing van 10 nieuwe autobussen.

Rutgers (v.b.) begreep niet hoe b. en w. met dit voorstel kunnen komen, midden in een proefneming, ze moeten dit wel heel aannemelijk maken, wilde hij voor stemmen.

Rustige (c.h.) constateerde dat het met de busdiensten slecht gaat, vroeg zich niettemin af, of die bussen straks niet overbodig zouden blijken te zijn.

Carels (v.b.) meende dat voor het verkeerde type bus was gekozen; hij wilde liever een ander type.

Wijnkoop (c.p.h.) zei dat er zolang de proef duurt, niet over de tram gesproken mocht worden, maar constateerde, dat nergens was aangegeven, waar die bussen voor zouden moeten dienen. Men zou denken, dat er door verkorting van buslijnen juist bussen over zouden zijn. Ook vond hij dat ook op de bussen met de eenmansbediening gebroken moest worden.

Van Meurs (s.d.a.p.) begreep wel, dat er nieuwe bussen nodig waren: door een groter vervoer zijn er meer nodig, en was de reserve niet toereikend.

Wethouder Wibaut zei zolang de proef duurt, niets over de eenmanswagens te zullen zeggen. De bussen zullen van het laatst aangeschafte type zijn. Verder zette hij uiteen, dat de reserve echt heel klein was, en dat deze voordracht niet vooruitliep op de uitslag van de huidige proef.

De voordracht werd na re- en duplieken ten slotte goedgekeurd.

6 maart 1931

Het Nw. Isr. Wkblid gaf in een artikeltje

"Nadere bepalingen betreffende het overstapsysteem.

1. Overstapkaarten kunnen voortaan bij remiseritten en spoorritten ook op de afwijkende routes worden afgegeven en zijn voor den tweeden rit bij remiseritten ook op de afwijkende routes geldig. Daartoe wordt op de remise- of spoortramritten, die geheel of ten deele van de normale routes afwijken, op de overstapkaarten met potlood een „R" geplaatst bij het gestempelde nummer van de lijn van afgifte. .

2. Onder scheidingspunt van lijnen is te verstaan: de laatste, gemeenschappelijke halte vóór het punt, waarop de lijnen daadwerkelijk uit elkaar gaan.

3. Een passagier, in het bezit van een geldige overstapkaart van tram- op buslijn, heeft steeds het recht om aan het naastbijzijnde beginpunt van de buslijn over te stappen. Tenslotte worden passagiers in hun eigen belang verzocht bij het in ontvangst nemen van een overstapkaart zich even te overtuigen of de kaart juist en volledig is gestempeld en of de lijn, waarop de passagier wenscht over te stappen, juist is aangegeven. Het personeel is gehouden eventueele fouten te verbeteren, zonder wijzigingen of aanvullingen met potlood aan te brengen en zoo noodig, een nieuw kaartje te verstrekken."

14 maart 1931

Gistermiddag is op de Amstelveenscheweg een heistelling omgevallen, waardoor een 42-jarige arbeider en een 29-jarige voorbijganger gewond raakten, en een tuikabel van de omgevallen stelling over de bovenleidingdraden kwam te liggen, waardoor dezen gevaarlijk doorbogen. Niettemin werd de tramdienst op de lijnen 1, 6 en 23 gewoon voortgezet; politie en personeel van de tram posteerden zich aan beide zijden van de plaats des onheils, en waarschuwden het trampersoneel, waarop de bestuurder flink vaart zette en de conducteur de beugel omlaag trok.

26 maart 1931

In aanwezigheid van de heren Neiszen, Meenhorst en V.d. Vlies, resp. hoofdingenieur, chef en adjunct-chef bij de gemeentetram is gisteren te Hardinxveld een geslaagde proefvaart gehouden met de nieuwe stoomveerpont nr. 18, die daarna officieel aan de gemeente werd overgedragen.

Vermoedelijk zal de pont zaterdag a.s. te Amsterdam aankomen.

2 april 1931
Foto uit het Alg.Hbld.:



7 april 1931

De gemeentetram heeft drukke Paasdagen gehad: de zaterdag vóór Pasen werden vervoerd 403.000 passagiers (in 1930: 395.872), den 1^e Paasdag 375.500 (372.127) en de 2^e Paasdag 451.500 (447.847).

29 april 1931

Uit het Alg.Hbld.:

"DE TRAM OP ZONDAG.

Met en zonder wedstrijden. — Wat zal de zomer brengen?

Men schrijft ons:

Hoewel ook gedurende den winter bij herhaling is gebleken, dat op sommige lijnen de vervoercapaciteit tijdens den beperkten dienst op Zondagochtend absoluut ontoereikend was, beginnen nu in het voorjaar de bezwaren reeds groter afmetingen aan te nemen. De dag van 26 dezer was weliswaar een bijzondere — Nederland—Duitschland en bloembollendag — maar daarom des te leerrijker om na te gaan, in hoeverre de tramdienst zich aan dergelijke omstandigheden aanpast.

Sedert Pinksteren van het vorige jaar geldt nog steeds op Zondagochtend voor half elf als regel 8-minutendienst, zonder bijwagens, dus op de meeste lijnen ongeveer 1/3 van de capaciteit na half elf. Tegenwoordig hebben eenige lijnen wel bijwagens, nl. 1, 2, 9, 10, 13, 23, 25, maar in het algemeen is moeilijk te bevroeden, waarom juist deze lijnen op tweemaal zoo groot vervoer zijn ingericht dan andere, zoals 3, 5, 7, 11, 14, 16, 17, 21. De ervaring van Zondag jl. was dan ook zoo, dat zij de tot nu toe gevolgde bevoorrechtiging van sommige lijnen geenszins wettigde. Omstreeks 9 u. 30

vertrokken van de Mauritskade telkens totaal volle enkele wagens van de lijnen 3, 14 en 21, terwijl de van bijwagens voorziene treinen van 9 en 10 niet meer passagiers vervoerden dan in één enkelen wagen plaats konden vinden. Vooral lijn 10 was werkelijk slecht bezet. Lijn 14 was dezen dag zoo vol als een „stationslijn”, doordat men uit de Indische buurt met deze lijn naar de „bollenstrams” op het Spui ging. Met extra maatregelen in dit verband kon de gemeentetram zich blijkbaar niet bezighouden. Een zeer droevig figuur sloeg de tramdienst wel ten opzichte van de vreemdelingen, die aan het Weesperpoortstation arriveerden. Het eenige wat men daar vond, was van tijd tot tijd een volle tram zonder bijwagen. Zoo was lijn 11 omstreeks half tien, toen nog wel een extra trein uit Duitschland aankwam, als vervoermiddel naar de binnenstad uitgeschakeld. In plaats van extra plaatsruimte voor deze bijzondere gelegenheid, waarop men vooraf kon rekenen, was er een absoluut plaatsgebrek. Ook lijn 8 — ondanks den 5-minutendienst en de nu eindelijk ingevoerde grootere motorwagens — was niet in staat alle wachtende aspirant-passagiers tot passagiers te maken. Als omstreeks half elf plotseling de capaciteit sterk vergroot wordt, is op de stationslijnen de tijd van veel vraag naar plaatsruimte juist voorbij. Dan komt er meer animo voor de ceintuurlijnen, doch ook daarbij sluiten de maatregelen van den tramdienst niet steeds bij de behoefte aan. Op lijn 7 b.v. worden de bijwagens van 10.30 uur af in de Plantage aangehaakt, terwijl het oostelijk deel van deze lijn dan slechts matig bezet is. In West echter, waar bij iedere halte veel wachtenden staan, duurt het tot bijna kwart over elf, voordat wagens met bijwagens vertrekken. Ten slotte nog een opmerking over de wijze waarop de dienst wordt uitgebreid hij een wedstrijd in het Stadion. Op eenige lijnen, zooals lijn 6, rijden dan vrij veel extra wagens tusschen de gewone door. Maar dat gaat den heelen middag door, ook tijdens den wedstrijd, als er niet de minste behoefte aan is! Het was werkelijk verbazingwekkend om te half vijf — toen al het beschikbare materieel bij het Stadion zelf had behooren te zijn geconcentreerd — een nagenoeg leege extra tramtrein van lijn 6 volmaakt nutteloos langs de Sarphatistraat naar het Oosten te zien rijden! Geruststellende verklaringen omtrent verbetering van de dienst op Zondag in het a.s. Zomerseizoen zijn dus welkom.”

1 mei 1931

Uit de rubriek “DEN BONTEN WINKEL” in het Alg.HBld.:

“DE AMSTERDAMSCH E OVERSTAPJES. — Uit het eerst dezer dagen verschenen Februari-nummer van het maandbericht van het bureau van statistiek der gemeente Amsterdam blijkt, dat er in die maand, de eerste volle maand der overstapjes, 2.165.470 overstapkaartjes zijn uitgegeven en 1.920.837 zijn aangenomen. Ruim 10 % der overstapjes heeft men dus blijkbaar laten verlopen. De directeur der Amsterdamsche gemeentetram zal hier natuurlijk tegen aanvoeren, dat dit niets bewijst tegen het stelsel. Ons antwoord daarop is: Accoord, Van Putten!”

2 mei 1931

De Gemeentetram vervoerde in april (met negen dagen neerslag 11.914.000 passagiers (hierin begrepen 3.069.000 uitgegeven overstapjes) tegen in April 1930 (met zes dagen neerslag) 12.098.724 passagiers (w.o. 322.928 overstapjes). In maart 1931 (drie dagen neerslag) zijn 12.203.000 passagiers vervoerd; van 1 jan.—30 april 1931 (36 dagen neerslag) 47.555.000 passagiers, tegen in dezelfde periode van het vorig jaar (24 dagen neerslag) 48.403.099 passagiers.

13 mei 1931

Omdat het erg warm weer was, reden de open bijwagens vandaag voor het eerst.

26 mei 1931

De gemeentetram vervoerde de zaterdag vóór Pinksteren 455.000 passagiers tegen 455.766 de zaterdag vóór Pinksteren 1930. De eerste Pinksterdag (24 Mei) werden 382.000 passagiers vervoerd (verleden jaar 8 Juni 382.441), de tweede Pinksterdag 418.000 (verleden jaar 437.326); totaal beide Pinksterdagen 800.100 passagiers (tegen 819.767 verleden jaar Pinksteren. Overstappassagiers zijn bij deze telling éénmaal berekend).

29 mei 1931

Met ingang van 28 mei 1931 bevinden het beginpunt van lijn 7 en het eindpunt van lijn 15 zich in de Plantage Parklaan. Lijn 7 rijdt vanaf die datum: Plantage Parklaan, heen Plantage Middenlaan, terug Plantage Doklaan, Plantage Kerklaan, enz. langs de bestaande route. Lijn 15 rijdt: langs bestaande route naar Sarphatistraat, Roetersstraat, Plantage Kerklaan, heen Plantage Doklaan, terug Plantage Middenlaan, Plantage Parklaan. De tegenwoordige halte van lijn 7 Plantage Kerklaan bij Plantage

Middenlaan voor richting naar Mercatorplein vervalst. Een vaste halte wordt ingesteld Plantage Parklaan bij Plantage Middenlaan.

2 juni 1931

De gemeentetram vervoerde in mei 1931 (met 4 dagen met neerslag) 12.360.000 passagiers, waarvan 3.249.164 die overstapjes kochten. In mei 1930 was dit aantal 12.245.259 (327.722 overstapjes) en in die maand waren er 7 dagen met neerslag. Van 1 jan. t/m. 31 mei 1931 (40 dagen neerslag) werden 59.910.500 passagiert vervoerd, tegen 60.648.358 in dezelfde periode van 1930 met 31 dagen neerslag.

9 juni 1931

Uit het Alg.Hbld.:

"DE TRAM OP ZONDAGOCHTEND.

Het onderwerp is niet nieuw en de klacht wordt eentonig.

Maar er zal toch verbetering moeten komen, want zoals het nu is, wordt het publiek toch wel slecht bediend. Wij kunnen wekelijks constateeren, dat de verbinding van de Indische Buurt met het Centraal-Station, waarvoor lijn 21 bestemd is, slechts een fractie vervoert van het aantal menschen, dat er gebruik van zou willen maken. Tusschen 9 en 10 uur Zondagochtend komen de enkele eenmanswagens, die er (officieel om de 8 minuten) rijden, stampvol aan de Mauritskade aan zoodat daar o.a. voor overstappers van bus A absoluut geen plaats te krijgen is en verderop langs de lijn evenmin.

Het vorige jaar werden na de eerste protesten op lijn 21 nog bijwagens ingevoerd. Welke reden kan er zijn, dat deze thans in den zomer ontbreken? Lijn 9 en 10 hebben wel bijwagens, doch vooral op de laatstgenoemde zijn zij grootendeels overbodig.

Zoo ooit dan moest de tramdienst toch op Zondagochtend woekeren met het beschikbaar materiaal (of beter gezegd: met het personeel) en het gebruiken op de plaatsen en tijden waar het werkelijk het meest noodig is. Nu komt na half elf een uitbreiding van den dienst, als het animo van het publiek om naar het Centraal-Station te gaan, juist gaat verminderen.

Vooraf op den 1en Pinksterdag was het bedroevend, dat er op lijnen als 11 en 21 niet meer materieel reed dan op een winterzondagochtend. Pinkstermaandag was er daarentegen (evenals op Hemelvaartsdag) een overvloed van tramwagens, slechts ten deele gemotiveerd.

Het is teekenend, dat de Nederl. Spoorwegen nu de taak van de Gemeentetram gedeeltelijk overnemen, door buurtverkeerkaarten naar Zandvoort ook van af Weesperpoort en Willemspark beschikbaar te stellen en zelfs doorgaande treinen van die stations en van Muiderpoort op de Zondagochtenden in den zomer te laten rijden."

3 juli 1931

In juni heeft de Gemeentetram 11.438.500 passagiers vervoerd tegen 11.666.034 in dezelfde maand van het vorige jaar. In 1930 viel Pinksteren in juni; dit jaar in mei. Van 1 jan. tot 30 juni 1931 werden in totaal 71.325.500 passagiers vervoerd, tegen 72.314.392 in hetzelfde tijdvak van het vorige jaar. In juni 1931 werden 3.039.806 overstapkaartjes uitgegeven tegen 307.032 in dezelfde maand van 1930.

13 juli 1931

Het tekort van de gemeentetram zou dit jaar belangrijk uitgaan boven de geraamde f 125.000, en voor volgend jaar werd gerekend op een tekort van ruim f 900.000. Dit was aanleiding voor het plannen van een reorganisatie, die volgens een bericht in Het Vaderland (ontleend aan Het Handelsblad) neerkwam op de volgende punten:

1. Handhaving en uitbreiding van het overstapsysteem;
2. Opvoering van de rijsnelheid door vergroting van de afstanden tussen de haltes;
3. Beperking van de hoeveelheid rollend materieel in de stille uren;
4. Handhaving van het uniform tarief, inkorting van tramlijnen en vermeerdering van de overstapgelegenheden;
5. Beperking van het gebruik van eenmanswagens tot die sporen en trajecten, die alleen door deze wagens worden bereden;
6. Behoud van de tram in de binnenstad;

7. Aanschaffen van materieel met een grotere vervoerscapaciteit van het huidige, zoals dubbeldekkers;
8. Het invoeren van trolleybussen aan de overkant van het IJ.

14 juli 1931

In antwoord op een vraag van het raadslid Van Meurs hebben b. en w. meegedeeld, dat zij een rapport hebben ontvangen van de directeur van de Gemeentetram, waarin gegevens worden verstrekt over een eventuele wijziging van de dienstroosters van het rijdend personeel. Zij hebben daar hun standpunt nog niet over bepaald, maar zodra dit is gebeurd, zullen zij het rapport in het Georganiseerd Overleg aan de orde stellen. Zij merken nog op, dat het maken van nieuwe roosters zo veel tijd kost, dat in de a.s. winterdienstregeling nog niet met een wijziging in de werktijden rekening moet worden gehouden.

17 juli 1931

In verband met bestratingswerkzaamheden in de Marnixstraat tussen Raampoort en Rozengracht wordt buslijn F, komende van de Zaanstraat, vanaf de Nassaukade verlegd via Da Costakade, Da Costaplein en Allard Piersonstraat. De halte Raampoort vervalt; tijdelijke haltes komen op Nassaukade, hoek Hugo de Grootkade, en Da Costakade hoek de Clercqstraat, terwijl de standplaats komt voor Nassaukade 158 bij de lichtmast aldaar. De overstapmogelijkheden worden niet gewijzigd.

23 juli 1931

Vanaf heden volgt buslijn F weer haar normale route.

28 juli 1931

Op 6 augustus zal de heer J. van Noord, magazijnchef bij de gemeentetram, vieren, dat hij 25 jaar in dienst is van dit bedrijf. Deze afdeling is in de loop van de jaren met de groei van het bedrijf steeds groter geworden, en Van Noord werkte er van het begin af.

4 augustus 1931

De Amsterdamsche Tramharmonie bestaat 25 jaar, en zal dat vieren met een receptie in de Koningszaal van Artis op 5 september, terwijl de openbare huldiging op 11 september zal plaatsvinden in de remise Lekstraat.

5 augustus 1931

B. en W. hebben hun standpunt inzake de wijziging van de dienstroosters bepaald. Zij schrijven dat de mening, dat het huidige dienstverband onhoudbaar is, niet de hunne is, en zullen het rapport nu met hun standpunt na de huidige vacantieperiode in de centrale commissie voor het georganiseerd overleg aan de orde stellen. Zij zullen de directeur van de gemeentetram nog geen opdracht geven tot het ontwerpen van nieuwe dienstroosters op basis van dit rapport, omdat dat zou neerkomen op vooruitlopen op een in die commissie te bepalen standpunt.

7 augustus 1931

Met ingang van Maandag 3 Augustus, volgen i.v.m. het gereed komen der werkzaamheden aan de Middenweg de lijnen A en K weer de normale route, met dien verstande, dat lijn K thans van het Galileiplantsoen door de Archimedeslaan, de standplaats Archimedesweg zal bereiken.

De voorm. normale route wordt hiermede nog eens in herinnering gebracht.

Zij is: voor lijn A heen: Tuindorp Watergraafsmeer, Middenweg, Nieuweweg, Linnaeusparkweg, Linnaeuskade, Linnaeusstraat, Mauritskade; terug: Mauritskade, Linnaeusstraat, Middenweg, Tuindorp Watergraafsmeer;

voor lijn K heen: Archimedesweg, Copernicusstraat, Linnaeusparkweg, Linnaeuskade, Linnaeusstraat, Pretoriusstraat enz. naar: Mauritsstraat; terug: Mauritsstraat, Weesperzijde enz. naar: Linnaeusstraat, Middenweg, Hoogeweg, Linnaeusparkweg, Copernicusstraat, Johan Keplerstraat, Galileiplantsoen, Archimedeslaan naar standplaats Archimedesweg.

12 augustus 1931

Ingezonden brief in het Alg.HBld.:

"Onze abonné J. B. schrijft ons: Is het aan de Directie der Gemeentetram bekend, dat er Zondagavond 9 Augustus te omstreeks half twaalf nog ongeveer een 600 personen stonden te

wachten aan beginhalte van bus D aan het Onderlangs? Of is dit alleen maar bekend aan heeren Inspecteurs, die daarvan aan de Directie geen melding maken?

Is het de Directie ook bekend, dat de heeren Inspecteurs na vollading der bussen aan de dienstdoende chauffeurs de mededeeling doen: Vertrek maar en kom zoo gauw mogelijk terug! Of met andere woorden: Rijd maar flink door. Maar waar blijft dan de maximum snelheid? Wie krijgt de schuld bij de event. ongelukken, die daaruit kunnen voortvloeien. Staat daar de Directie of het personeel aansprakelijk voor. want zij worden toch door hun respect. chefs gecommandeerd. Is het de Directie ook bekend, dat er na vollading aan de eindhalte lijn D, Tulpplein, nog ruim 7 minuten gewacht wordt, alvorens tot vertrek over te gaan, want het personeel heeft toch ook rust nodig.

Weet de Directie ook. dat de bewoners van de De Wetbuurt geheel zijn geïsoleerd, daar aan de halten onderweg nooit hoeft gestopt te worden, daar de bussen altijd vol doorrijden naar de eindhalte Tulpplein?

Voelt de Directie zich dan niet geblameerd door de vacatiegangers uit andere plaatsen, die schande spreken over ons slecht georganiseerd trambedrijf?

Is het niet mogelijk, om een aparte autobusverbinding in te stellen voor bezoekers van het Lunapark, vanaf de Hartveldsche brug naar het Tulpplein, zoodat de beide autobuslijnen A en D in 't Tuindorp niet overbelast worden? Zijn deze lijnen niet in dienst gesteld voor het vervoer der Tuindorpbewoners of ligt dit allemaal aan bezuiniging of tekort en slecht materiaal. Nu is het voor Tuindorpbewoners een onmogelijkheid geworden, om verbinding met de stad te krijgen. Zij zijn altijd gedurende de Lunaparkdrukte genoodzaakt te gaan lopen of gebruik te maken van een particuliere taxionderneming.

Als van het bovengeschreven aan de Directie niets bekend is. mag ik de heeren dan uitnoodigen. des avonds zelf eens een kijkje te komen nemen in Tuindorp W.G., opdat zij zelf kunnen constateeren, welke wantoestand hier tijdens de Lunaparkdrukte heerscht en zij in zal zien. dat een extra verbinding met de stad hard nodig is."

14 augustus 1931

Foto uit het Alg.HBld.:



27 augustus 1931

De concept-gemeentebegroting voor 1932 is verschenen. Het verlies van de gemeentetram wordt voor dat jaar geraamd op f 960.000, dat voorlopig echter niet in de algemene begroting wordt

opgenomen. B. en W. zullen namelijk nog voor de begrotingsbehandeling met voorstellen komen om dit tekort op te heffen: dit zal neerkomen op reorganisatie van het lijnennet en verhoging van de tarieven.

4 september 1931

In verband met bestratingswerken in de Sarphatistraat tussen Tulpplein en Weesperplein rijden de bussen van lijn K voorlopig vanaf Watergraafsmeer via Weesperzijde via Ruyschstraat en Swammerdamstraat, terwijl de standplaats komt in de Mauritsstraat bij de Weesperzijde. Terug wordt de normale route gereden.

24 september 1931

De voordracht, waarin B. en W. noodmaatregelen voorstellen om het grote tekort bij het trambedrijf te dekken, is gepubliceerd. B. en W. denken aan de volgende maatregelen, waarmee ze dit doel willen bereiken, vooruitlopend op een algehele reorganisatie:

- I. Een tariefsverhoging voor een enkele rit of overstap met tram (m.u.v. lijn 22) of bus, of een vaart met een veer, van 10 naar 11 cent, en van een tienrittenkaart van f 1 naar f 1,10;
- II. De opheffing van de tramlijnen 12, 15 en 21 en wijziging van de routes van de tramlijnen 9, 13, 14, 18, 19 en 20;
- III. Een machtiging aan hun college om op proef wijziging te brengen in de exploitatie van de tramlijnen, in overleg met de commissie van bijstand.

25 september 1931

Het Vaderland bracht dit nieuws wat uitvoeriger:

"Het tekort van de Amsterdamsche Tram

Het voorstel van B. en W.

Een uitvoerige voordracht van B. en W. van Amsterdam is gisterenavond verschenen over het tekort op de exploitatie van de gemeentetram en de dadelijk daartegen te nemen maatregelen. Allereerst wordt in herinnering gebracht de invoering van het overstap-systeem en, de goede ontvangst daarvan door het publiek geconstateerd.

Bij de invoering van het overstap-systeem is reeds als consequentie daarvan aangewezen het opheffen van lijnen of gedeelten van lijnen, welke vervoer door andere lijnen kan worden overgenomen. Nu het overstap-systeem heeft beantwoord aan de verwachtingen en de financiële toestand (het geraamd tekort toch bedraagt niet minder dan 1 miljoen gulden) onmiddellijk handelen noodzakelijk maakt, meenen B. en W.. dat moet worden voortgegaan met het aanvaarde systeem, dat directe tramverbindingen dan alleen verdedigbaar zijn, wanneer het vervoer zoodanigen omvang heeft bereikt, dat een economische exploitatie gewaarborgd is.

Aanvaarding van dit beginsel heeft geleid tot een plan tot vereenvoudiging van het tramnet, dat in hoofdzaak omvat de opheffing of verkorting van de lijnen met eenmanswagen-bediening. Het verdwijnen der eenmanswagens van de sporen, die ook door lijnen van tweemanswagen-bediening worden bereden, zal ook bijdragen tot een vlotter verkeer op die lijnen en dus een verbetering beteekenen.

In verband hiermede worden voorgesteld op te heffen de lijnen 12, 15 en 21. De trajecten van deze lijnen worden bestreken door gebruik te maken van overstappen op andere lijnen. Voorts wordt voorgesteld belangrijk in te korten de lijnen 18 en 20. Alleen blijft dan nog over lijn 17 met eenmanswagens, op welke lijn tweemans-bediening zal worden ingevoerd.

Een belangrijke inkrimping van het vervoer wordt van de voorgestelde maatregelen, waaronder ook een tariefsverhoging van 10 tot 11 cent begrepen is, niet gevreesd en naar schatting zal de verhoging van het tarief ongeveer een miljoen meer opbrengen. De prijzen der abonnementskaarten zullen geen wijziging ondergaan."

26 september 1931

De gemeenteraad zal op 30 september en 1 oktober vergaderen. Alsdan staat o.a. de in het bericht van gisteren genoemde tramvoordracht op de agenda. Wel was er nu sprake van een *tijdelijke* tariefsverhoging.¹

¹ Volgens De Tijd althans. De andere door mij geraadpleegde kranten spraken daar niet van.

1 oktober 1931

Het Alg. HBld. meldde, dat de behandeling van de tramvoordracht in de gemeenteraad gistermiddag begon met een bezwaar van Ter Haar (c.h.) om deze voordracht van 24 september nu reeds te behandelen. Kitsz (r.s.p.) stelde vervolgens voor de behandeling uit te stellen tot de volgende vergadering. Seegers (c.p.h.) vond net als Ter Haar dat de gemeenteraad tekort werd gedaan; niet alle denkbeelden uit de raad zijn in de voordracht verwerkt. Hij wees ook op het dienstrooster, dat niet langer wachten kan, en stelde voor het ontwerpen van een nieuw dienstrooster – met een werktijd van 7 uur binnen een raam van 11 uur – vooraf te laten gaan aan deze voordracht. Kitsz zei juist uitstel te willen in verband met het dienstrooster en was voorts gekant tegen wijzigingen in het tramnet door de commissie van bijstand. Carels (v.b.) wees er op, dat de commissie met deze voordracht had ingestemd, omdat volgens de wethouder in verband met het tekort spoed nodig achtte. Wijnkoop (onafh.comm.) is er tegen om deze voordracht er net als de vorige doorheen te jagen. Hij beval aan voor het voorstel van Seegers te stemmen.

Weth. Abrahams wees er op, dat Seegers uitstel heeft gevraagd tot de nieuwe dienstroosters er zijn. Maar dat is het werk van het georganiseerd overleg, en daar is er juist gisteren overeenstemming over verkregen. Daar kunnen wij nu niets meer aan doen. Tegen Ter Haar kon hij alleen maar zeggen, dat het snel oplopende tekort bij de tram wel dwong tot snel handelen, en dat de commissie dat ook heeft ingezien.

Vervolgens werden de voorstellen van Seegers en Kitsz tot uitstel van behandeling verworpen met 29 tegen 5 stemmen. Seegers diende daarop een voorstel in om tegelijk alle voorstellen, die op dit onderwerp betrekking hadden, ook te behandelen; dat werd ook verworpen, met 28 tegen 6 stemmen.

De vergadering werd nu, omdat het al half zes was, verdaagd tot 's avonds 8.30 uur.

In de avondvergadering was Ter Haar de eerste spreker. Hij zocht de schuld voor het snel oplopende tekort bij het overstapstelsel, waardoor nu 23 % van de passagiers een gratis tweede rit maakt. De verhoging van het tarief naar 11 cent zal de tram impopulair maken, vreesde hij. Vreemd was de nu voorgestelde afschaffing van de eenmanswagens. Wethouder Wibaut en hijzelf hebben zich daar jaren tegen verzet, omdat het de gemeente tonnen zou kosten. De proef met het algemeen overstappen moet beëindigd worden, de gemeenteraad moet daar de moed voor hebben, en niet de tramdirecteur verwijten maken. Hijzelf had in die paar dagen de nu voorgestelde wijzigingen niet kunnen overzien, en daarom zou hij nu niet voor kunnen stemmen.

Ook Carels vond dat de proef niet aan zijn doel had beantwoord. Door meer materieel en meer personeel zijn de kosten gestegen, toch is het vervoer teruggelopen. Van de aanvankelijk geraamde bezuinigingen is ook niets terecht gekomen. De bussen zouden aan de overkant van 't IJ blijven, maar dat is teruggedraaid, waardoor een bezuiniging van f 300.000 niet doorging. B. en W. denken nu met 1 cent tariefverhoging het tekort te kunnen wegwerken, maar dat is te weinig. Hij wilde de overstapjes naar 12 ½ cent verhogen, en de enkele rit naar 11 cent, dan konden sommige lijnen gehandhaafd blijven, maar de commissie wilde dat niet. Met de afschaffing van de eenmanswagens was hij het eens.

Volgens Weiss (n.p.) is de laatste tramvoordracht er door gejakkerd onder het mom van een proef voor een paar maanden. Nu dreigt er zelfs verlies op de eenmanswagens, hoewel de vorige wethouder jarenlang heeft beweerd, dat ze voordeel opleverden. Een verhoging met 1 cent is onpraktisch voor de conducteur, evenals het stempelen van overstapkaartjes. Hoe zijn B. en W. op die cent gekomen, en waarom willen ze willekeurig een aantal lijnen opheffen?

Romme (r.k.) zei, dat zijn fractie wel wilde meewerken om het tekort te stoppen, maar dat wil niet zeggen, dat zij het beginsel aanvaardt van alleen directe verbindingen als ze een economische exploitatie opleveren. Een noodvoordracht als deze had eigenlijk eerder moeten worden ingediend. Ook hij wilde weten hoe het college tot die cent verhoging was gekomen, en vond de tijd te kort voor een goede beoordeling van de voordracht. Ook hij voelde wel wat voor 12 ½ cent voor een overstapje. Ten slotte vroeg hij of verhoging van de rijsnelheid was overwogen.

Bernard (N.P.) vroeg ook naar de cent verhoging, en meldde dat hij in de commissie alleen accord was gegaan, op voorwaarde dat er binnen drie maanden een reorganisatievoorstel zou zijn.

Ketelaar (v.d.) vond het verheugend, dat de nieuwe wethouder meteen de koe bij de horens heeft gepakt met deze voordracht. Hij betreurde de opheffing van een aantal lijnen, maar dat kon waarschijnlijk niet anders. De laatste acht jaar zijn er voortdurend wijzigingen in het tramnet geweest, en zo veel, dat het publiek geen sympathie meer voor de tram heeft. Een tarief van 11 cent vindt men

onpraktisch. De afschaffing van een eenmanswagens zou in de raad algemene instemming moeten krijgen. De voorgestelde machtiging aan B. en W. ging hem te ver, daar zou hij niet voor stemmen. Kitsz meende dat publiek en personeel de sluitpost vormden van de trambegroting, en meende dat het net juist uitgebreid diende te worden om het tekort weg te werken. Vele verbindingen zijn alleen met twee overstapjes te doen, zoals van Sloterdijk naar Noord. Kon het tekort niet weggewerkt worden door de tram minder voor stroom te laten betalen? De G.E.W. verdiende toch genoeg. Boissevain (v.b.) was net als Ketelaar tegen de machtiging, en vond het treurig, dat de gemeenteraad nu pas hoort van een tekort van bijna een miljoen. De hoge lonen spelen een belangrijke rol. Het tarief is te hoog, en daardoor blijft het publiek weg. Hij noemde een aantal steden in Engeland en Duitsland met minder inwoners en meer trampassagiers en was het beslist niet eens met een tariefsverhoging. Hij zei tegen te zullen stemmen. De vergadering werd daarna verdaagd tot donderdagmiddag.

2 oktober 1931

De gemeentetram (incl. bussen) vervoerde in september (8 regendagen) 11.485.500 passagiers, incl. 3.212.531 overstapjes. Vorig jaar waren dat er 12.146.670 (349.894 overstapjes). Bedacht moet worden dat september 1930 twaalf regendagen had, dat het op 1 september Koninginnedag was, en dat op 13 en 14 september de grote vlootwetbetogingen vielen, maar dit jaar viel het koninklijk bezoek in september.

Van 1 jan. t/m 30 sept. (73 regendagen) werden 106.044.000 passagiers vervoerd, tegen dezelfde periode vorig jaar (71 regendagen) 108.305.822.

3 oktober 1931

De gemeentetram deelde mee, dat nu de gemeenteraad gisteren besloten had tot tariefsverhoging, op maandag 5 oktober a.s. het nieuwe tarief van 11 cent voor een enkele rit over overstap, en 10-rittenkaarten voor f 1,10 van kracht zou worden. Voorlopig werden nog kaartjes met de oude prijs van 10 cent erop afgegeven. S.v.p. met gepast geld betalen. Oude rittenkaarten waren niet meer geldig, restitutie voor niet gebruikte ritten vond plaats aan het hoofdkantoor, de wachtkamer op het Stationsplein en bij de kiosken. Nieuwe rittenkaarten waren verkrijgbaar bij de conducteurs en de kiosken.

De autobuschauffeur F.J.M. Lambour zou op 6 okt. a.s. 25 jaar in dienst van de gemeentetram zijn.

4 oktober 1931

In de schakelkast van een motorwagen, die een proefrit maakte, is op de Weesperzijde brand ontstaan. Een net passerende motor van de verkeerspolitie probeerde met een brandblusser de brand te blussen, naar uiteindelijk moest de brandweer er aan te pas komen.

5 oktober 1931

Ook bij de Bijenkorf kon op oude rittenkaarten restitutie worden verkregen, meldde de directie van dit warehouse aan het Alg.HBld.

13 oktober 1931

Uit het afdelingsverslag over de begroting voor 1932 van de tram:

"Een lid vroeg, of B. en W. niet van meening zijn, dat er bij de gemeentetram teveel leiding is, waardoor de exploitatie veel te duur wordt. Zijn B. en W. ook niet van meening, dat de kijk van de leiding op de benodigbeden voor de vervoerscapaciteit niet beantwoordt aan de eischen, die daaraan gesteld moeten worden?"

Beschikken B. en W. over de gegevens en indien zij niet over de gegevens beschikken, zijn zij dan bereid een onderzoek :e doen instellen, of de centralisatie van de remisruimte niet een vlotte regeling vn het verkeer belemmert en tallooze leege wegkilometers worden verreden, die bespaard konden worden ?

Van andere zijde werd gevraagd, of de noodmaatregelen, die nu genomen zijn, beteekenen, dat de algemeene hervorming vai het trambedrijf nog lang op zich zal laten vachten, of bedoelen zij juist de grootere hervorming voor geruimen tijd uit te stellen.

Een der leden vroeg, of de bussen, welke de verbinding onderhouden met Zunderdorp, Ransdorp, Schellingwoude en Durgerdam, niet wat vaker per dag kunnen rijden.

Een lid vroeg om een tramverbinding tusschen het Rembrandtsplein en Zuid."

17 oktober 1931

Door het breken van een zgn. radiodraad (om storingen tegen te gaan) onder het viaduct Zeeburgerdijk, was het tramverkeer daar gisteravond een kwartiertje onderbroken.

18 oktober 1931

Op drie plaatsen ondervond het tramverkeer gisteren oponthoud:
op het Waterlooplein 20 minuten door het defect raken van een kermisauto;
op de Mauritskade voor Station W.P. door het vastlopen van de remmen van een bus van lijn K;
in de Jan Evertsenstraat 10 minuten door het omvallen van een heistelling.

19 oktober 1931

Advertentie uit het Alg.HBld.:

Bij de **GEMEENTETRAM** van AMSTERDAM
kan worden geplaatst een
Chef der Centrale Werkplaatsen,
omvattende kopergieterij, smederij, draaijerij, lasscherij, bank-
werkerij, stoffeerderij, schilderswerkplaats en wagenmakerij, aan
wien tevens de leiding zal worden opgedragen van de afdeeling
Inkoop van het Magazijn.
De aan deze functie verbonden jaarwedde bedraagt van
f 3500.——f 6000.—.
Sollicitanten moeten in het bezit zijn van het diploma werk-
tuigkundig ingenieur van Delft. Werkplaatspractijk is vereischt,
llefst ook in verband met de automobieltechniek. Leeftijd omstreeks
30 jaar.
Schriftelijke, gezegelde sollicitaties zoo spoedig mogelijk te zen-
den aan den Directeur der Gemeente-Arbeidsbeurs, Passeerders-
gracht, Amsterdam (C.).
Persoonlijk bezoek alleen na oproeping.

22 oktober 1931

Gisteravond omstreeks 6 uur is op het Damrak bij de Nieuwebrugsteeg een arbeider van plm. 60 jaar bij het onverwachts oversteken van de straat door een tram van lijn 16 aangereden. Hij overleed bijna ogenblikkelijk. Het tramverkeer had ongeveer een half uur vertraging. Aldus het Alg. HBld. Volgens De Tijd was het een tram van lijn 24, die de man aanreed.

25 oktober 1931

Op de Admiraal de Ruyterweg brak omstreeks kwart voor twee een as van de middelste (motor)wagen van een N.Z.H.-tramstel. Een langdurige vertraging was het gevolg, waarbij de dienst lange tijd over één spoor geleid werd.

Op de Prins Hendrikkade kreeg het tramverkeer 25 minuten vertraging, omdat van een op de rails rijdende vrachtauto een achterveer brak.

Gistermiddag sprong een meisje op het Van Limburg Stirumplein van een rijdende tram van lijn 14. Ze viel en raakte met een been onder de baanschuiver. Omdat de bestuurder meteen remde, kwam ze er af met een wond aan dat been, waarmee ze naar het Binnengasthuis vervoerd werd.

28 oktober 1931

Vanmorgen om 8.40 u brak op het kruispunt De Clercqstraat-Bilderdijkstraat een koppelstang van een N.Z.H.-tramstel. Lijn 13 kreeg daardoor ca. 20 minuten vertraging. "Enkele wagens van die lijn

werden over den Dam geleid en een en ander gaf ook eenige vertraging op vrijwel alle lijnen, die het Stationsplein passeeren," schreef het Alg. Handelsblad.

De Tijd gaf de volgende dag een heel ander verslag:

"Vele bewoners van Plan-West zijn Woensdagochtend te laat op hun kantoor en in hun zaken gekomen tengevolge van een botsing tusschen twee tramtreinen der E. S. M. Bij de kruising De Clercqstraat—Bilderdijkstraat stonden twee motorwagens van den Sloterdijkdienst voor het stopbord. Van de richting Admiraal de Ruyterweg naderde een trein uit Haarlem, bestaande uit drie rijtuigen. Door het niet tijdig werken der remmen, liep deze tramtrein op den stilstaanden motorwagen. Met een doffen klap had de botsing plaats. Persoonlijke ongelukken kwamen niet voor. De zware wagens waren echter op elkaar geschoven, ten gevolge waarvan een aantal koppelstangen waren ontzet. Eén voor één moesten de motorrijtuigen worden losgemaakt, waarna zij naar het Spui vertrokken. Een en ander had een belangrijke storing in het tramverkeer tot gevolg.

29 oktober 1931

Een vreemdeling deed aangifte, dat hem, vermoedelijk op de tram, een portemonnee met f 40 was ontrold.

In de Raadhuisstraat ontstond enige vertraging door een aanrijding tussen een tram van lijn 17 en een personenauto.

2 november 1931

Uit het Alg.Hbld.:

"Tram-lawaai.

Een Amsterdamsche lezer, zinspelend op de vele klachten over straat-lawaai, constateert, dat de trams in dat lawaai een groot aandeel hebben en meent, dat er al terstond heel wat verbetering in de situatie zou komen, indien men zich eenige beperking zou opleggen.

Wij gelooven, dat er eenige verbetering zou komen, als men zich heel veel beperking oplegde; maar niet, dat die beperking te rijmen is met de veiligheid van het verkeer en de groote verantwoordelijkheid der wagenbestuurders.

Er wordt in deze dagen zóó (en met reden) de staf gebroken over alles, wat „des trams" is, dat wij bij deze gelegenheid eens een uitdrukkelijke uitzondering willen maken voor de wijze, waarop deze voertuigen (wij spreken nu speciaal over Amsterdam) bestuurd worden (we bedoelen thans niet uit economisch-, maar uit verkeers-oogpunt). Dikwijls zijn we op het voorbalcon van een tram gaan staan en wij hebben dan vaak met bewondering gade geslagen, op hoe correcte, handige en voorzichtige wijze de wagenbestuurders hun logge vehikels laten voortbewegen van halte tot halte, door onze stad met haar vele bruggen, stopborden, kruisingen, slurven en stegen en met veel roekeloze chauffeurs, voltigeerende fietsers en suffende voetgangers, die véél meer ongelukken met de tram zouden veroorzaken, als dit niet honderdmaal door de oplettendheid van de wagenbestuurders werd vermeden."

Uit dezelfde krant:

"CIJFERS VAN DE TRAM.

Het vervoer blijft terugloopen. — De opbrengst in October 60 mille méér dan in September, dank zij de cent extra.

In de maand October (met 9 regendagen) heeft de tram 11.442.500 passagiers vervoerd tegen 11.502.778 in de maand September (met 8 regendagen). Dat is dus een achteruitgang met 60.278 passagiers. De ontvangsten stegen echter met f 61.200, nml. van f 1.057.800 op f 1.119.000.

In October van het vorige jaar, met 13 regendagen, werden 12.514.940 passagiers, vervoerd; opbrengst f 1.131.500. Resp. werden in October 1931 en 1930: 3.126.073 en 366.973 overstapjes uitgegeven, welke aantallen bij bovenvermelde totaal-cijfers reeds inbegrepen zijn.

Het vervoer van 1 Jan. tot en met 31 Oct.. 1931 heeft f 10.850.500 opgebracht, tegen f 10.984.700 in hetzelfde tijdvak van 1930.

In de Van Limburg Stirumstraat werd een 34-jarige vrouw van de duo geslingerd, toen de motor, waarop zij als passagier meereed, in botsing kwam met een tram.

In verband met de nieuwe verkeersregeling rond het Rijksmuseum werd de halte van lijn 6 aldaar met ingang van 3 november samengevoegd met die van Parkzicht, tot één halte op de Stadhouderskade bij de Jan Luijkenstraat; de halte aan de waterkant – in de andere richting – kwam te vervallen.

5 november 1931

In het Alg. Handelsblad werd er over geklaagd, dat 's ochtends omstreeks half tien, als het juist erg druk was, op de lijnen 16 en 24 alleen losse motorwagens reden. Wat lijn 16 betrof kwam daar nog bij, dat die met wagens van het "onaangename, nieuwe model" reed, dat geen afzonderlijke in- en uitgangen had, zodat er bij de haltes altijd een groot gedrang ontstond.

6 november 1931

Op de Plantage Middenlaan bij de Plantage Kerklaan slipte gisteren een motor met daarop twee personen vlak voor een eenmanwagen van lijn 21, die juist avn de halte vertrok. De trambestuurder remde onmiddellijk krachtig, maar kon een aanrijding niet voorkomen. Beide mannen kwamen onder het voorbalkon van de tram terecht, en werden nog een paar meter meegesleept. Ze kwamen er met licht verwondingen af.

11 november 1931

De Telegraaf had aan weth. Abrahams gevraagd, of er al iets meegedeeld kon worden over de resultaten van het nieuwe tramtarief van 11 cent, dat sinds een maand in werking was. De wethouder had gezegd, dat het vervoer al slecht was, maar dat het nu door de crisis alleen maar erger was geworden. Hij vreesde dat de verhoging niet veel zou helpen, maar eerst moest er toch worden afgewacht, wat de resultaten zouden zijn van de aanstaande rationalisatie.

12 november 1931

Vanmiddag is op de Weteringschans nabij het Weteringsluisje een vrachtauto, die uit de Weteringstraat kwam op een tram van lijn 6 uit de richting Frederiksplein gebotst. De chauffeur van de vrachtauto moest uitwijken voor een fietser, die te laat aangaf, dat hij wilde afslaan, en had de keus de fietser aan te rijden, of de tram aanrijden, en besloot tot het laatste. De klap was zo hevig, dat hij uit de auto werd geslingerd, en hij, evenals de andere inzittende, aan het hoofd werd gewond; beiden zijn naar het Tesselschade-ziekenhuis gebracht.

14 november 1931

In de avond van 2 november was in een bijwagen van lijn 5 een damesportemonnee gevonden, met daarin een bedrag van f 33,97, die aan de conducteur was afgegeven.

De eigenaresse meldde zich een paar dagen later op het hoofdkantoor, en vroeg of de portemonnee gevonden was. Op het hoofdkantoor wist men echter van niets. Aan de politie werd gevraagd onderzoek te doen.

Toen bleek dat de conducteur later die avond de portemonnee had teruggegeven aan twee bejaarde dames, die zeiden hem eerder die avond verloren te hebben.

Die dames werden nu verzocht zich bij de politie te melden, zodat de tramconductor gerehabiliteerd kon worden.

19 november 1931

Uit het Alg.HBld.:

"MOOIE STAANPLAATSEN, DAMES EN HEEREN!

Men kent de bijwagens van lijn 2 en 25 met hun trapjes en opklapbare zijbanken. Volgens voorschrift van de tramdirectie mogen de conducteurs 's namiddags in het spitsuur, als dus druk vervoer verwacht wordt, de banken reeds op het Stationsplein opklappen en omhoog houden tot het Muntplein, c.g. Koningsplein, waarna dan bij voldoende ruimte de banken weer in gebruik kunnen worden genomen. Zijn de overige zitplaatsen in die wagens reeds ingenomen, maar loopt 't overigens niet bijzonder druk, dan is een dozijn passagiers, voor wie zitplaatsen beschikbaar zijn, verplicht te blijven staan, hetgeen toch wel een beetje veel verlangd is, al weten onze trampassagiers nu eenmaal wel, dat zij „taille et corvéable a merci" zijn. Als 't te druk wordt in bedoelde bijwagens, weet men dat de zijbanken omhoog gaan, — en zolang er voldoende ruimte is zou 't zaak zijn het publiek te laten zitten!"

20 november 1931

Het bleek dat de conducteur van lijn 5 (zie 14 november) volkomen correct had gehandeld. Bij de politie had zich een 25-jarige verpleegster gemeld, met de mededeling, dat zij de portemonnee in ontvangst had genomen voor haar moeder, die hem in de tram had verloren. Bovendien had zich ook nog een man gemeld, die de conducteur de portemonnee had zien overhandigen.

IN zijn verslag van de debatten in de gemeenteraad in het kader van de algemene beschouwingen over de begroting voor 1932 schreef het Alg.Hbld., dat als de gemeente de lonen van haar – volgens de krant veel te goed betaalde – personeel zou hebben verlaagd, het tramtarief niet verhoogd had hoeven te worden.

21 november 1931

Gisteravond heeft zich op de Haarlemmerweg tussen Halfweg en Sloterdijk een gecompliceerde bosting voorgedaan, waarbij een personenauto, en tractor met oplegger en een tram van de N.Z.H. betrokken waren.

De auto, die uit Amsterdam kwam, wilde een andere auto inhalen, waarvoor door de uit Halfweg komende tractor geen plaats was, en reed die laatste aan. De chauffeur van de tractor verloor de macht over het stuur en waardoor de tractor naar links zwenkte en op de trambaan terecht kwam. Een juist naderende driewagentram van de N.Z.H. kon niet tijdig meer remmen, en botste op de oplegger van de tractor. Door de klap van de aanrijding kwam de oplegger tegen een trampaal aan, waardoor de bovenleiding brak en het net stroomloos werd.

De voorste wagen van de tram ontspoorde, en kwam op zeer korte afstand van het water van de Haarlemmer Trekvaart tot stilstand met gebroken voorruit en vernielde koplantaarns. Omdat de verlichting in de tram ook uitviel, ontstond in de stampvolle wagens paniek, omdat iedereen er tegelijk uit wilde.

Gelukkig werd niemand bij deze aanrijding gewond, maar de ravage was groot, en omdat het ongeluk omstreeks vijf uur gebeurde, en de stroomvoorziening pas tegen acht uur hersteld was, leverde een en ander grote vertraging op voor de vele forensen, die rond die tijd naar huis gaan.

Een werkwagen van de N.Z.H. was snel ter plaatse, en begon met hersporing van de motorwagen.

Het tramverkeer moest enige tijd over één spoor geleid worden.

Een foto van dit ongeval uit het Alg.Hbld.:



Een andere foto uit De Tijd:



26 november 1931

Op de Plantage Middenlaan botsten door de gladheid twee auto's op elkaar, waardoor het tramverkeer 10 minuten vertraging opliep.

Op de Weteringschans kreeg het tramverkeer een kwartier vertraging, omdat een hond door een tram was doodgereden, en het lijk onder de baanschuiver klem zat.

Bij de behandeling van de begroting voor 1932 klaagde Steinmetz (r.k.) dat de gemeentebegrijven topzwaar zijn. Bij de gemeentetram is de post voor rijdend personeel met f 540.000 verminderd, maar in de hogere functies nam de salarispost toe met f 36.000. Bij de bussen is voor hoger personeel ook meer geraamd.

Hij vroeg om een afzonderlijk tramtarief voor kinderen.

Ook Seegers (c.p.) vond het trambedrijf topzwaar.

Weth. Abrahams zei dat het trambedrijf zijn eigenaardige bijzonderheden heeft, waarop hij echter niet nader inging.

Uit het Alg.HBld.:

"VERANDERINGEN IN HET TRAMNET.

Vóór 1 Januari a.s.

Toen de Raad besloot, bij wijze van noodmaatregel, onmiddellijk het tramtarief op elf cent te brengen, werd tevens bepaald dat verschillende lijnen opgeheven, dan wel zouden worden ingekort.

Dit laatste zou eerst kunnen ingaan op 1 Januari a.s.

Door verschillende omstandigheden, o.a. door de crisis en het mooie herfstweer, is de opbrengst der tariefsverhoging tot nu toe tegengevallen; men vreest ten Stadhuijze dat het tekort van één miljoen over het loopende jaar daardoor niet zal worden ingehaald.

Ten einde nu, kan het zijn binnen enkele dagen reeds, belangrijke bezuinigingen in het tram- en busbedrijf te kunnen invoeren, heeft de tramdirectie daarvoor een plan ontworpen. Wij vernemen dat het bestaat uit de volgende punten, waarvan eenige betrekking hebben op vervroegde uitvoering van het bedoelde raadsbesluit.

1. Lijn 12, Mercatorplein—Amstellaan bij den Amsteldijk, die 1 Januari a.s. zou verdwijnen, wordt uiterlijk begin December a.s. opgeheven; lijn 20, aanvankelijk aangegeven om 1 Jan. a.s. te worden verkort, zal reeds begin December a.s. dit lot ondergaan.

2. Autobuslijn F, Zaanstraat—Rozengracht bij de Marnixstraat, wordt, eveneens zéér spoedig, opgeheven.

3. De autobuslijnen: B, C, L, zullen binnenkort aan de overzijde van het IJ blijven en dus niet meer rijden naar de stad, en dus belangrijk worden ingekort. Zij zullen haar eindpunt krijgen aan den Buiksloterweg bij het kantoor der gemeenteveren.

Deze wijzigingen zullen voor het bedrijf een bezuiniging beteekenen van ongeveer zes duizend gulden per week, dat is een vermeerdering van de bezuiniging waartoe, ingaande 1 Januari 1932, reeds was besloten, wyl er maatregelen aan worden toegevoegd. Bovendien levert de vervroegde uitvoering der reeds vaststaande plannen, een niet onbelangrijk bedrijfsvoordeel op."

27 november 1931

Uit het Alg.Handelsblad:

"§ 6. TRAM.

Dij de algemeene beschouwingen komen tevens aan de orde:

Adressen van het Comité van Actie voor huurverlaging der Gemeentewoningen In Tuindorp Oostzaan, van de buurtvereniging Tuindorp Oostzaan en van de Huurdersvereemging Tuindorp-Nieuwendam, houdende betuiging van adhaesie aan het adres van den Algemeenen Amsterdamschen Huurdersbond, waarin verzocht wordt om een betere verbinding met het centrum der stad.

De heer VAN MEERVELD (C. H.) wijst er op dat B. en W. in de Mem. van Antw. hebben gezegd dat buslijn M, aan de IJ-overzijde, werkt met een verlies van f 16.000, het vervoer blijft, verklaren zij, verre beneden de verwachting en kost 82 c. per passagier. Spr. wijst er op dat nu vier bussen de verbinding onderhouden, kan niet één groote bus dat doen? Maar dan het subsidie aan Verschure & Co. voor de motorbootlijn naar Schellingwoude intrekken. Dan krijgt die eene, flinke buslijn M, meer passagiers. Die moet toch Schellingwoude passeeren. En dat subsidie kan dan ten goede komen aan de buslijn. De buurtverenigingen te Ransdorp en Durgerdam hebben gevraagd om één bus, ze kregen er vier. En dat was teveel. De heer SCHALKER (C. P.) vraagt meer bussen gereed te houden aan de ponten op de spitsuren voor de busverbinding met de overzijde Van het IJ. Hij doet daartoe een voorstel.

De heer BRUINSMA (N. P.) wijzend op het groote verlies der buslijnen, acht het noodig bij het aanleggen van nieuwe tuindorpen een schadepost uit te trekken, opdat de tram niet telkens weer een grooten last op zich krijgt. Want de bussen nekken de exploitatie van het trambedrijf.

De heer SEEGERS (C. P.) heeft dit bedrijf bedoeld toen hij bij de Algem. Besch. sprak over topzware bedrijven. Bij de tram beginne men met de bezuiniging bij de controleurs en aan den top. In de tram-werkplaatsen zijn op veertig arbeiders zeven bazen. En toen onlangs aan de lijnen werd gewerkt, werd den bazen gevraagd, „zeven bazen op drie werklieden", niet de uniformpet op te zetten, dat stond zoo gek voor het publiek! Van het tarief wordt een zeer belangrijk deel besteed voor het hoogere en z.g. opzicht houdend personeel.

De heer DE HARTOGH (Onafh.) deelt mede dat er in „Oost" groote ontstemming heerscht over de opheffing van lijn 21. Daarom verzoekt hij in de Comm. van bijstand aan de orde te stellen om lijn 9 door te trekken tot de Indische Buurt en haar te laten gaan door de Jodenbuurt.

De heer VAN MEURS (S. D.) deelt als zijn meening mede dat een trambedrijf is ten gerieve van het publiek en zijn vervoersverplichting heeft. Het is een Dienst en een algemeen vervoermiddel, zoodat men het niet enkel mag beschouwen van het standpunt: maakt het winst of niet. Het geval van de veertig werkliecen en de zeven bazen in de tramwerkplaats, door den heer Seegers genoemd, zou hij willen latn onderzoeken.

De heer SCHLICHTING (R. K.) klaagt over de onvoldoende verbinding van buslijn A met Watergraafsmeer. Het kan verbeteren door een betere vertrekregeling aan het Koloniaal Instituut door gauwer afrijden als de bus vol is.

De heer CARELS (V. B.) ziet de tram als een bedrijf, daarom moet het dekkend zijn. Dit antwoordt hij den heer Van Meurs. Om tot een dekkend bedrijf te komen moeten er meer bezuinigingen komen waaronder het blijven der autobussen aan den IJ-overkant want zij moeten thans 50 % van den rijtijd staan op de punten. Hij zou ook wel gaarne nadere inlichtingen willen over de verbinding met Ransdorp enz. waarvan een passagier 82 cts. kost doch slechts 11 Cents oplevert. Er zitten dan ook zelden meer dan vier tot zes passagiers in de bussen. Er zijn nog veele posten op de posten op de begrooting voor de tram bie bezien er kunnen worden. Een portier verdient er f 2500, moet zoo'n functionaris dan zoo veel meer yerdienen dan iemand van het rijdend personeel?

De heer RUSTIGE (C. H.) is van oordeel dat de tram voor enkele tonnen wordt benadeeld, door de niet verplaatsing van de groote binnenscheepvaart uit den Amstel naar het IJ. Nu bieden de bruggen doordat zij dikwijls open staan teveel stagnatie.

Hoe staat het eigenlijk op het oogenblik met tram?

Hij onderschrijft de klacht van dr. Schlichting over de busverbinding met de Meer, de toegezegde nieuwe bussen laten zich nog wachten. En hoe staat het met de quaestie van de spoorwegoverwegen in de Linnaeusstraat en bij de Javastraat?

Wethouder ABRAHAMS dankt de heer Van Meerveld voor de wenken die hij heeft gegeven en die B. en W. ernstig zullen overwegen. Over het subsidie aan den motorbootdienst Verschure zullen B. en W. nog eens een onderzoek instellen. De heer Schalker heeft voorgesteld meer bussen op den spitstijd aan de pont beschikbaar te stellen. Maar een bus heeft weinig vervoer-capaciteit, beschouwt men haar niet als supplement van de tram dan blijft dat zoo. Het moet in dit speciale geval in die richting worden gezocht, dat de bussen aan den overkant van het IJ blijven. Tegen richtingaanwijzers voor de trams heeft spr. bezwaar, in verband met het gevaar. Den heer Van Meurs zegt spr. toe dat de klacht van den heer Seegers over de zeven bazen op de veertig tramwerklieden, zal worden onderzocht. Als er personeel moet worden ingekrompen, zullen daaronder waarschijnlijk ook wel "hooger" zijn. De vraag van den heer Den Hartogh over lijn 9 verwondert hem, de Raad heeft dergelijke zaken aan de Comm. van Bijstand gedelegeerd. Op de klacht van dr. Schlichting over bus A wijst spr. er op dat de bussen rijden op rooster, d.i. op den vastgestelden tijd. Zijn zij vroeger dan hebben zij tijd, anders niet. Er is veel oponthoud bij de spoorwegovergangen en hij gelooft dat in de Comm. van bijstand moet worden bekeken om die bussen standplaats te doen nemen vóór de spoorwegoverwegen. De quaestie van de binnenscheepvaart is enorm moeilijk, die is niet zo gauw opgelost. met de tram gaat het overal slecht, niet alleen in Nederland doch ook in Duitschland. Tot 1929 een rendement daarna groote inzinking. Wij hebben nu dien cent erbij, de burgemeester noemt dat **den koperen standaard. (Gelach).**

Er zijn nog meer bezuinigingsmaatregelen noodig die a.s. Maandag in de Comm. van bijstand zullen worden besproken. De goedkoope taxitarieven bevorderen het tramvervoer ook niet. Weth. DE MIRANDA deelt mede dat B. en W. vandaag, op 25 November, over de verbetering van den toestand aan de overwegen, optimistisch zijn gestemd. Een stem. 't Is 26 Nov.! (Gelach).

Het debat wordt gesloten en het voorstel-SCHALKER (méér bussen aan de pont in den spitstijd), wordt verworpen met 30 tegen 3 stemmen. De geheele paragraaf wordt goedgekeurd en het nadeelig saldo bepaald op den stelpost van f 1.

§ 7. VEREN werd eveneens goedgekeurd, met een nadelig saldo van f 1.515.557.

27 november 1931

Tussen P.W., het Hoogheemraadschap en de N.S. is ambtelijke overeenstemming bereikt over een tunnel- en brugverbinding tussen de Archimedesweg en de Molukkenstraat. Tunnel en brug zullen beide geschikt zijn voor een trambaan.

Uit het Alg.Hbld.:

"DE TRAMNETBEZUINIGINGEN.

Nadere bijzonderheden.

Gisteren is door ons medegedeeld welke bezuinigende veranderingen de tramdirectie vóór 1 Jan. a.s. wil aanbrengen, en welke geldelijke voordeelen daarvan voor het trambedrijf, na voorzichtige raming, het gevolg zullen zijn. Wij zijn thans in staat deze mededeelingen aan te vullen met nadere aanduiding der besparingen, en laten die volgen:

Door de opheffing van lijn 12 en de inkorting van lijn 20, kunnen 48 man per werkdag en 78 op Zondag worden gemist. Aan personeel en stroomkosten wordt daardoor per week bespaard een bedrag van f 3750.

De opheffing van buslijn F zal elf man besparen; die afvloeiing naar de gemeentelijke arbeidersreserve zal f 590 per week bezuinigen, mèt de besparing aan benzine en banden totaal ongeveer f 800 per week.

Het doen blijven van de buslijnen B, C en L aan de overzijde van het IJ zal aan personeelsbezuiniging, 27 man, opbrengen f 1450 per week, aan benzine en banden f250, totaal f 1700 per week.

Het oponthoud dat de overtocht per pont veroorzaakt, bedraagt in procenten van den rijtijd op de Innen B, C en L, respectievelijk 28, 44 en 43; dit wordt met de nieuwe regeling ook vermeden.

Als de drie buslijnen standplaats krijgen aan den Buikslooterweg bij het kantoor der Gemeenteveren, kan de dienst met negen wagens minder worden verricht.

Tegenover de genoemde bezuiniging van f 1700, staan hooger uitgaven van pl.m. f 200 per week voor versterking van het kringlijntje op het Stationsplein, dat meer clandestie zal krijgen. De voornemens inzake de autobuslijnen B, C en L kunnen echter eerst worden uitgevoerd als de weg gereed is bij het kantoor der veren, die aan de bussen „keergelegenheid" geeft. Indien tot

bovenstaande wijzigingen wordt overgegaan kan dus, vooruitlopende op hetgeen 1 Jan. a.s. geschiedt, onmiddellijk worden bespaard: aan de lijnen 12 en 20 f 3750 per week; aan buslijn F f800, totaal f 4550. Zoodra de plannen voor de buslijnen B, C en L worden uitgevoerd, zal het totaal te bezuinigen bedrag zijn ruim f6000 per week. Voorts kwam ons ter oore dat het in de bedoeling ligt, met ingang van 1 Januari a.s. de geldigheidsduur der overstapkaartjes te bepalen op drie kwartier, met dien verstande dat, evenals thans, de vertrektijd als basis wordt genomen, en telkenmale het stempel voor alle vertrektijden binnen een kwartier, op het einde daarvan wordt ingesteld. De langste geldigheid van een overstapkaartje wordt daardoor 59 minuten, thans is die 74. Van de tweede ritgelegenheid zal dientengevolge door het publiek eer moeten worden gebruik gemaakt."

1 december 1931

De commissie van bijstand heeft gistermiddag de voorgestelde vervroegde trambezuinigingen goedgekeurd. B. en w. zullen nu beslissen, of en wanneer ze zullen worden uitgevoerd.

Gistermorgen raakte in de Vijzelstraat bij de Prinsengracht een motorwagen van lijn 25 defect. Een motorwagen van lijn 4 duwde hem via Reguliersbreestraat en Rembrandtplein terug naar de remise. Intussen liepen de lijnen 4, 16 en 24 vertraging op. Enkele diensten werden omgeleid, en op Muntplein, Rokin en Damrak ontstonden enkele opstoppingen.

Op de Buiksloterdijk is een 68-jarige man, die op de tram van de N.H.T. wilden stappen, uitgegleden, waardoor hij tussen perron en treeplank bekneld raakte, en zijn rechtervoet kneusde. Hij is naar het Binnengasthuis gebracht.

Een langs de Nieuwe Heerengracht geparkeerd staande auto is door onbekende oorzaak te water geraakt. Vermoedelijk zijn de remmen van de onbeheerd staande auto uit baldadigheid losgemaakt. Een conducteur van een passerende tram sprong te water en sneed de kap open, omdat hij dacht dat er nog mensen in de auto zaten, die er niet uit konden. De brandweer heeft de auto weer uit de gracht getakeld.

2 december 1931

In november (5 regendagen) werden door de gemeentetram 10.848.500 passagiers vervoerd, tegen 11.425.330 in oktober j.l. (9 regendagen), en 11502.778 in september jl. (8 regendagen). De opbrengsten daalden dienovereenkomstig; ze gedroegen in genoemde maanden resp. f 1.072.500, f 1.120.000 en f 1.057.900. Hierbij dient bedacht te worden, dat op 5 oktober het tarief op 11 cent werd gebracht. In januari t/m november 1931 bedroegen de inkomsten f 11.924.000, tegen f 12.113.000 in dezelfde periode in 1930.

Uit de ongevallenstatistiek over het 3^e kwartaal bleek, dat zich 2409 verkeersongevallen hadden voorgedaan; de tram was in 229 gevallen bij een verkeersongeval betrokken, tegen 183 gevallen in het 3^e kwartaal van 1930.

3 december 1931

De motorwagens van de lijnen 1 en 2 waren sedert enige tijd met nieuwe beugels uitgerust, waardoor radiostoringen langs de routes van deze lijnen grotendeels werden voorkomen. Ze werden in de eigen hoofdwerkplaats in de Tollensstraat gemaakt naar een ontwerp van bedrijfsingenieur C.C. Kaijser. De Fischer-beugel, die in het buitenland veel gebruikt werd, was in Amsterdam onbruikbaar, omdat die te zwaar was in verband met de hoogte, waarop de bovenleiding gespannen was.

De tram had jarenlang proeven genomen met verschillende sleepstukken om radio-storingen, waarover veel klachten waren, tegen te gaan.

Ir. Kaijser vond er nu het volgende op. Zijn beugels hadden een draaibaar sleepstuk, onder sleepstuk te verstaan het deel van de beugel, dat met de bovenleiding in contact komt. De gewone sleepstukken waren van aluminium en zaten vast in de beugel, de nieuwe waren van ijzer en hadden in de lengte twee groeven, gevuld met vet.

De bovenleiding hangt in bochten. Slechts op één punt heeft het vaste sleepstuk dus contact met de draad, die als het ware de raaklijn van de cirkelboog is. Daarentegen heeft het draaibare sleepstuk, het zgn. plaatsleepstuk, een breedte van 9 cm welke geheel in aanraking komt met de bovenleiding en met de bogen meedraait. Met het gevolg: weinig of zelfs in 't geheel geen „golfslijtage" en veel minder onderbrekingen en vonken — welke laatste de radio zoozeer stoorden. In het bijzonder

kwamen deze voordelen ook uit bij het op gang brengen en stopzetten der motorwagens, op welke momenten de draaibare sleepstukken van de beugels zich gemakkelijker aanpasten bij de bewegingen van de wagens dan de oude konden doen.

De nieuwe beugels voldeden in de praktijk zeer goed. De proef was speciaal op de lijnen 1 en 2 genomen, omdat die op Willemspark- en Koninginneweg, in West en in de Leidschestraat niet samen reden met andere lijnen, zodat men er geen last zou hebben van storingen die door de beugels van motorwagens van die andere lijnen zouden worden veroorzaakt.

4 december 1931

Een gedichtje uit de Tijd:

"De Amsterdamsche Tram

De tram! de tram! wij nemen graag
Met onze tram een loopje.
En toch, met haar uit rijden gaan,
Dat doen we voor een kóópje!
Een rit door onze schoone stad
Heeft iets van een tractatie,
Want met elf cent betalen wij
Niet eens de exploitatie!
En gaan we met de autobus
Dan, zuiver uit reactie.
Besteedt de stad per passagier
Den ritprijs van een taxi!
De tram verwendet maar het publiek!
Lacht u hier even witjes?
Zij geeft, wanneer men haar dit vraagt,
Voor 't zelfde geld twee ritjes!
Hoe kan men praten van te duur
Waar bij moet!, ik zou meenen,
Men neemt toch, zóó bezien, de tram
Veel liever dan de beenen!
MARTIN BERDEN. "

5 december 1931

Vrijdagmiddag kwam op de kruising Rozengracht-Marnixstraat een tram van lijn 13 in botsing met een "treintram" van de E.S.M. doordat een wissel niet goed werkte. Het voorbalkon van de motorwagen van lijn 13 werd aan de linkerkant geheel vernield, en er ontstond tien minuten vertraging. Persoonlijke ongevallen deden zich niet voor.

6 december 1931

Uit de gemeentelijke statistieken over de periode 1 januari t/m 30 november 1931:
De gemeentel. veren vervoerden 10,305,000 personen (v. j. 12,078,000) de tram 65,905,000 (68.865.000).

10 december 1931

Het voor vanmorgen geplande georganiseerd overleg over de aanstaande afvloeiing van trampersoneel naar de arbeidsreserve is door wethouder Kropman geannuleerd, omdat de "Federatie van personeel in openbaren dienst" om haar eisen kracht bij te zetten voor het stadhuis een demonstratie had georganiseerd van trampersoneel, dat geen dienst had.

11 december 1931

Krachtens besluit van Burgemeester en Wethouders, is met ingang van maandag 7 december j.l. lijn F opgeheven. Houders van abonnements- en scholierkaarten, geldig op lijn F, waren gedurende de maand december 1931 gerechtigd van hun kaart gebruik te maken op de navolgende trajecten:

lijn 3 tussen Fred. Hendrikplantsoen en De Clercqstraat;

lijn 5 tussen Spaarndammerstraat en Haarlemmerplein;

lijn 10 tussen Haarlemmerplein en kruising Rozengracht;

lijn 14 tussen Van Hallstraat en kruising Rozengracht; lijn 18 tussen Van Hallstr. en Haarlemmerplein;
lijn 23 tussen Haarlemmerplein en De Clercqstraat.

De directeur van de N.Z.H.T.M. heeft de verwachting uitgesproken, dat de elektrificatie van de N.H.T.-lijnen naar Monnikendam-Edam en Purmerend per 1 mei a.s. voltooid zal zijn.

13 december 1931

Gistermiddag om half twee raakte in de Vijzelstraat een motorwagen van lijn 4 defect. Al spoedig stond er een lange rij trams tot aan de Munt. Pas tegen twee uur kon er weer doorgereden worden.

15 december 1931

Gisteren om 1.20 uur raakte een man, die in kennelijke staat vanaf de N.Z. Kolk zonder uit te kijken de N.Z. Voorburgwal op fietste, onder een tram van lijn 2. Die moest opgevijseld worden om hem te bevrijden. Eenmaal er onder vandaan, bleek de man alleen zijn neus beschadigd te hebben. Toen hij naar het Binnengasthuis werd gebracht was hij inmiddels ontuchtend, en verklaarde hij dat het ongeluk helemaal zijn schuld was.

Op een oproep van de Communistische Partij Holland aan werkelozen om op het Amstelveld naar een betoging te komen, hadden dinsdag rond 3.000 man gereageerd. Nadat er toespraken waren gehouden trok men omstreeks 12 uur in optocht via de Weteringschans, Westeinde, Gerard Doustraat, Jacob van Campenstraat, Honthorststraat, Jan Luijkenstraat, Stadhouderskade, Overtoom, 1^e Const. Huijgensstraat, Bilderdijkstraat, De Clercqstraat, Rozengracht, Prinsengracht, Brouwersgracht, Marnixstraat en de Rotterdamsche Brug naar het Frederik Hendrikplantsoen, waar de stoet ontbonden werd. Aan het Leidscheboschje en elders, waar de stoet de trambaan volgde of kruiste, zorgde dat voor heel wat vertraging. Volgens de Tijd bij sommige wagens wel drie kwartier. Die krant klaagde er ook over dat de politie zo weinig had gedaan om de demonstranten van de trambaan te houden. Veel mensen die een trein moesten halen, waren gedupeerd.

16 december 1931

In de van Baerlestraat had het tramverkeer 20 minuten vertraging door een aanrijding tussen een auto en een 31-jarige wielrijder.

17 december 1931

Uit het trampersoneel is een comité geformeerd, dat gelden bij het personeel zal inzamelen om het Amsterdamsche Crisis-comité te steunen.

18 december 1931

Ingezonden brief in het Alg.HBld.:

"Geachte Redactie.

Waarom wil het maar niet met onze tram. Wat mij betreft, ik ga liever fietsen want: 1e. ik heb ± drie kwartier nodig om van mijn huis aan den Amsteldijk naar myn kantoor aan de Keizersgracht te komen; ik loop het net zoo vlug en fiets het in een kwartier; 2e. is de tram te duur; 3e. zit men in deze sombere ochtenduren in een onvriendelijk donker. Uit bezuiniging(!) gaan de lichten uit zoodra de conducteur van meening is, „dat ie z'n zaken kan doen zonder licht". — of de passagiers hun ochtendblad in de tram kunnen lezen komt „nicht im Frage".

ABONNÉ."

Er hebben zich relletjes voorgedaan, toen bij de stempelokalen werklozen het stempelen werd belet. Een man, die net gestempeld had, werd bij de Nieuwe Prinsengracht door enige personen uit de tram getrokken, waarop hij gesprongen was, om aan geweldplegers te ontkomen. De man kreeg een pak slaag, maar werd door politieruiters ontzet. De politie moest op verschillende plaatsen hard optreden.

21 december 1931.

Op de hoek van de Ceintuurbaan en de Van Woustraat brak vanmorgen de bovenleiding. Hoewel de storing maar een kwartier duurde, raakte het tramverkeer in de hele stad in de war, omdat op dit drukke punt de tramlijnen 3, 4, 5, 8, 12, 15 en 20 passeerden.

25 december 1931

In de Van Woustraat bij de Van Ostadestraat is gistermorgen een vrouw van 75 jaar onder de tram geraakt. Ze is in het Tesselschade-ziekenhuis opgenomen.

28 december 1931

B. en w. deelden aan dienstcommissie van de gemeentetram mee, dat ingevolge het raadsbesluit om het tekort bij de tram weg te werken de sterkte van het rijdend personeel niet groter mocht zijn, dan de werkroosters vereisten. Dit kon tot gevolg hebben, dat 275 man naar de gemeentelijke arbeidsreserve zouden moeten afvloeien.

Een artikeltje uit het Alg.Hbld.:

"LIJDELIJK VERZET?"

Zou trammend Amsterdam in verzet komen tegen den vaak ongeregelden tramdienst? Een medewerker meent er het eerste symptoom van te hebben bijgewoond. Hij noemt, naar men zien zal, man en motor. Tijd: avond vóór Kerstmis plm. 19.45. Plaats: lijn 2 halte Cornelis Schuytstraat. De dienst was weer eens in de war. Naar het eindpunt hadden elkaar kort na elkaar een stuk of drie, vier wagens opgevolgd. Van het eindpunt vertrok eindelijk een wagen, die bij de haltes doorreed, daar er vlak achter een tweede kwam.

Bij de halte Cornelis Schuytstraat stond een passagier, die den eersten wagen aan zijn neus had zien voorbijgaan. Vreezende dat de tweede wagen hem hetzelfde zou leveren, ging de passagier midden op de rails staan! De tram stopte — zou toch gestopt hebben — maar het gebaar was er niet minder welsprekend om. De bestuurder vond dit optreden toch wel wat al te gortig, onderhield er den passagier over, die zich in het hol van den leeuw waagde door op het voorbalcon te stappen. Het debat werd tijdens den rit voortgezet tot op de brug over de Prinsengracht in de Leidschestraat de bestuurder met den passagier den wagen verliet en een paar agenten over het geval aansprak. Zoo ontstond natuurlijk nieuwe vertraging, wat vooral prettig was voor andere passagiers die een trein moesten halen. Het tweetal keerde na een poosje terug, alles scheen wel aan boord en de reis werd voortgezet. Op het Koningsplein stapte de passagier uit, ongetwijfeld in het bewustzijn een goede daad te hebben verricht."

29 december 1931

Het Alg.Hbld. deelde mee, dat de gemeente tram bij de haltes van de per 1 januari a.s. op te heffen tramlijnen nu duidelijke bordjes had geplaatst, waarop mededeling van die opheffing werd gedaan. Deze krant had uit naam van haar lezers gevraagd om duidelijke aanwijzingen, want daar had het in het verleden nog al eens ontbroken.

In de Ferd.Bolstraat ontstond een vertraging van een kwartier in het tramverkeer door een aanrijding tussen een tram van lijn 25 en een auto.

Die middag om kwart over twaalf zorgde een defect wisselcontact bij de Munt voor een lange rij trams op het Rokin. Het oponthoud duurde een kwartier en om half een kon er weer doorgereden worden.

Ten gevolge van een aanrijding tussen twee taxi's waarbij een daarvan omsloeg, en de chauffeur er uit geslingerd werd, kreeg het tramverkeer in de Jan Pieter Heyestraat een kwartiervertraging.

De dienstregeling van de trams, bussen en veren zou op Oudejaarsavond dezelfde zijn, als in voorgaande jaren.

30 december 1931

Met ingang van 1 januari 1931 zal de duur van de overstapjes worden verkort van een uur tot drie kwartier. Wil men het overstapje als retour gebruiken, dan wordt de tijd toch wel erg krap.

Uit het Alg.Hbld.:

"ARBEIDSVOORWAARDEN TRAM-PERSONEEL.

Een proef met diensten-aan-één-stuk.

In zake de arbeidsregeling van het Trampersoneel zijn, naar B. en W. mededeelen, deze voorstellen ingediend en wel:

1e. van het raadslid Kitsz, om het dienstverband voor het trampersoneel in een vijfdaagsch dienstverband te regelen met een dienstrooster van 8 uur binnen het raam van 11 uur (geraamde kosten f 915.000).

2e. van de raadsleden Van Meurs, Gulden, Van den Tempel en Van den Bergh, dat a. de arbeidstijd voor het rijdend personeel in het dienstroosterverband niet meer zal mogen zijn dan gemiddeld 48 uur per week en per dag niet langer dan 8 ½ uur; b. op den Zondag en in den laten dienst op werkdagen de dagdiensten aan één stuk zullen mogen worden gereden; en c. de Tramdirectie opdracht te geven, om in overleg met de organisaties in de Dienstcommissies de dienstroosters op de grondslagen, onder a. en b. genoemd, samen te stellen (geraamde kosten f 260.000).

3e. van de raadsleden Seegers, Wijnkoop en mevr. Van Zelm—van den Berg, om den dienstrooster voor het rijdend personeel der Gemeentetram in te richten op den grondslag van: a. 16 vrije dagen in de 12 weken; b. een dienstverband van 7 uur binnen het raam van 11 uur (geraamde kosten f 1.730.000).

Alvorens hun standpunt ten aanzien van de ingediende voorstellen te bepalen, hebben B. en W. zich laten inlichten omtrent de kosten van de bovengenoemde voorstellen. Aangezien een absoluut juiste kostenberekening alleen te verkrijgen is door de voorstellen in de dienstroosters voor het geheele tramnet te verwerken, hetgeen te veel tijd zou vorderen, heeft de directie der Tram, om te komen tot een globale berekening der kosten, proefroosters doen samenstellen voor enkele lijnen van het tramnet, aan de hand waarvan bovengenoemde kostenrekeningen gemaakt zijn. De hoge kosten, aan de voorstellen der raadsleden Kitsz en Seegers c.s. verbonden, zoomede het feit, dat bij het volgen van die voorstellen belangrijk afgeweken zou worden van de voor het geheele werkliedenpersoneel geldende 48-urige werkweek, vormden voor B. en W. onoverkomelijke bezwaren om zich er mede te vereenigen.

Voorstel a. der raadsleden Van Meurs c.s. (vermindering van den maximum-werktijd per dag van 8 ¾ tot 8 ½ uur) zou huns inziens voor het rijdende personeel niet een verbetering inhouden, welke in juiste evenredigheid zou staan tot de kosten, aan dezen maatregel verbonden.

Tegenover de verkorting van den maximum-werktijd op bepaalde dagen met 15 minuten zou trouwens komen te staan een opvoering — zooveel mogelijk — van den werktijd op andere dagen, aangezien toch per week (gemiddeld) 48 uur moet worden gewerkt. B. en W. zien het bezwaar tegen de bestaande werkroosters ook niet zoozeer in het feit, dat de werktijd op bepaalde dagen is opgevoerd tot het maximum van 8 ¾ uur, maar achten dit hierin gelegen, dat de z.g. vroege diensten, in het bijzonder op de Zondagen, te laat eindigen. Het aanbrenge van verbetering op dit punt is tot nu toe afgestuit op het voorschrift, dat des morgens en des middags slechts ten hoogste 5 uur, des avonds slechts ten hoogste 7 uur aan één stuk dienst gedaan mag worden. Op het opheffen van dit voorschrift heeft betrekking het voorstel b. van de raadsleden Van Meurs c.s., hetwelk vraagt het oprijden van den geheelen dienst aan één stuk op den Zondag en in den laten dienst op werkdagen.

Invoering dus van de z.g. Diensten-aan-één-stuk, zij het dan ook op beperkte schaal. In de Centrale Commissie voor Georganiseerd Overleg in Werkliedenzaken is op het invoeren van diensten-aan-één-stuk ook reeds verscheidene malen aangedrongen. B. en W. meenden echter, dat aan dien drang weerstand moest worden geboden, zoolang er tegen de diensten-aan-één-stuk bezwaren waren met het oog op de veiligheid van het verkeer en den gezondheidstoestand van het personeel. Nu het voorstel van de raadsleden van Meurs c.s. deze diensten-aan-één-stuk opnieuw onder de aandacht van B. en W. brengen, hebben zij dit vraagstuk nog eens nader onder de oogen gezien.

Aan de directie van ac tram hebben zij hierom opdracht gegeven na te gaan, of op den grondslag, dat in de dienstroosters diensten-aan-één-stuk worden ingelegd overal waar dit een verbetering van het dienstverband brengt, inderdaad een verbetering van het dienstverband kan worden verkregen. Door het maken van proefindeelingen voor twee lijnen is dit bevestigd geworden. In een tijdvak van 27 weken (waarin op 13 werkdagen en op 18 Zondagen gereden wordt) zal elke wagenbestuurder op de eerstbedoelde lijn: 17 diensten-aan-één-stuk op werkdagen en 4 op Zondagen oprijden, terwijl op de andere lijn in een tijdvak van 36 weken (waarin op 184 werkdagen en op 24 Zondagen gereden wordt) elke wagenbestuurder zal oprijden: 41 diensten-aan-één-stuk op werkdagen en 5 op Zondagen. De diensten-aan-één-stuk zullen onderbroken worden door rusttijden van 15 tot 60 minuten; rusttijden van korter dan 30 minuten komen voor rekening van den dienst.

B. en W. achten het wenschelijk de dienstenaan-één-stuk in te voeren in Januari 1932 of gelijk met de wijziging van het tramnet. Bij het overleg, dat zij pleegden met de directies van de Tram en den Geneeskundigen en Gezondheidsdienst, is hun gebleken, dat, bij beperkte invoering van diensten-aan-één-stuk, de vroegere bezwaren tegen dergelijke diensten met het oog op de veiligheid van het

verkeer niet konden worden staande gehouden, terwijl voor de vrees, dat deze diensten schadelijk zouden zijn voor den gezondheidstoestand van het personeel, redelijke gronden gingen ontbreken. Tegenover een langeren dienst-aan-één-stuk zal immers staan het voordeel van een aanmerkelijk grootere nachtrust tusschen twee dienstdagen.

Desniettegenstaande zouden zij de invoering van deze diensten toch nog willen beschouwen als een proef, welke een zekeren tijd, gedacht is 2 ½ jaar, zal duren.

B. en W. hebben aan de Centrale Commissie voor Georganiseerd Overleg in Werkliedenzaken voorgesteld, zich met dit standpunt te vereenigen. Bij de besprekingen, gevoerd in de Centrale Commissie zijn eenige wenschen geuit, die bij de verdere besprekingen in de dienstcommissie bij de Tram mede een leidraad zouden vormen voor het samenstellen van de werkroosters. Drie van deze wenschen, t.w. het terugbrengen van den maximumwerktijd van 8 ¾ tot 8 ½ uur per dag, het invoeren van een dienstraam van 12 uur en het loslaten van de 48-urige werkweek, hebben B. en W. afgewezen. De overige wenschen ontmoetten bij hen geen bezwaren. De meerderheid der organisatiën verklaarde hierna, zich met het hierboven ontwikkeld standpunt te kunnen vereenigen. B. en W. hebben vervolgens aan den directeur der Tram verzocht in de dienstroosters, welke in Januari 1932 moeten worden ingevoerd, diensten-aan-één-stuk in te leggen en hieromtrent in de dienstcommissie bij zijn dienst in nader overleg te treden met de vertegenwoordigers der personeelsorganisatiën. Dit overleg wordt thans gepleegd.

B. en W. stellen daarom aan den raad voor, zich te vereenigen met deze nota en de voorstellen van de raadsleden Seegers c.s., Kitsz en Van Meurs c.s. niet aan te nemen.

Uit het Alg.Handelsblad:

"DE TRAM IN 1932.

Wij ontvingen de volgende officieele mededeelingen van de tramdirectie:

Met ingang van 1 Januari 1932 vervallen:

lijn 12	Mercatorplein—Amstellaan,
„ 15	Station Willemspark—Plant. Parklaan,
„ 19	Mercatorplein—Stationsplein,
„ 21	Molukkenstraat—Stationsplein,

en worden de volgende wijzigingen aangebracht:

lijn 9 wordt	Molukkenstraat— Stationsplein,
„ 13 „	Mercatorplein— Stationsplein,
„ 14 „	Van Hallstraat— Linnaeusstraat,
„ 18 „	Sloterdijk—Nassauplein,
„ 20 „	Trompenburgstraat— Frederiksplein.

Voorts wordt ingesteld: lijn 19 Czaar Peterstraat—Stationsplein.

Overstapkaartjes.

Met ingang van 1 Januari 1932 moet voor een vervolgrit op een overstapkaartje worden ingestapt binnen drie kwartier na den op het kaartje aangegeven vertrektijd van het beginpunt van den rit.

Overgestapt mag ook worden op een lijn, die de lijn waarop het kaartje is uitgegeven, niet raakt; in verband hiermede vervalt de aanduiding van de bijzondere raakpunten. De overige bepalingen betreffende het overstapverkeer blijven van toepassing.*)

In verband met de inkorting van lijn 18 kunnen houders van op die lijn uitgegeven overstapkaartjes voor een der lijnen, die op het Stationsplein loopen, op vertoon van dat overstapkaartje gebruik maken van lijn 5 op het traject Nassauplein—Stationsplein. Hetzelfde geldt in omgekeerde richting. Naast nieuwe overstapkaartjes worden voorloopig ook nog uitgegeven de tegenwoordige overstapkaartjes, waarop de gewijzigde bepalingen van toepassing zijn. Ook voor de gewone ritten van 11 cent worden voorloopig nog de oude kaartjes van 10 cent uitgegeven.

*) Dit is niet bepaald duidelijk! — Red."

Omdat het is gaan sneeuwen, zijn vandaag de pekelwagens uitgerukt om rails en wissels sneeuw- en ijsvrij te houden.

Op Nieuwjaarsdag zullen de trambrievbussen de hele dag gesloten zijn.

31 december 1931

De trams hebben vanmorgen geen last van de gisteren gevallen sneeuw gehad, en reden normaal op tijd. Ook de autobussen reden gewoon.

Cees Pot.