

Krantenberichten inzake de Gemeentetram Amsterdam, 1936
Samenstelling: Cees Pot
Geheugen van de Amsterdamse tram
www.amsterdamsetrams.nl

3 januari 1936

In de Corn. Krusemanstraat is vanmiddag om vijf uur een vrachtauto op een motorwagen van lijn 16 gebotst. Het voorbalkon van de motorwagen werd geheel ingedrukt, en de auto was zo zwaar beschadigd, dat hij moest worden weggesleept. Gelukkig raakte niemand gewond. Wel kreeg het tramverkeer 25 minuten vertraging. De chauffeur van de vrachtauto verklaarde dat hij de tram niet had zien aankomen, omdat zijn voorruit te zwaar beschadigd was.

Een gedichtje uit De Tijd:

Het contramerk exit

Wie 't vorig jaar per knipkaart reed,
Op d'Amsterdamsche tram,
Zag steeds zijn kaart bevorderd tot
Belegde boterham.

Want bij zoo'n kaart kreeg men cadeau,
Een keurig contramerk.
En ieder die dat had bewaard,
Stond bij controle sterk.

Wee hem, die dit verloren had,
Daar stond hij.... als schavuit!!!
Men noodde hem, beleefd doch streng,
Tot weer-betalen uit.

Doch ziet, per primo van dit jaar,
Schaft men het eensklaps af.
De goe-gemeente schudt het hoofd
Staat stomverbaasd en paf.

Want daardoor wordt het duidelijk,
Ja, helderder dan glas,
Dat al dat werk en al die pech
Totaal onnoodig was !!!!

B.

4 januari 1936

Op de Prins Hendrikkade is een man door een tram aangereden, waardoor hij een hoofdwond opliep. Nadat hij in het Binnengasthuis was verbonden, werd hij naar huis gebracht.

6 januari 1936

Tengevolge van een defect aan de motorwagen van een tramtrein van de N.Z.H.T.M., welke op weg was van Amsterdam naar Zandvoort, is het verkeer op deze lijn zaterdagavond geruime tijd gestremd geweest. Het euvel deed zich om half acht voor op de Admiraal de Ruijterweg tussen de Jan van Galenstraat en de Jan Evertsenstraat. De stagnatie kon worden opgeheven door de vertrekkende en binnenkomende treinen over één spoor te leiden. De defect geraakte motorwagen is opgevijseld en 's nachts door middel van een lorrie weggereden.¹

¹ Het hier beschreven incident kan ook op donderdagavond 3 januari plaatsgevonden hebben. "De Tribune" begint zijn bericht met "Amsterdam, 3 jan.", en "De Banier", die hier geciteerd wordt, spreekt van "zaterdagavond".

7 januari 1936

Maandag tijdens het middagspitsuur hebben twaalf taxichauffeurs, uit protest tegen het politieoptreden tegen chauffeurs, die niet van vaste standplaatsen gebruik maken, de toegangen tot het Muntplein geblokkeerd, waardoor tram- en ander verkeer over dit plein onmogelijk werd. De politie verwijderde met behulp van tramcontroleurs de achtergelaten taxi's, door ze weg te duwen naar een plaats waar ze het verkeer niet hinderden. De chauffeurs hadden zich onder de vele toeschouwers gemengd, en enkele van hen werden aangehouden, toen ze niet wilden doorlopen. De politie nam negen taxi's in beslag.

9 januari 1936

Woensdagmiddag liep een 35-jarige man, die veel te veel gedronken had, op het Stationsplein tegen een rijdende tram. Per ambulance werd hij met een hoofdwond naar het Wilhelminagasthuis vervoerd, waar de wond geen opname noodzakelijk bleek te maken. Hij werd naar de Nieuwendammerdijk vervoerd, waar hij echter al jaren niet meer bleek te wonen. Op het politiebureau Adelaarsweg herinnerde hij zich, dat hij naar de stad was verhuisd, maar waar wist hij niet. Daarop werd hij ingesloten om zijn roes uit te slapen.

10 januari 1936

De brandweer moest donderdag een brandje in een tramwagen blussen, in de Marnixstraat, ter hoogte van nr. 100.

11 januari 1936

In de Marnixstraat had het tramverkeer een kwartier vertraging door een begin van brand in een motorwagen van lijn 14.

Op de kruising Van Baerlestraat – Gabriël Metsstraat ontspoorde een motorwagen van lijn 16; ook hier bedroeg de vertraging 15 minuten.

13 januari 1936

Op de Hortusbrug raakte een tractor met oplegger defect, waardoor het tramverkeer een half uur vertraging kreeg.

16 januari 1936

De gemeentetram vervoerde afgelopen december 8.191.000 passagiers, tegen 8.774.651 in december 1934. Over het hele jaar 1935 gerekend, werden 95.000.000 passagiers vervoerd. In 1934 waren dat er 101.350.850.

Het nieuwe tramtarief is een succes, zo zijn de eerste indrukken. Weliswaar blijkt het publiek nog niet vertrouwd te zijn met alle bijzonderheden en zijn er soms misverstanden, maar de eerste resultaten zijn bemoedigend, en de directie koestert goede verwachtingen voor de toekomst.

Er wordt nog eens gewezen op het nut van het gebruik van ochtendkaarten in combinatie met suppletiekaarten.

17 januari 1936

Woensdagmiddag is op de Oostenburgergracht een auto tegen een tram van lijn 19 gereden. De auto werd aan de linkerkant zwaar beschadigd, en ook de tram had enige schade. Niemand raakte gewond.

18 januari 1936

Het tramverkeer werd vanochtend bemoeilijkt door zware sneeuwval. Tegen half elf was het in de Leidschestraat geheel vastgelopen, maar de Stadsreiniging rekende op een stijging van de temperatuur, die door het K.N.M.I. was aangekondigd.

In de Van der Pekstraat op de hoek met de Heimansweg is vanochtend rond 11 uur een vrachtauto van de Gemeentelijke Voedingsdienst op een autobus van lijn B gebotst. De bus reed richting Tolhuis, en de chauffeur zag de andere auto wel, maar meende er nog voor langs te kunnen. Omdat die ook doorreed, werd de bus in de flank geraakt. De bus werd naar links gedrukt, en raakte nog een jong

boompje, dat ontworteld werd. Niemand raakte gewond, maar beide voertuigen waren behoorlijk beschadigd. Volgens een getuige reden beide te hard.

19 januari 1936

Vrijdagavond ontstond brand in een schakelkast van een motorwagen van de N.Z.H. op de Meeuwenlaan. Toen de vlammen uit de schakelkast sloegen, raakten de passagiers in paniek, maar allen konden tijdig de wagen verlaten. De brandweer bluste de brand met een brandblusser en zand, maar, hoewel de schade gering was, moest de wagen toch uit dienst genomen worden.

20 januari 1936

In de Ferdinand Bolstraat viel een vrouw door het schudden van de wagen uit de tram. Ze kreeg door de val een hersenschudding en werd in het Ned. Isr. Ziekenhuis opgenomen.

Elders raakte een trampassagier in een tram onwel en overleed aan een hartverlamming.

22 januari 1936

In de De Clercqstraat keek een oude vrouw niet uit bij het oversteken, en liep tegen een tram op. Met een hoofdwond en een hersenschudding werd ze door de G.G.D. naar het Wilhelminagasthuis gebracht.

In de Spaarndammerstraat botste een auto op een tram van lijn 5, waardoor beide voertuigen beschadigd werden, maar niemand gewond raakte.

25 januari 1936

Gisteravond om half tien is een ernstig ongeluk gebeurd in de 1^e Const. Huijgensstraat, ter hoogte van de 1^e Helmersstraat. Een ongeveer 70-jarige man stak daar de trambaan over. Dat hij geen tram hoorde naderen is vermoedelijk het gevolg van zijn doofheid geweest. De wagen van lijn 3, die al vlak bij hem was, kon niet op zo'n korten afstand gestopt worden, met het gevolg dat de man werd aangereden. Hij werd met kracht tegen de grond geslingerd. In stervende toestand werd hij naar het Wilhelminagasthuis vervoerd, waar hij in de loop van de nacht is overleden.

28 januari 1936

Zaterdagavond rond half tien is een 16-jarige jongen, die op zijn fiets naast de tram reed, en daarbij een gesprek voerde met iemand op het achterbalkon, bij de 2^e Const. Huijgensstraat tegen een lichtmast gereden. Met een hersenschudding werd hij door de G.G.D. naar het Wilhelminagasthuis vervoerd.

Door een defecte wissel op de Stadhouderskade bij de Vondelstraat kreeg het tramverkeer een kwartier vertraging.

30 januari 1936

Tijdens de autotentoonstelling in de R.A.I. van 31 januari t/m 9 februari heeft lijn 25 weer voor beide richtingen een tijdelijke halte in de Ferdinand Bolstraat bij de ingang.

2 februari 1936

In een tram van lijn 11, die langs het Oosterpark reed, kreeg een vrouw een toeval; de tram kreeg daardoor ongeveer een kwartier vertraging.

3 februari 1936

Vrijdagavond is om half negen op de kruising Noorder Amstellaan – Rijnstraat een tramwagen van lijn 25 ontspoord. Dit zorgde voor een tramvertraging van ongeveer 35 minuten.

4 februari 1936

Op de Admiraal de Ruyterweg bij de Krommert raakte een motorwagen van de N.Z.H. defect, waardoor een vertraging van 10 minuten ontstond.

6 februari 1936

Op de Hoofdweg is een 7-jarig jongetje met zijn voet onder een tram gekomen. Een passerende automobilist, die de verwondingen zag, reed het kind naar het Wilhelminagasthuis. De voet was zo ernstig beschadigd, dat er drie tenen geamputeerd moesten worden.

7 februari 1936

Een 46-jarige advocaat, die op de Overtoom op de tram stond te wachten, stapte zonder uit te kijken van de vluchtheuvel en kwam in onzachte aanraking met het voorbalkon van een passerende tram. Met zware verwondingen aan zijn hoofd en een hersenschudding is hij naar het Wilhelminagasthuis vervoerd. Zijn toestand is ernstig.

11 februari 1936

Vanmorgen heeft in de Van Baerlestraat bij het Concertgebouw een aanrijding plaatsgevonden tussen een auto en een tram. De chauffeur heeft waarschijnlijk niet goed opgelet. Bewusteloos is hij in het gebouw van de IJclub binnengedragen, vanwaar een ambulance hem naar het Luth. Diaconessenhuis bracht. Hij had een hersenschudding en een gebroken been.

Zondagavond werd in een tram van lijn 25 een man onwel. De conducteur waarschuwde de bestuurder ter hoogte van de R.A.I. en de tram stopte bij de apotheek in de Ferdinand Bolstraat. Daar werd de man naar binnen gebracht en werd de G.G.D. gewaarschuwd. Tijdens het vervoer naar het Binnengasthuis overleed de man, die een redacteur van het dagblad "De Telegraaf" bleek te zijn.

Maandagmorgen om zeven uur is op de Westelijke Toegangsbrug een tram van lijn 17 ontspoord, die van het Stationsplein kwam. Om vertraging zoveel mogelijk te voorkomen, werden trams, die van hetzelfde spoor gebruik maken, via de De Ruyterkade omgeleid. Personeel van de gemeentetram wist de ontspoorde tram in 20 minuten weer in de rails te krijgen.

Op het Rokin werd een handkar door een tram van lijn 11 aangereden, waardoor de man, die de kar duwde te water raakte. Hij werd er door omstanders uit getrokken, en bleek een hoofdwond te hebben. Door de G.G.D. werd hij naar het Binnengasthuis vervoerd.

13 februari 1936

Dinsdagmiddag heeft in de Sarphatistraat een tram een bespannen wagen van Van Gend en Loos aangereden. De koetsier van deze wagen wilde van de Andrieszkade linksaf de Sarphatistraat in rijden, terwijl een tram naderde, die al te dichtbij was om nog te kunnen remmen. Bij de botsing sloeg de wagen om, en viel de koetsier op de straat. Hij raakte lichtgewond en werd naar huis gebracht. Het paard bleef ongedeerd, en de wagen was slechts licht beschadigd. Bij de tram braken een paar ruiten van het voorbalkon.

Woensdagavond brak van een vrachtauto op de Spaarndammerdijk bij de Hemweg een as, waardoor de trambaan versperd werd en lijn 5 een vertraging van een half uur opliep.

18 februari 1936

Op de Overtoom bij de Rhijnvis Feithstraat stapte een 54-jarige man van een bog rijdende motorwagen van lijn 1. Hij viel en kreeg een klap van een treeplank van de bijwagen. Bewusteloos werd hij door de GGD naar het Wilhelminagasthuis gebracht. Daar bleek hij een bekkenfractuur en inwendige verwondingen te hebben.

Op de kruising De Clercqstraat – Bilderdijkstraat ontstond door kortsluiting brand in een motorwagen van lijn 13. De brand kon snel worden geblust, maar er ontstond een vertraging van een kwartier.

19 februari 1936

In de Haarlemmerstraat bij de Heerenmarkt werd een 47-jarige wielrijdster door een tram van lijn 5 aangereden, toen ze de straat onvoorzichtig overstak. Ze kwam onder de motorwagen terecht, en bleek, toen ze er onder vandaan gehaald was, zeer zwaar gewond te zijn. Ze overleed in de ambulance naar het Binnengasthuis.

De Tijd meldt, dat op de exploitatiekosten van de tram ca f 5 miljoen is bezuinigd, zodat het nadelig saldo over 1936, ondanks de te verwachten mindere inkomsten, niet meer dan f 400.000 zal bedragen.

20 februari 1936

Het per 1 januari ingevoerde tarief is een groot succes. Nu al kan worden gerekend op 5,5 miljoen meer passagiers per jaar, zo deelde directeur Hofman de pers mee. Vooral de korte trajecten blijken een groot succes, het aantal malen, dat daarvan gebruik gemaakt werd, steeg met 30 %. Ook valt een stijging van het aantal abonnementen te constateren, met 15,5 %. Het meest groeide de vraag naar lijnabonnementen en ochtend scholierkaarten, met resp. 23 en 41 %.

In januari werden 1500 ochtendabonnementen verkocht en in februari ruim 3100. Op suppletiekaarten werden in januari ongeveer 3.300 ritten gemaakt, en tot dusver in februari ongeveer 5.500.

Bij de invoering hebben zich geen bijzondere moeilijkheden voorgedaan; op enkele lijnen moest de frequentie of de capaciteit opgevoerd worden in verband met de toegenomen bezetting. Dat gebeurde op de lijnen 25, 3 en 7. De drukste lijnen zijn thans 24, 3, 25 en 16.

Om het nieuwe tarief nog beter onder de aandacht van het publiek te brengen, zal binnenkort huis-aan-huis een folder met de belangrijkste wijzigingen worden verspreid.

25 februari 1936

Op de Zeeburgerdijk is onder het spoorviaduct een zandauto vastgeraakt, doordat de bak te hoog was opgedraaid en in aanraking kwam met de bovenleiding van de tram. Personeel van de gemeentetram heeft de auto verwijderd.

Gistermiddag is op het Muntplein een wagen van lijn 25 defect geraakt. Die werd opgeduwd naar het Beursplein en daar in de lus geparkeerd. Net was op het Damrak de weg weer vrij of daar brak een beugel van een motorwagen van lijn 4; die moest naar het Stationsplein opgeduwd worden.

Door deze incidenten kregen de Damraklijnen een vertraging van een kwartier; het duurde echter veel langer voordat de dienst weer normaal verliep.

27 februari 1936

Door een brand in de sigarenwinkel in het perceel Haarlemmerstraat 66 is gisteravond de dienst op lijn 5 in die straat korte tijd gestaakt. Om tien uur konden de trams hier weer passeren.

2 maart 1936

Op de Mauritskade bij het Koloniaal Instituut is gisteravond laat een ca 55-jarige man door een motorwagen van lijn 3 aangereden. Met een schedelbasisfractuur is hij in het O.L. Vrouwe Gasthuis opgenomen, waar hij is overleden. Zijn identiteit is nog onbekend.

3 maart 1936

Met de invoering van het nieuwe tramtarief op 1 januari jl., is tevens gepaard gegaan de afschaffing der zgn. contramerken, hetgeen voor de conducteurs gemakkelijker en sneller werken en voor het publiek minder papieren rompslomp betekende. Het steeds wisselend model der knipgaten, met de kniptangen in de kaarten der passagiers aangebracht en de tijd. en lijnstempels voor overstappen, boden voldoende houvast voor de controle, om fraude tegen te gaan. Sinds gisteren zijn de conducteurs van nieuwe stempels met duidelijke letters en cijfers voorzien en met deze stempels wordt nu mede het nummer van de conducteur op de kaartjes afgedrukt, waardoor de controleurs onmiddellijk weten of de passagiers inderdaad hun overstapstempel tijdens een bepaalden rit ontvangen hebben en tevens kunnen nagaan welke conducteur eventueel een stempel verkeerd geplaatst heeft. Tevens zijn deze maand de maandzegels voor de abonnementen in duidelijker letter dan tot nu toe gedrukt en al die maatregelen bevorderen weer een vlotte gang van zaken.

Vanmorgen omstreeks negen uur vond er in de Raadhuisstraat een botsing plaats tussen een tramtrein van de N.Z.H. en een tram van lijn 14. De N.Z.H.-tram kwam uit de Spuistraat, maar moest op de brug over de Heerengracht stoppen. Daar had de bestuurder van lijn 14 kennelijk niet gerekend, want zijn tram reed achter op die van de N.Z.H., met als gevolg dat het voorbalkon zwaar beschadigd werd en de wagen uit de dienst genomen moest worden. De Haarlemse tram had heel weinig schade. Het tramverkeer was een kwartier gestagneerd.

Op de Postjesweg liep een 82-jarige man een gebroken arm en schouder op, toen hij uit een tram van lijn 17 viel. Hij is in het Wilhelminagasthuis opgenomen.

Zondagmiddag is in de J.P. Heijestraat bij de Wilhelminastraat een motorrijder achterop een tram van lijn 23 gereden, toen die plotseling moest stoppen. Bij de aanrijding werd de motor totaal vernield, de berijder mankeerde niets.

4 maart 1936

Dinsdagmorgen bij negenen is een motorwagen van lijn 14, komende van de Westermarkt op de Rozengracht met vrij grote snelheid in botsing gekomen met een voor deze tram uitrijdende tramtrein van de Haarlemse tram. De voorpui van het voorbalkon van de motorwagen werd ingedrukt en zodanig beschadigd dat de wagen opgeduwd moest worden en door een andere wagen moest worden vervangen.

De tramtrein der Haarlemse Tram bestond uit drie wagens, die als ledig materieel op weg waren naar het emplacement in Sloterdijk. Door de botsing was een plaat van het achterbalkon van de achterste wagen ingedrukt, terwijl bovendien de koppelstangen en koppelingen tussen de laatste en de voorlaatste wagen zodanig waren verwrongen, dat deze wagens los gegoooid moesten worden. Dankzij het feit, dat zich twee wagenvoerders in deze trein bevonden kon deze in tweeën gesplitst de reis naar Sloterdijk voortzetten.

Het tramverkeer op de Rozengracht en daardoor op in de aansluitende trajecten, ondervond hierdoor 20 minuten vertraging.

In een beschrijving van de uitvoering van de grote spoorwegwerken in Oost schrijft De Tijd o.a., dat in aansluiting op de Molukkenstraat een weg zal worden aangelegd, die via een onderdoorgang op de Archimedesweg zal aansluiten, en dat daar t.z.t. ook een tramverbinding tussen de Indische Buurt en Watergraafsmear zal worden aangelegd.

7 maart 1936

Lijn 23 kreeg op de Overtoom 5 minuten vertraging, omdat een vrouw in een tram van die lijn een toeval kreeg.

9 maart 1936

In een van de tweelingwagens ontstond zaterdagavond rond negen uur brand in een van de motoren. De tram stopte voor het Weesperpoortstation, de stroom naar de motoren werd uitgeschakeld, en de brandweer werd gewaarschuwd. Die bluste het brandje met een brandblusser. De tram werd daarna naar de remise gereden. Trams konden een kwartier niet langs dit station rijden; de lijnen 3, 6 en 11 reden korte tijd via de Sarphatistraat.

Zaterdagavond rond 8 uur is een uitrukkende ladderwagen van de brandweer op het kruispunt Hobbemakade – Roelof Hartstraat op een personenauto gebotst, omdat een tram van lijn 3 niet stopte, ondanks de sirene van de brandweerauto. Toen de chauffeur van deze laatste zag, dat hij de gebruikelijke voorrang niet kreeg, probeerde hij achter de tram om te rijden, met de aanrijding als gevolg.

11 maart 1936

De politie zoekt getuigen van een aanrijding tussen een tram en een 14-jarige fietser, die op zondag 8 maart in de Nieuwe Amstelstraat bij het Waterlooplein plaatsvond. De fietser raakte hierbij gewond en moest in een ziekenhuis worden opgenomen.

Vanochtend om kwart over elf is op de Haarlemmersluis te Amsterdam een zware vrachtwagen tegen een tram gebotst, waarbij de trambestuurder bekneld raakte, twee passagiers werden gewond en waardoor het tramverkeer voor ruim een uur werd gestagneerd.

De auto, een zes tons vrachtwagen met cabine, afkomstig uit Steenwijk, en beladen met ongeveer anderhalve ton goederen, kwam van de zijde van het Droogbak en stak de Haarlemmerstraat over naar de Singel, vlak vóór een uit de Haarlemmerstraat naderende lijn 5.

Met een zware slag botste de tram op de vrachtauto, die bijna omsloeg. Van de motorwagen van de tram werd de voorzijde deerlijk gehavend. De schakelkast werd geheel ontzet en tussen deze kast en

de achterwand van het voorbalkon raakte de trambestuurder P. bekneld. Met inwendige kneuzingen is hij naar een der ziekenhuizen gebracht, maar kon dat al na korte tijd verlaten.

Twee passagiers van de tram werden door rondspattende glasscherven gewond. De bestuurder van de vrachtauto kwam met de schrik vrij. Het voertuig is later, door een andere tramwagen, voorzichtig weer overeind geduwd. Uiteraard ging hier heel wat tijd mee heen. Bovendien moest de politie, ter adstructie van het proces-verbaal, foto's van de situatie maken. Daar de tramrails geheel versperd waren, liet men de trams van lijn 5 omrijden van het Centraal Station langs N. Z. Voorburgwal, Raadhuisstraat en Marnixstraat vice versa.

Tegen half een was de zware vrachtauto van de baan verwijderd en de ontspoorde tramwagen weer in de rails gebracht en weggeduwd, zodat kort daarna het tramverkeer zijn gewone route kon hernemen.

De Indische Courant plaatste 26 maart 1936 een foto van dit ongeval:



Een foto uit een andere hoek (verz. C.H. Pot):



Ook andere kranten plaatsten de volgende dag een foto van dit ongeval, allemaal min of meer gelijk aan die uit De Indische Courant.

De Tribune meldde, dat van alle omstanders alleen een machinist op de tram durfde gaan om de stroom uit te schakelen, en er vervolgens opklom en de beugel naar beneden haalde. Daarna bevrijdde hij een passagier, die op het voorbalkon vastzat, en hielp mee de trambestuurder te bevrijden.

14 maart 1936

De politie zoekt een fietser, die op 11 maart jl. om 17.50 uur op de Amstelveenscheweg bij de Stadionstraat tegen een tram reed, waardoor een achter hem rijdende wielrijder eveneens kwam te vallen en letsel opliep.

16 maart 1936

In de vroege zondagochtend brak brand uit in het perceel Utrechtschestraat 31, waardoor de lijnen 5 en 11 enige tijd moesten worden omgeleid.

20 maart 1936

J. v.d. Wel vierde vandaag, dat hij 25 jaar in dienst van de Gemeentetram is.

24 maart 1936

Door B. en W. is voorgesteld het aantal vrije zondagen voor het trampersoneel terug te brengen van 17 naar 13 per jaar. Zowel in de Dienstcommissie als in de Centrale Commissie voor georganiseerd overleg rees hiertegen zoveel verzet van de werkliedenorganisaties, dat de wethouders kropman en Rustige aankondigden, dat B. en W. het voorstel zullen heroverwegen.

Toen zondagavond om kwart over zeven een bejaarde man op de Martelaarsgracht op een rijdende tram wilde springen, miste hij, viel en brak een been; hij is in het Binnengasthuis opgenomen.

27 maart 1936

In de Sint Antoniesbreestraat bij de Nieuwe Hoogstraat is een auto, die uit laatstgenoemde straat kwam, tegen een tram van lijn 8 aan gereden. Door de botsing sneuvelden de koplampen van de auto, en kreeg die schade aan vooras en -wielen. De tram had alleen verfschade.

28 maart 1936

Uit De Tribune:

Nacht-busdiensten tijdens de „Zesdaagse“.

In verband met de „Zesdaagse“ in het R.A.I.-gebouw van 27 Maart tot en met 2 April a.s. zullen des nachts van ± 0.30 tot 5.30 uur (Zondag tot 6 uur) vanwege de Gemeentetram de volgende speciale autobus diensten worden ingesteld:

1. Van R.A.I.-gebouw naar de Dam en terug iedere 6 minuten via Vijzelstraat en Rokin.
2. Van R.A.I.-gebouw naar Molukkenstr. bij de Valentijnkade en terug ieder half uur, via Ceintuurbaan-Weesperzijde-Sarphatistraat - Andr. Bonnstraat - Oosterpark - Mauritskade.
3. Van R.A.I.-gebouw naar Oostzaanstraat en terug ieder half uur, via Ceintuurbaan - v. Baerlestraat - P. C. Hooftstaat - Overtoom - Bilderdijkstraat - Fred. Hendrikplantsoen - Groen van Prlnstererstraat - Haarlemmerweg tot Nassauplein en Spaarndammerstraat.
4. Van R.A.I.-gebouw naar Mercatorplein en terug ieder halfuur, via Ferd. Bolstraat - Weteringschans - Marnixstraat en Kinkerstraat.

Bovendien worden na afloop van de wedstrijd in de avond van 2 April a.s. extra wagens van lijn 25, alsmede voor de extra autobusdiensten enige autobussen gereedgehouden bij de uitgang van het R.A.I.-gebouw.

Het tarief bedraagt 15 cent. Knipkaarten en abonnementen zijn niet geldig. Voor het in en uitlaten van passagiers wordt gestopt aan de tramhalten.

Overdag wordt voor lijn 25 gedurende de Zesdaagse in beide richtingen een tijdelijke tramhalte ingesteld in de Ferd. Bolstr. vóór het R.A.I.-gebouw.

Gisteravond laat stapte een man bij de Rhijnvis Feithstraat een man uit een motorwagen van de tram. Toen hij op de vluchtheuvel stapte, gaf hij een schreeuw van schrik en pijn, want hij had een elektrische schok gekregen, omdat hij de stang nog vasthad. De bestuurder schakelde meteen de stroom uit, en de man kon de stang loslaten; hij bleek brandwonden op zijn vingers te hebben. Toen hij bij de politie zijn beklag deed, verwees die hem naar het hoofdkantoor van de tram.

30 maart 1936

Zaterdagmiddag om kwart over vijf is de brug in de Weesperstraat voor het Jonas Daniël Meijerplein door een binnenvaartuig aangevaren. Toen de brug weer gesloten werd, bleek dat hij ontzet was, en dat de tramrails niet meer op elkaar aansloten. Daarop werd besloten het verkeer op lijn 8 stil te leggen. De passagiers moesten aan weerszijden van de brug uitstappen, de brug te voet oversteken, een aan de andere kant op een andere tram stappen.

Om zeven uur was de brug gerepareerd en kon het tramverkeer hervat worden.

31 maart 1936

Gisteren rond 10 uur stak een nog onbekende ca 65-jarige vrouw de Stadhouderskade over, vlak voor een tram van lijn 6, die op zo'n korte afstand niet meer kon remmen, en de vrouw aanreed. Ze werd tegen de grond geslingerd en kreeg een hoofdwond en een zware hersenschudding, waarmee ze naar het Wilhelminagasthuis is gebracht. Vermoedelijk heeft ze het bellen van de tram niet gehoord.

Nadat de gemeenteraad had besloten tot doortrekking van lijn 8 naar het einde van de Zuider Amstellaan, hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland uitvoering ervan niet goedgekeurd. Inmiddels hebben B. en W. een uitvoerige toelichting verstrekt, op grond waarvan G.S. hun bezwaren hebben laten vallen, en de uitvoering thans goedkeuren.

1 april 1936

Gistermiddag rond twee uur ontstond op het Muntplein door kortsluiting brand in een schakelkast van een motorwagen van lijn 24. De bestuurder wist die met een paar handen zand te blussen, waarna de wagen vanaf het achterbalkon bestuurd, op eigen kracht naar de remise is gereden.

Gisteravond om bij half tien brak de bevestiging van een spandraad van de tram aan perceel 340 aan de Ceintuurbaan bij de Van der Helststraat. Hierdoor werden stenen over een lengte van anderhalf tot twee meter en een breedte van 20 centimeter uit de gevel gerukt. Gelukkig liep er niemand onder, wat een toeval is, omdat het ter plaatse meestal druk is omdat in het perceel er naast een bioscoop is gevestigd. De brandweer werd gewaarschuwd, doch behoefde geen hulp te verrichten. Met behulp van een montagewagen van de tram werd een tijdelijke voorziening getroffen. Het tramverkeer had tien minuten vertraging.

De Tijd schrijft vandaag:

"Vrije toetsritten op alle lijnen

Belangrijke proefneming heden tijdens de spitsuren bij de tram

Om de juiste behoefte aan tramvervoer

Een nieuw belangrijk experiment is tegen heden, Woensdag, door de directie der gemeentetram aangekondigd. Er zullen proeven worden genomen, om tijdens de spitsuren, 's morgens en 's middags, de werkelijke behoefte vast te stellen van het publiek aan tramvervoer. Daartoe zullen op alle lijnen z.g. toetsritten worden ingelascht, waarbij de passagiers gratis worden vervoerd.

De onlangs opnieuw gewijzigde tramtarieven en vooral de invoering van korte trajecten over de geheele lijn hebben, zooals reeds bekend, gunstig gewerkt. Het tramvervoer is in korten tijd sterk toegenomen. Tot zoover dan mocht de tramdirectie de vruchten plukken van haar onvermoeid streven, om de tram zoo te doen functionneeren als het publiek dat wenscht.

Men is echter van meening, dat nog altijd een groot deel van het publiek onwennig staat tegenover de tram als vervoermiddel. Hetzij uit gewoonte, hetzij uit zuinigheid, misschien ook wel met andere motieven blijven nog velen buiten de tram, voor wie deze toch ook bij geregeld gebruik haar nut zou hebben. Deze menschen moeten vertrouwd worden gemaakt met de tram.

Om de werkelijke behoefte aan tramvervoer te toetsen, om ook allen, die hun belang bij geregeld gebruik van dit verkeersmiddel nog niet inzien, daartoe te stimuleeren, zal heden in de spitsuren, dat is 's morgens tusschen acht en negen en 's middags tusschen vijf en zes en bovendien 's middags tusschen één en twee op een aantal tramwagens van alle linnen geen ritprijs worden geheven.

Deze vrije trams, die zooals gezegd op bovenvermelde uren op alle lijnen zullen rijden, zijn te herkennen aan een wit bord op de voor- en achterbalcons met de vermelding toetsrit. In deze trams behoeft dan niet te worden betaald. Echter worden ook geen overstapjes afgegeven en zijn geen 5 of 10-rittenkaarten verkrijgbaar. Wel wordt door den conducteur bij het uitstappen verzocht te willen mededeelen of men overstapt op een andere lijn en zoo ja op welke.

Aan het eindpunt van eiken toetsrit moet de tram worden ontruimd.

Er wordt op vertrouwd, dat het publiek bij dezen proefmaatregel zijn medewerking zal verleenen en wel door alléén gebruik te maken van een toetsrit, wanneer men daarvan ook inderdaad voordeel heeft. Anders wordt het nut van dit experiment natuurlijk problematisch. Het zal van het resultaat van deze eerste test afhangen of de proefneming wordt herhaald."

Een foto uit het Algemeen Handelsblad:



EMMABLOEMCOLLECTE IN DE HOOFDSTAD. — De beambte der Posterijen, die belast is met het ledigen der tram-postbussen op het Stationsplein, ziet zich door drie collectantjes genoopt, ook eens bij te dragen tot het vullen van een bus — voor de variatie en het goede doel!

2 april 1936

Berichtje uit De Tijd:

"TOETSRIJTEN.... OP 1 APRIL

Blijkens enkele telefoontjes van teleurgestelde abonné's schijnt het noodzakelijk, dat wij onze lezers er nog even aan herinneren, dat het gratis tramvervoer was aangekondigd voor .. 1 April."

4 april 1936

Gisteravond omstreeks elf uur is een "toerwagen" in de Vijzelstraat bij de Kerkstraat in botsing gekomen met een tram van lijn 25. Het voorbalkon van de motorwagen werd beschadigd en er braken een paar ruiten. De toerwagen werd aan de linkerkant zwaar beschadigd; de chauffeur raakte lichtgewond. Het tramverkeer kreeg een kwartier vertraging.

9 april 1936

Er zal medio mei a.s. een wijziging worden gebracht in het dienstrooster van het trampersoneel, wat betreft de zondagen. Tot dusverre genoot het personeel na twee zondagen dienst één vrije zondag. Dit wordt thans na drie zondagen dienst één zondag vrij. Deze wijziging is noodzakelijk geworden door de stijging van het passagiersvervoer op zondagen, hetgeen uit den aard der zaak ook meer personeel vereiste. Tot nu toe werd dit extra personeel aan de Gem. Arbeidsreserve onttrokken, doch door de inkrimping van de G.A.R. kon dit stelsel niet worden volgehouden. De extra zondagsdiensten voor het personeel zullen thans gecompenseerd worden door een kleine wijziging der dagelijkse werkroosters.

11 april 1936

Vrijdagmiddag is op de Mauritskade bij het Station W.P. de koppeling gebroken tussen een tractor met aanhangwagen, waarbij die laatste op de tramrails bleef staan. Het tramverkeer was daardoor in beide richtingen een kwartier gestremd.

12 april 1936

Zaterdagmorgen wilde een oude man een brief posten in een trambrievbus aan een bijwagen van lijn 2. Hij kon zijn vingers niet meer uit de gleuf krijgen, en de tram zette zich in beweging. De man moest mee hollen, maar gelukkig zag een trampassagier wat er gebeurde. Hij waarschuwde de conducteur, die de tram liet stoppen. Toen kon de man zich losmaken; hij was buiten adem.

17 april 1936

De politie heeft proces-verbaal opgemaakt wegens dood door schuld tegen een trambestuurder van de gemeentetram, die eergisteren, woensdagmiddag, in de Marnixstraat ter hoogte van de vroegere groentemarkt een ongeveer 60-jarige man met een handkar aanreed. Het slachtoffer overleed 's avonds aan de gevolgen van dit ongeval.

De trambestuurder moet de man in de vrijwel verlaten straat al enige tijd tevoren hebben opgemerkt, de rails waren droog en de remmen van de tram in orde. Het is dan ook een raadsel hoe dit ongeluk kon gebeuren. De trambestuurder had een shock, en kon nog niet verhoord worden.

Justitie heeft beslag gelegd op het lijk van het slachtoffer, dat door de kruk van de handkar was gedrukt.

De Tribune vond dat Justitie maar meteen moest onderzoeken in hoeverre het "jakkersysteem" bij de tram schuld was aan dit fatale ongeval.

18 april 1936

Voor de rechtbank heeft zich een wagenbestuurder van de Gemeentetram te verantwoorden gehad, verdacht van het veroorzaken van lichamelijk letsel door schuld.

Bij een botsing in de Sarphatistraat tussen de tram en een wagen van Van Gend en Loos liep de koetsier letsel op.

De koetsier vertelde, dat hij met paard en wagen uit de Andrieszstraat kwam, hij wilde linksaf slaan, de Sarphatistraat in, in de richting van het Weesperplein. Op enige afstand in de Sarphatistraat, bij het Emma kinderziekenhuis stond een motorwagen van lijn 10. Er stapten passagiers uit en getuige verkeerde in de meerling de rails nog te kunnen oversteken. De motorwagen trok snel op en kwam daarbij in botsing met de wagen, waarvan het grootste deel nog op de rails stond. De koetsier viel van de bok, en hij liep zulke ernstige verwondingen dat hij bijna drie weken het bed moest houden.

Uit het getuigenverhoor bleek, dat de vaart van de tram al te groot was om met succes te kunnen remmen, bovendien had de trambestuurder geen zand gestrooid.

Verdachte verklaarde, dat hij de aanrijding niet had zien aankomen omdat hij zich niet goed voelde. Hij was niet ziek genoeg geweest om thuis te blijven, maar 's nachts had hij koorts gehad.

De rechtbank besloot de zaak terug te wijzen naar de instructie om te doen onderzoeken in hoeverre de ziekte-toestand van verdachte van invloed is geweest.

De Tribune suggereerde wederom, dat de oorzaak van het ongeval in het "jakkersysteem" gezocht moest worden.

Door P.W. is een schetsplan gemaakt voor een brug over het Vondelpark tussen de Van Baerlestraat en de 1^e Constantijn Huyjgensstraat, waar ook de tram over geleid zal worden, waardoor lijn 3 het drukke Leidscheboschje zal kunnen vermijden.

Op de Meeuwenlaan is een vrachtauto, die uit het IJbosch kwam, tegen een tram van de N.Z.H. gebotst. Beide voertuigen kregen schade, maar niemand raakte gewond.

In de Van Baerlestraat is vanmorgen een auto, die deze straat vanuit de Nicolaas Maesstraat wilde oversteken, tegen een motorwagen gebotst, die een proefrit maakte. De auto wilde nog voor de tram langs, maar slaagde daar niet in; door de aanrijding liep hij zware schade op en moest door een kraanwagen weggesleept worden. Ook de tram had enige schade; slachtoffers vielen er niet.

19 april 1936

Gistermorgen heeft op het kruispunt Van Baerlestraat—Ruysdaelstraat een botsing plaats gehad tussen een verhuisauto, waarin kolen geladen waren, en een tram van lijn 3. De verhuisauto kwam uit de Ruysdaelstraat en de tram uit de richting van het Concertgebouw. De auto had de tram voorrang moeten geven, doch de chauffeur deed dat blijkbaar niet. De botsing was nogal hevig. Het chassis van de verhuisauto werd ontzet, de voorruit van de cabine braken en het voertuig sloeg om. De chauffeur werd licht aan een hand gewond. Van het tramrijtuig werd de koplantaarn ingedrukt, terwijl er bovendien verfschade was. Het tramverkeer had enige vertraging.

22 april 1936

Gistermiddag om even na 12 uur is er op de kruising Nieuwezijds Voorburgwal en Paleisstraat een botsing geweest tussen een vrachtauto en een tram van lijn 2.

De tram kwam uit de richting Spui, terwijl de auto uit de Paleisstraat kwam en in de richting van de Dam reed. De chauffeur had voor de tram moeten stoppen, doch blijkbaar werd zijn aandacht afgeleid — naar hij later verklaarde — door een wielrijder. Het gevolg was, dat hij vlak voor de tram de baan over stak, waardoor de rechterachterzijde van de auto gegrepen werd door het voorbalkon van de motorwagen.

De aanrijding ging gepaard met een flinke klap die het publiek van alle zijden deed toestromen. Op het voorbalkon stond een politieagent in burger, die er afsprong. Hij werd door een wegspringend stuk glas licht aan zijn hoofd gewond. De auto is aan de achterzijde beschadigd, terwijl van de tram de voorpui bijna geheel vernield werd. Ruiten waren gebroken en het ijzer van het scherm ontzet. Daar het ongeval aan de chauffeur te wijten is, heeft de politie proces-verbaal tegen hem opgemaakt.

23 april 1936

Gistermiddag om kwart voor zes is een tramstel van lijn 11 vóór het Victoriahotel achter op een tramstel van lijn 16 gereden, waardoor materiële schade ontstond en een controleur licht gewond werd.

Lijn 11 reed vlak achter lijn 16 op het Damrak in de richting van het Centraal-Station, toen lijn 16 plotseling moest stoppen voor het verkeersbord bij het Victoria-hotel. Lijn 11 kon niet snel genoeg remmen, waardoor de motorwagen van lijn 11 tegen het achterbalkon van de bijwagen van lijn 16 doorgleed.

Door de klap van de botsing brak de koppeling van het tramstel van lijn 16. Hetzelfde gebeurde bij het tramstel van lijn 11. Een trekstang van dit tramstel drong bovendien vrij diep in de houtbestrating en voorts brak een ruit van de bijwagen, doordat de conducteur er tegenaan viel.

Personeel en passagiers kwamen met de schrik vrij; een controleur, die op een van de balkons van lijn 16 stond, werd door de schok tegen een deur geworpen, waardoor zijn bril brak. Het gebroken brillenglas veroorzaakte een niet ernstige, maar wel hevig bloedende wond in diens gezicht.

Inmiddels stonden in plaats van twee tramstellen, vier losse wagens op de rails en het ongeval veroorzaakte op deze drukke plek en in dit verkeersspitsuur veel consternatie en vertraging.

De twee bijwagens werden zo spoedig mogelijk opgeduwd naar het Stationsplein en naar het zgn. ENTOS-spoor bij het Westelijk viaduct, en daar werden eenvoudig de wagens van beide stellen aan de onbeschadigde kant aan elkaar gekoppeld, dus aan de kant, waar het trekwerk volkomen intact was gebleven, waarna de tramstellen verder weer gewoon dienst konden doen.

Om twintig over zes was de file trams, die zich op het Damrak had gevormd, verdwenen, en omdat verschillende trams bij het Paleis waren gekeerd, verliep de tramdienst om zeven uur weer normaal.

De R.K. Schoenmakerspatroonsvereniging discussieerde in haar jaarvergadering over de Gemeentetram, die in haar propaganda voor korte ritten als argument aanvoert, dat men lopend meer aan schoeisel verslijt. De voorzitter is al bezig ter bevoegder plaatse tegenbewijs te leveren.

24 april 1936

Door het breken van een kamwiel raakte gistermiddag een motorwagen van lijn 13 defect. De wagen werd op een reservespoor op het Stationsplein gezet, waar een wagentje onder de bewuste as werd geplaatst en de wagen vervolgens naar de werkplaats werd gesleept.

28 april 1936

Verschenen is een voordracht van B. en W. tot invoering van een tarief voor voertuigen, die gebruik maken van de pontveren.

Personen en rijwielen zijn vrijgesteld.

29 april 1936

Vanmorgen is een motorrijder op de hoek van de Van Beuningenstraat en de Van Limburg Stirumstraat tegen een tram gebotst. Hij raakte o.a. aan zijn hoofd gewond en werd naar het Wilhelminagasthuis vervoerd.

Gisteravond is op de Amstelveenscheweg een autobus van de gemeentetram in aanrijding gekomen met een tram van lijn 6. Beide voertuigen kregen schade, er waren geen persoonlijke ongelukken.

Ingezonden brief in De Tijd:

Men schrijft ons:

Reclame in de tram

Een groote 6 gelijk aan de affiches van de zesdaagsche prijs thans in de Amsterdamsche trams. In plaats van in deze 6 een wielrijder te zien, ziet men nu een onderwerk van een schoen, het geheel de bedoeling hebbende, het publiek er op attent te maken, dat een korte rit van 6 cent met de tram voordeliger uitkomt dan indien de Passagier te voet zou gaan, voordeliger dus, dan de slijtage aan de schoenen.

Ik wil in het midden laten of deze reclame goed is. Wel valt mij op, dat de menselijke onderdanen het moeten ontgelden op een volgens mij unfaire manier.

Men leest wel eens eet meer brood, drinkt meer melk, of eet meer fruit.

Bij deze reclame blijft men fair en men leest nooit: Eet meer brood, het is voordeliger dan fruit, voordeliger dan kaas.

Het bedrieglijke in deze reclame is dat zij onwaar is. Afgezien, dat lopen gezonder is dan in de tram hangen, geef ik elken reclame-adviseur of ontwerper, of welk gemeente-ambtenaar ook, in overweging een paar goede schoenen te kopen of zijn schoenen bij een vakkundig schoenmaker te laten herstellen en dan het korte traject Ceintuurbaan—Vijzelgracht te lopen in plaats van te trammen. Men concludeere dan zelf wat voordeliger is. Het resultaat zal verrassend zijn.

Persoonlijk tart ik den reclame-ontwerper of opdrachtgever mij te bewijzen, dat trammen op dit traject of in het algemeen goedkoper is. Mijns inziens is deze reclame misleidend en ik vertrouw, dat belanghebbenden dit aanhangig zullen maken bij de daarvoor aangewezen instanties.

C. DE JONG

1 mei 1936

Vanmorgen is op de Noorder Amstellaan een man van middelbare leeftijd uit een rijdende tram van lijn 25 gevallen. Hij brak een onderbeen en werd in het Ned. Isr.Ziekenhuis opgenomen.

2 mei 1936

Foto uit De Tijd:



6 mei 1936

Op verzoek van de K.N.A.C. inzake een verbod op het rolschaatsen op de openbare weg deelde de politie mee, dat dit reeds in verschillende straten verboden is, o.a. in straten waar tramsporen liggen.

Uit De Tribune:

“WAT VAKBONDSLEDEN SCHRIJVEN.

Het graf of de gevangenis

Twee wegen voor het trampersoneel te Amsterdam.

„Onze Wegwijzer" orgaan van de strijdwillende leden in de moderne bond van overheidspersoneel schrijft over de toestanden in het trambedrijf te Amsterdam:

Bovenstaands uitdrukking is in de huidige snelheidsperiode bij de tram op 't rijdend personeel terdege van toepassing. De legio aanrijdingen, waaronder van zeer ernstige aard, zijn bijna tot dagelijkse gebeurtenissen geworden. Zelfs ongevallen met dodelijke afloop hebben zich reeds voorgedaan. Het was te voorzien. Het oudere personeel herinnert zich nog wel de uitspraak van de voormalige wethouder dr. Vos van de Vrijheidsbond, in een vergadering in het gebouw „Odeon", waar deze dokter Amsterdam met zijn nauwe straten voor snelverkeer per tram absoluut voor onmogelijk hield. Hierbij komt de mening van de huidige tramdirectie ten opzichte van het zeer verouderde materiaal, toen verleden jaar het schokken en schommelen der tramwagens tijdens een interview ter sprake kwam. Niettegenstaande deze uitlatingen van autoriteiten onderhoudt men niet alleen in Amsterdams nauwe straten een steeds hoger opgeveerd snelheidssysteem, doch bovendien wordt die snelheid geforceerd met verouderd materiaal. Wij hebben in het orgaan „Onze Wegwijzer" herhaaldelijk op de dreigende gevaren voor aanrijdingen met persoonlijke ongelukken gewezen, en deze zijn de laatste tijd dan ook niet uitgebleven. Het personeel behoeft geen statistiek om te weten, dat de remise Brouwersgracht als tramwagen-kerkhof dienst doet, en de koopman in oud-roest al heel wat wagens naar de smeltkroes heeft doen verhuizen. Erger is echter dat aan dit oude roest de gezondheid van een groot deel van het personeel kleeft. En het invalide geworden personeel volgde, óf het voorbeeld van het oude roest, óf werd met een schimmetje pensioen (niet zelden variërend van 8 tot 12 gulden per week) aan de dijk gezet. Doch meerdere mogelijkheden liggen, vooral voor het rijdend personeel, open. Zo speelde zich kort geleden een tragische gebeurtenis af, waarbij de wagenbestuurder het lijdend voorwerp vormt. Aanrijdingen met dodelijke afloop en een, waarbij de bestuurder wordt beschuldigd onverantwoordelijk te hebben gereden. Beide gevallen dienen voor de rechtbank en uit

de persberichten is af te leiden, dat bij één geval de bestuurder reeds met één been in de gevangenis staat.

De tramdirectie, op wier onverantwoordelijk rijden met zéér verouderd materiaal, wij meermalen hebben gewezen, schuift thans de schuld op het personeel, dat als het ware met de knoet wordt gedreven naar het veelvuldig maken van ongelukken. Wat is er eigenlijk aan het licht gekomen bij het onderzoek naar de vreselijke botsingen verleden jaar in de Plantage Middenlaan, waarbij enkele passagiers werden gewond en grote materiële schade werd aangericht? De directie zelf kan hierop het beste antwoord geven. Wij weten alléén, dat de toen beschuldigde bestuurder niet in de gevangenis terecht is gekomen, daar bewezen kon worden, trots anders luidende dagbladberichten, dat ook bij dit ongeval de schuld bij het zéér verouderde materiaal lag. Niet altijd ligt dit bewijs van schuld voorhanden en wordt daarom de bestuurder maar als de schuldige aangewezen. Het is nu de taak van alle organisaties, de leden op deze grote gevaren te wijzen.

Er moet een levendige actie gevoerd worden, opdat meerdere bekendheid wordt gegeven aan de onverantwoordelijke methode der tramdirectie. De leden dienen in de organisatie krachtiger op te treden tegen de onjuiste beschuldigingen aan het rijdend personeel gericht en hun organisaties in dienst te stellen van hen, die mogen blootstaan aan het gevaar of in het graf, of in de gevangenis terecht te komen."

8 mei 1936

Op de Overtoom bij de Constantijn Huijgensstraat is woensdagmiddag een jonge vrouw uit een tram gevallen, waardoor ze haar linkervoet en rechterschouder brak. Ze werd naar het Wilhelminagasthuis vervoerd.

20 mei 1936

Het Scheidsgerecht heeft de straf van 1 dag schorsing zonder salaris bevestigd, die aan een trambestuurder was opgelegd, omdat hij bij een halte niet gestopt had, hoewel een op de halte staande passagier daarom gevraagd had, althans een teken had gegeven. Het verweer van de bestuurder luidde, dat aanvankelijk geen der op de halte staande passagiers een teken had gegeven. Daarop reed hij door, en zag dat er toch twee heren, waren, die mee wilden. Hij kon toen niet meer stoppen, omdat de op de kruising staande verkeersagent hem reeds een teken had gegeven, dat hij door moest rijden. Het scheidsgerecht vond dat het de primaire taak van de bestuurder is na te gaan, of passagiers willen meerijden.

26 mei 1936

Op de Rozengracht is gisteravond half twaalf een 18-jarige man, die weifelde bij het oversteken, door een tram aangereiden, waardoor hij gewond raakte en ter observatie in het Binnengasthuis moest worden opgenomen.

29 mei 1936

Toen op de kruising Bilderdijkstraat – Hugo de Grootstraat twee wielrijdsters tegen elkaar reden, werd een van hen tegen een tram geslingerd, waardoor zij met een hersenschudding naar het Wilhelminagasthuis moest worden gebracht.

3 juni 1936

Op de Munt is op een van de Pinksterdagen (31 mei - 1 juni) een 23-jarige vrouw uit een tram gevallen. Ze bleef bewusteloos op straat liggen; in het Binnengasthuis constateerde men een schedelbreuk.

5 juni 1936

Donderdagavond stopte een tram van lijn 5 bij de halte Assendelftstraat om passagiers op te nemen. De chauffeur van een achter de tram rijdende auto merkte dat niet op en botste achterop de tram. Auto en tram werden beide beschadigd, maar er waren geen gewonden. Wel kon de tram pas na 25 minuten weer doorrijden.

6 juni 1936

Afgelopen avond en nacht is in delen van Zuid en West een luchtbeschermingsoefening gehouden, waar verduistering van de straten een deel van uitmaakte. Voor de gelegenheid waren de reflectoren op de voorbalkons van de trams voorzien van blauwe verf of blauw papier.

9 juni 1936

Vrijdagmiddag om vijf uur zijn op de Haarlemmerweg bij Numan's Blikfabrieken twee motorrijders op elkaar gereden. Een van hen viel op de trambaan, vlak voor een motorwagen van lijn 18, waarvan de bestuurder meteen krachtig remde en zo voorkwam dat hij de motorrijder overreed. Beide motorrijders, alsmede een duopassagiere van een van hen, raakten gewond. De motoren werden ernstig beschadigd.

Het tramverkeer op de Overtoom kreeg maandagmiddag omstreeks half vijf enige vertraging, doordat een 69-jarige vrouw, die bij de Staringstraat onvoorzichtig overstak, door een auto werd aangereden en op de trambaan terecht kwam.

11 juni 1936

In de Frederik Hendrikstraat bij de 1^e Hugo de Grootstraat heeft hedenmorgen een hevige botsing plaats gehad tussen een tramwagen van lijn 23 en een grote vrachtauto van de firma van Gelder's papierhandel te Velsen.

De auto die 14 meter lang is en waarop geladen waren 10 rollen papier elk met een gewicht van 700 kg. werd daar, toen hij de rails bijna was gepasseerd van achteren door de tram aangereden.

De schok was zo hevig dat de auto kantelde en de tram uit de rails liep en in botsing kwam met een lichtmast. De materiële schade aan de tram was aanzienlijk. De bestuurder van de tram had een shock; hij was zo overstuur dat de geneeskundige dienst hem ter observatie naar een ziekenhuis bracht.

27 juni 1936

De gemeente Amsterdam heeft van de automobilist De L. schadevergoeding gevorderd wegens een botsing, ontstaan tussen een motorwagen van lijn 10 en een door De L. bestuurde auto.

De rechtbank te Amsterdam nam als vaststaand aan, dat motorrijtuig en tram in dezelfde richting op de rechterweghelft reden en de tram, die achter de auto reed, die heeft ingehaald en daartegen aan is gebotst. De rechtbank overwoog, dat aldus bleek, dat ten opzichte van elkaar niet de auto het snelverkeer vertegenwoordigde, maar eerder de tram en deze daarom de verhoging van het gevaar veroorzaakte.

De rechtbank was van oordeel, dat de schade te wijten is aan overmacht van de chauffeur en liet de gemeente toe de schuld van de chauffeur door getuigen te bewijzen. Tegen deze beslissing is de gemeente in cassatie gekomen bij den Hoge Raad.

In deze zaak heeft de Hoge Raad thans arrest gewezen en uitgesproken, dat de Rechtbank op ondeugdelijke grond heeft beslist dat de bewijslast op de gemeente Amsterdam rust. De Hoge Raad heeft dan ook het vonnis vernietigd, met terugwijzing van de zaak naar de Amsterdamsche Rechtbank.

29 juni 1936

Op het baanvak van de Gooische stoomtram achter de Vrolijkstraat zijn gistermiddag twee tramtreinen, ieder van drie wagens, op elkaar gebotst.

De tramtrein, die van de Weesperpoort vertrok in de richting van Diemen, moest de uit die richting komende tramtrein passeren aan de Linnaeusstraat. Deze laatste is echter ten onrechte door de wissel doorgereden naar de Weesperpoort.

Indien beide tramtreinen elkaar zouden ontmoet hebben aan het lange einde achter de Vrolijkstraat zou er vermoedelijk niets zijn gebeurd, maar beide trams ontmoetten elkaar juist op het punt waar de Vrolijkstraat een bocht maakt en de wagenbestuurders elkaar niet konden zien.

De bestuurder van de tram uit de richting van de Linnaeusstraat zou nog tweemaal hebben gefloten. Ofschoon niet harder werd gereden dan met een vaart van 12 à 15 km., was de botsing hevig en de klap geweldig. Van alle kanten kwamen de bewoners uit hun huizen toesnellen, vooral toen ook uit alle wagens een geweldig gegil opsteeg. Zij klommen over de hekken van hun tuintjes en verleenden dadelijk alle mogelijke hulp. De meeste passagiers waren alleen maar erg geschrokken, en met een glas water kwamen de meesten weer snel op hun verhaal.

Er bleken echter ook gewonden te zijn. Het waren de passagiers uit de eerste wagens van de beide tramtreinen, waarvan enkele ruiten braken en de banken van hun plaats werden gerukt en de bodems werden verbogen. De passagiers van deze wagons werden als kegels door elkaar geworpen, waardoor dan ook de gewonden meest hoofdwonden hadden. Alle passagiers van beide tramtreinen verlieten zoo spoedig mogelijk de rijtuigen en werden door de bewoners van de Vrolijkstraat in hun huizen

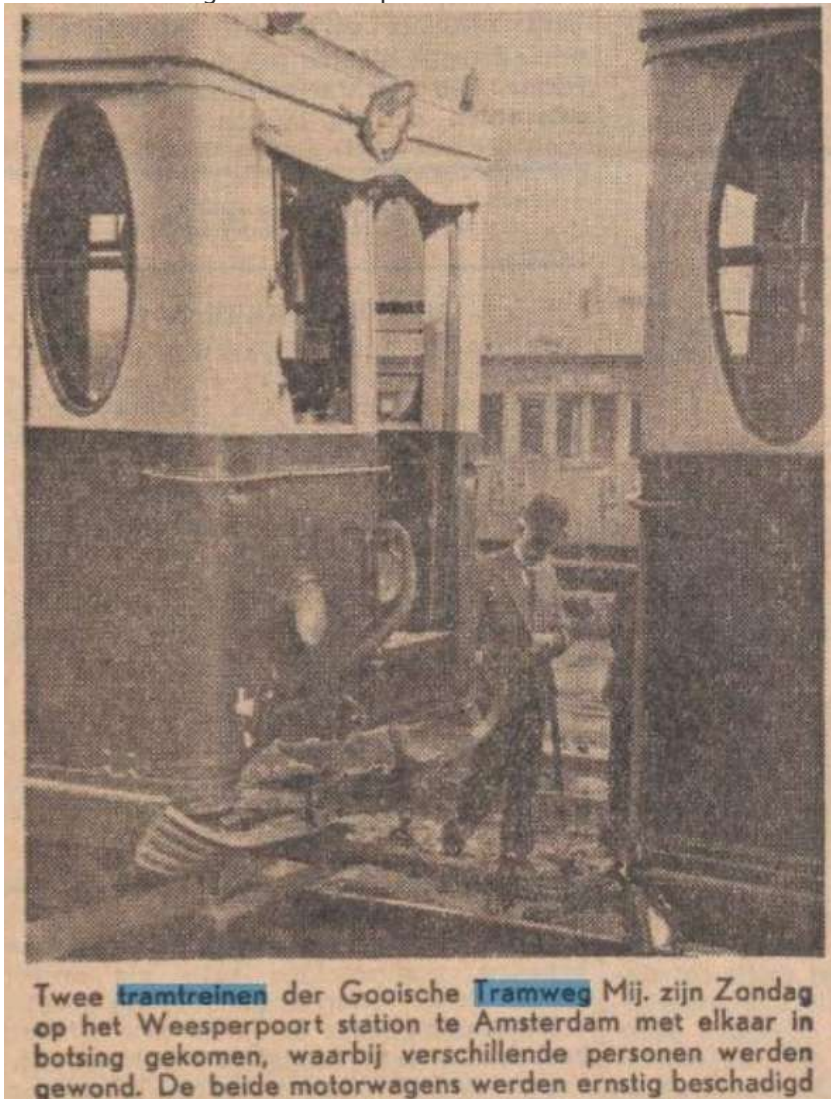
opgenomen. Een lid van het Rode Kruis, dat in de buurt woont, verleende de eerste hulp. Weldra was ook de geneeskundige dienst met vier ziekenauto's in de Vrolijkstraat aanwezig.

De twaalf gewonden werden geholpen in het leegstaande perceel no. 68 door dr. de Haas van de geneeskundigen dienst. Zes van hen, die hoofdzakelijk snij- en schaafwonden hadden, konden daarna te voet naar huis. De zes overigen werden naar het Ned. Israël. Ziekenhuis gebracht. Allen konden na verbonden te zijn, eveneens naar huis.

De rijtuigen van de beide tramtreinen hadden schade. Vooral de beide eerste wagens waren het meest beschadigd. Van alle andere wagens waren de koppelingen gebroken en waren de balkons tegen elkaar gedrukt. Een drietal wagens stond ook naast de rails.

Zoals vanzelf spreekt, was door dit ongeluk de dienst van de Gooische Tram in de war, omdat de weg versperd was. De passagiers uit de richting Diemen konden niet verder worden vervoerd dan tot aan de Linnaeusstraat en van de Weesperpoort kon geen tram vertrekken. De passagiers in de richting Diemen werd aangeraden op eigen gelegenheid naar de Linnaeusstraat te gaan, vanwaar de trams vertrokken in de richting Diemen.

De Nieuwe Tilburgsche Courant plaatste onderstaande foto:



De Tribune stelde nog weer eens de misstanden bij de gemeentetram aan de kaak "Tramtoestanden.

Ongelukken door snelrijden.

Voor de veertig urenweek.

Wij lezen in het orgaan „De Wegwijzer" een artikel over toestanden bij de tram, dat ook de aandacht verdient van onze lezers.

Nauwelijks is het ene ernstige geval voorbij, of andere, nog ernstiger gevallen van aanrijdingen en zelfs één met dodelijke afloop, volgen elkander snel op. Als wij ons nog eens even raadplegen, wat er alzo het laatste jaar en de laatste paar weken is gepasseerd, dan kunnen wij dit alles omvatten in die éne greep! De sneldienst heeft dit op haar geweten, en anders niet. Zeker er kwamen voorheen ook aanrijdingen voor, en ook wel dodelijke ongevallen, doch, bij ons weten, werd toch nimmer een wagenbestuurder voor de rechtbank gehaald onder het motto: dood door schuld.

Vandaag is dit alles geheel anders.

Van boven af werd ons opgelegd: snel rijden, de theorieën moeten daarbij in acht worden genomen, dat men zonder schokken of stoten rijdt en in bochten de mensen niet uit de wagen mogen slingeren, tijd-rijden, voorrang verlenen aan de lagere lijnnummers, wachten voor inlopende wissels enz. enz. Neemt men daar nog bij, dat de conducteurs in de drukke uren; dus met bijwagens rijdende, op het achterbalcon moeten toezien of alles veilig is, dan weet een elke tramman, dat men dan precies alle ritten 5 of 10 min. te laat aan zal komen. Als wij dus terug komen op het aantal zeer ernstige ongevallen van de laatste tijd tot nu toe, dan moet ons dit toch iets leren en iets zeggen.

Moeten wij op deze wijze door blijven gaan? Wij zeggen: Neen!!

In de eerste plaats gaat veiligheid boven al. Het personeel heeft met kracht te ijveren voor een 7urige werkdag, zodat wij hoogstens 40 uren per week werken. Dit moordsysteem richt grote verwoestingen aan onder het personeel en tientallen trammannen zijn er het slachtoffer van en worden op 'n nog jonge leeftijd afgekeurd, met een pensioen te veel om te sterven en te weinig om te leven. Het is gewoonlijk zoveel als de steun van B.A.

Laten wij onze organisatie groot en strijdbaar maken, en ijveren voor de 40-urige werkweek, met behoud van loon.

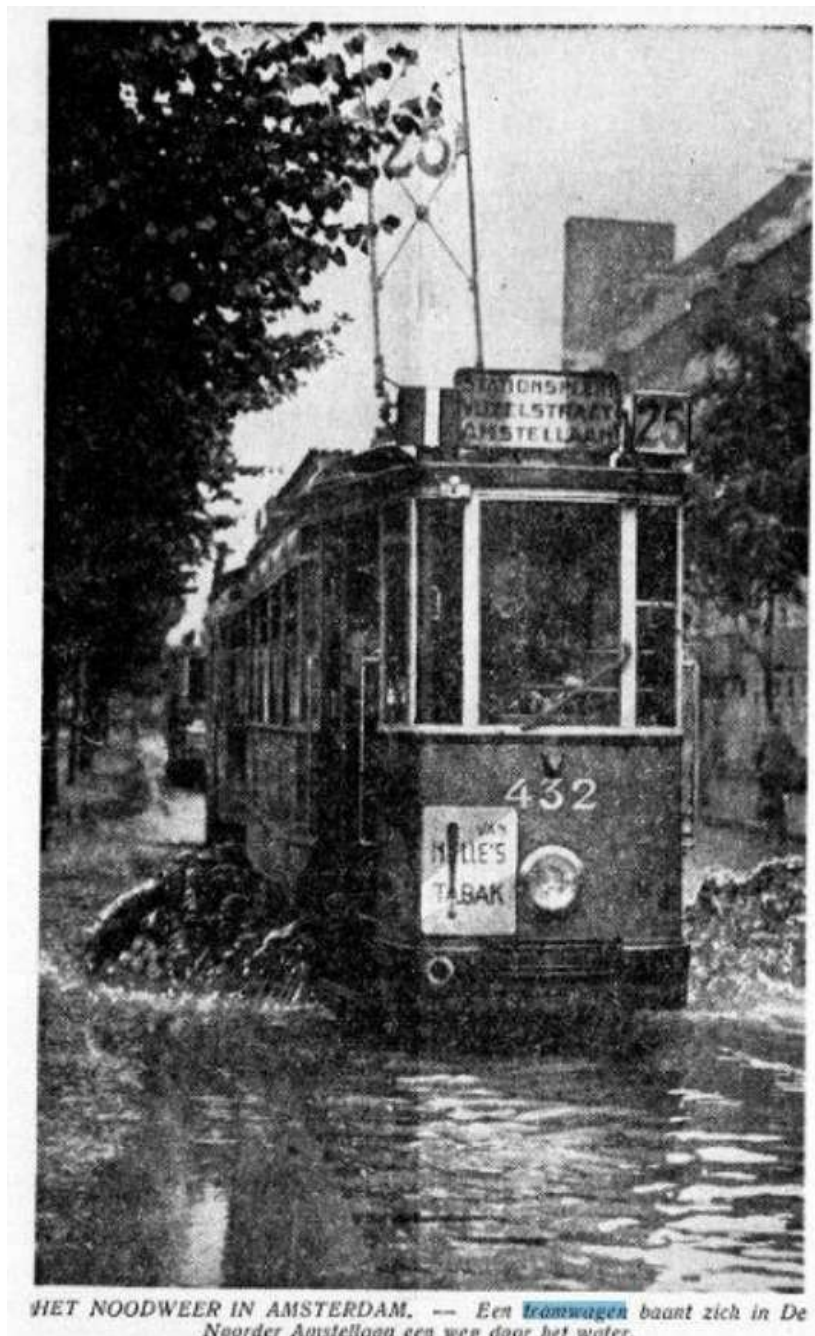
Gedenk de laatste grote aanrijdingen, zoals in de Plantage Middenlaan, waarbij een 10-tal mensen werden gewond, denk aan de bestuurder die onwel werd en een wagen van v. Gend en Loos aanreed; aan het dodelijk ongeval in de Marnixstraat en aan het geval in de Frederik Hendrikstraat, waardoor de bestuurder een week lang zo goed als zijn totale bewustzijn had verloren. Daar komt nog bij de, schandelijke behandeling deze kameraad aangedaan, met hem enige uren in de stad te sollen, zonder zijn vrouw in kennis te stellen met datgene wat er gebeurd was. Dit geldt voor ons allen, zonder onderscheid. Wij hebben met elkander de wegen te zoeken, om ons en onze gezinnen te beveiligen tegen dit soort methoden, zoals hierboven als een moordsysteem wordt aangeduid. Wij moeten het niet bij mopperen en morren laten.

Organiseert u, zodat wij met elkander in staat zijn verbeteringen af te dwingen, 1^e. Voor de 40-urenweek. 2^e. Tegen jaagsysteem bij de tram. 3^e. Tegen elke verslechtering. 4^e Voor samenwerking van alle organisaties van gem. personeel."

8 juli 1936

Vanmiddag even na half een wilde een 15-jarige jongen op de fiets de Nieuwezijds Voorburgwal naar de Lijnbaanssteeg oversteken; hij wilde voor een tram richting C.S. langs, maar botste daar tegen aan en werd vervolgens gegrepen door een tram uit de andere richting. Tussen de twee trams met zijn fiets bekneld, kreeg hij een hoofdwond en werd een van zijn voeten verbrijzeld. Hij werd naar het Binnengasthuis vervoerd en is daar opgenomen.

Tijdens een hevig onweer, dat in de namiddag boven de stad losbarstte, en dat gepaard ging met hevige slagregens – in de Hortus werd 57 mm gemeten – liep de weg onder het viaduct Zeeburgerdijk geheel onder, en raakte het tramverkeer op de lijnen 3 en 9 volkomen ontregeld. Voorts sloeg op de Haarlemmerweg de bliksem in de bovenleiding van de N.Z.H., waardoor de dienst op de lijn naar Haarlem gedurende 20 minuten stil lag. Ook elders in de stad had de tram last van het water, getuige bijgaande foto in De Gooi- en Eemlander. Een bijkomend probleem was, dat op verschillende plaatsen de houtblokken langs de rails door het overvloedige regenwater uitzetten en omhoog kwamen, wat ook weer stagnatie veroorzaakte.



11 juli 1936

Door een grote brand bij de Amsterdamsche Rijtuig Mij. op de Overtoom, gisteravond rond 8 uur, kon er een groot deel van de avond geen tramverkeer plaatsvinden, zodat de dienst op de lijnen 1, 6 en 23 volledig in het ongereede raakte.

18 juli 1936

Donderdagavond rond half tien is een motorfiets in de 2^e Nassastraat tegen een tram gereden. De berijder had slechts een paar schaafwonden, maar zijn vrouw, die achterop zat, brak een been en moest naar het O.L.V. Gasthuis.

Een aantal colporteurs van de N.S.B., die in de binnenstad hadden gewerkt, keerden per Sloterdijker terug naar het kringhuis aan de Admiraal De Ruyterweg. De tram werd gevolgd door een groot aantal tegenstanders op de fiets, die zich op de Westermarkt om de tram verzamelden en joelden en

spraakoren aanhieven. De politie van het posthuis Westermarkt moest hen met de blanke sabel uiteenjagen, voordat de tram verder kon rijden.

22 juli 1936

In verband met een brand in het Capitoltheater op het Damrak, gistermorgen om kwart voor negen, moest op last van de politie de voor dit theater gelegen tramhalte tijdelijk worden verplaatst naar de Oudebrugsteeg.

28 juli 1936

Omdat op de Noorder Amstellaan de tram tegen het verkeer inrijdt, ontstaan op het kruispunt met de Scheldestraat nogal eens gevaarlijke situaties, omdat automobilisten die niet met de plaatselijke situatie bekend zijn, niet op de tram bedacht zijn. De gemeente heeft nu aan de A.N.W.B. meegedeeld, dat op de Noorder Amstellaan voor de Scheldestraat een waarschuwingsein zal worden geplaatst voor auto's, die uit de richting Berlagebrug komen.

4 augustus 1936

Gisteravond kwart over acht is een 29-jarige vrouw op de fiets, die van de Heerengracht kwam, op de kruising met de Leidschestraat tegen een tram gereden. Ze sloeg tegen de straat en kreeg een hersenschudding, waarmee ze in het Binnengasthuis is opgenomen.

8 augustus 1936

Vanmorgen om kwart voor negen wilde de voerman van een paard en wagen vanuit de 1^e Bloemdwarsstraat linksaf de Rozengracht oprijden. Vanuit de richting van de Westermarkt naderde echter net een tram van lijn 17, die niet tijdig meer kon remmen, en de wagen aanreed. De voerman viel van de bok en sloeg met zijn hoofd tegen de straat, waardoor hij een schedelbasisfractuur opliep. Hij is in het Binnengasthuis opgenomen. Zijn paard bleef ongedeerd, maar de wagen was zwaar beschadigd. Ook de tram had enige schade. De politie riep getuigen van dit ongeval op zich te melden.

10 augustus 1936

In de bocht van de Van Woustraat naar de Ceintuurbaan is zaterdagmiddag een motorwagen van lijn 4 ontspoord. De wagen kwam dwars over beide sporen te staan en versperde aldus het tramverkeer in beide richtingen. De stagnatie duurde ruim een kwartier. Oorzaak van de ontsporing is hoogstwaarschijnlijk een grote ijzeren moer, die in de rails lag.

De politie zocht getuigen van een ongeval op 16 juli. Toen wilde 's avonds om tien uur een oude vrouw op de Weesperzijde op het achterbalkon van een motorwagen van lijn 3 richting Ceintuurbaan stappen, toen de tram plotseling doorreed, waardoor ze ten val kwam.

22 augustus 1936

Een deurwaarder heeft aangifte gedaan, dat hem op het achterbalkon van een tram van lijn 13 tussen Rozengracht en Krommert een gouden horloge met dito ketting is ontrold.

24 augustus 1936

Kort na middernacht is op de Nassaukade bij het Frederik Hendrikplantsoen een motorfiets met grote snelheid op een bijwagen van een tram van lijn 23 gebotst, die richting Frederik Hendrikstraat reed. De motor werd door dit ongeval totaal vernield en de berijders, twee neven van 23 en 16 jaar werden zeer ernstig gewond naar het Wilhelminagasthuis vervoerd. De bijwagen liep geen ernstige schade op.

27 augustus 1936

In de Leidschestraat is een jongeman met zijn fiets tegen een tram mgereden. Met een kaakfractuur moest hij naar het Wilhelminagasthuis.

28 augustus 1936

Op Koninginnedag zullen de trambrievbussen om 18 uur worden afgesloten.

3 september 1936

Uit De Tijd:

"Twee tramaanrijdingen

Beide gevallen beperkten zich tot materieele schade

Op hetzelfde uur, n.l. tusschen kwart over acht en half negen, hebben gisteravond in de stad twee ongelukken plaats gehad, welke een sterke gelijkenis met elkaar vertoonen. In beide gevallen liep niemand eenig letsel op en beperkte de zaak zich tot vernielde voertuigen. Op genoemd tijdstip sloeg op den Haarlemmerweg een paard, dat voor een melkwagen gespannen was op hol, doordat het lemoen brak. Het beest galoppeerde stalwaarts. Zijn baas woont aan den Uitweg. De koetsier wist tijdig van het voertuig te springen. Hevig slingerend ratelde de wagen den weg af. Ongeveer tweehonderd meter voorbij de Ringspoorbaan wist het paard zich te bevrijden. De wagen reed de trambaan op en bleef daar dwars op staan. Juist op dat moment naderde in volle vaart de tram uit de richting Haarlem. Voorbijgangers, die terecht een ongeluk vreesden, liepen de tram tegemoet en gaven seinen aan den bestuurder. Deze had ook juist het obstakel op de lijn ontdekt en remde uit alle macht, doch de snelheid was te groot, om een botsing te voorkomen. De melkwagen, waarop zich nog een bus met 40 Liter melk bevond, werd totaal in elkaar gereden. De tram kwam er goed af. Slechts een koplamp werd vernield en nadat de ruïne opgeruimd was, een werkje dat vlug gebeurd was, kon de reis naar het eindpunt worden voortgezet. Het paard is later gegrepen.

Het tweede ongeluk gebeurde in de Marnixstraat. Een vrachtauto kwam vanaf de Rozengracht en wilde de Marnixstraat oversteken. Op de rails sloeg de motor plotseling af. Een motorwagen van lijn 17 kon niet meer stoppen en de tramwagen liep met den zijkant tegen den vrachtauto op. De schade was in dit geval aan de zijde van de tram. Balcon, zijkant en koplamp werden ernstig beschadigd. Ook dit ongeluk bracht gelukkig geen persoonlijk letsel met zich. De chauffeur was tijdig van den auto gesprongen. Het verkeer ondervond een geringe vertraging."

Door een gebroken spandraad van de bovenleiding op het Joh. Vermeerplein kreeg lijn 16 twintig minuten vertraging.

7 september 1936

Nu brak op zondagmorgen op de Nieuwe Amstelbrug een spandraad van de bovenleiding, waardoor de lijnen 3, 5 en 8 kort gestagneerd werden. Tijdens de reparatie werden deze lijnen omgeleid.

15 september 1936

Gisteren, maandag, heeft 's avonds tegen zeven uur op het Damrak tegenover het Victoriahotel een hevige botsing plaats gehad tussen een vrachtauto en een tramwagen van lijn 5, waarbij twee personen verwondingen opliepen.

De vrachtauto, een bestelwagen van de firma van Leer, kwam uit de richting Nieuwe Brugsteeg en reed in de richting van de Martelaarsgracht. De bestuurder trachtte de trambaan over te steken, terwijl van het Centraal Station een tram van lijn 5 reeds zeer dicht genaderd was. De auto was reeds gedeeltelijk over de rails, toen de tram, waarvan de bestuurder nog uit alle macht remde, met het rechter achtergedeelte van de auto in botsing kwam. De klap, die tot ver in de omtrek was te horen, was zó hevig, dat de vrachtauto geheel ondersteboven werd geworpen, met het gevolg, dat de chauffeur met zijn borst in de wrakstukken bekneld geraakte en een besteller, die achterin de wagen zat, op straat terecht kwam en een gedeelte van de lading, waaronder een potkacheltje over zich heen kreeg.

Beiden waren spoedig bevrijd, waarna zij naar het Binnengasthuis zijn getransporteerd. Hun verwondingen bleken niet ernstig, zodat zij, na verbonden te zijn, naar huis konden gaan.

Van de aangerichte schade kreeg de tramwagen ook zijn deel. Van het balkon braken vier ruiten, terwijl ook een aantal stijlen waren afgeknapt. De passagiers en de conducteur kwamen met de schrik vrij. De bestuurder was echter zodanig overstuur, dat hij zijn dienst niet verder kon waarnemen.

De tram is door personeel van de gemeentetram naar de remise gebracht. De vrachtauto werd enige tijd na het ongeval met vereende krachten overeind gezet waarna het deerlijk gehavende vehikel is weggesleept. Een en ander trok uiteraard grote belangstelling van de zijde van het publiek.

Bijna een maand later, op 12 oktober 1936, publiceerde de Sumatra Post deze foto van dit ongeluk:



EEN BOTSING MET VELE GEVOLGEN. — De botsing tusschen een **tram** en een vrachtauto op den hoek van de Prins Hendrikkade en het Damrak heeft heel wat narigheid ten gevolge gehad: Twee gewonden, groote materieele schade, een brigadier, die van den gummi-stak gebruik moest maken om de nieuwsgierigen op een afstand te houden en een hevige woordenwisseling tusschen een inspecteur van politie en een **tramcontroleur**.
— De beschadigde **tramwagen**.

16 september 1936

Een comité van buurtbewoners van de Rozengracht pleit in een adres aan de gemeenteraad (dat vergezeld gaat van 500 handtekeningen) voor diverse verkeersverbeteringen in die straat, en vraagt o.a. om de concessie van de N.Z.H. niet te verlengen (die concessie zal in 1954! aflopen). De trams van deze maatschappij steken door hun grote breedte ver buiten de rails en leveren daardoor gevaar op. Bovendien wordt door hun verdwijnen het tramverkeer op de Rozengracht ontlast.

18 september 1936

Bij hun bezoek aan Amsterdam maken Prinses Juliana en Prins Bernhard een rijtoer door de stad. De belangstelling is overweldigend, en bij de Wiegbrug en in de De Clercqstraat zijn de mensen zelfs op stilstaande trams geklommen om maar niets van het schouwspel te missen.

19 september 1936

Op de Oostenburgergracht is vrijdagmiddag een man met een handkar door een tram van lijn 19 aangereden; met inwendige kneuzingen in het onderlichaam werd hij naar het O.L.V. Gasthuis vervoerd.

25 september 1936

De Buurtvereniging „Oud-Watergraafsmeer" heeft een adres tot de gemeenteraad gericht, waarin er krachtig op aangedrongen wordt, lijn 9 door de nieuwe tunnel aan de Copernicusstraat vanuit de Indische Buurt de Meer in te voeren. Hoewel de toezeggingen van het gemeentebestuur in deze hoopvol stemmen voor de toekomst, meent het bestuur, dat de kosten voor een en ander hier geen grote rol mogen spelen. Kort geleden toch werd lijn 8 doorgetrokken en ook hiervoor konden de gelden worden gevonden.

In tegenstelling met de bewoners van Zuid is de Meerbewoners jarenlang voorgehouden, dat slechts de spoorwegovergangen een belemmering voor het doortrekken van tramlijnen naar de Watergraafsmeer vormden. Nu althans op één plaats de spoorwegovergang door een tunnel is vervangen, wordt het kostenbezwaar te berde gebracht. Te begrijpen is, dat de bewoners van dit stadsgedeelte zich door deze verandering van koers teleurgesteld gevoelen dit te meer, daar doortrekking van lijn 9 op de duur toch zal moeten geschieden.

26 september 1936

Bij een aanrijding tussen een aantal wielrijders op de Rozengracht bij de Westermarkt, vanmorgen om half negen, is een van hen, een 30-jarige man, tegen een net passerende tram van de N.Z.H. aan gevallen, en zwaar gewond geraakt. Het ongeval werd veroorzaakt doordat een der fietsers enkele andere passeerde en hen daarbij sneed. Hij bleef met zijn pedaal in een voorwiel haken, met de fatale val als gevolg.

Met o.a. een schedelbasisfractuur is het slachtoffer in het Wilhelminagasthuis opgenomen.

29 september 1936

In de Haarlemmerstraat is afgelopen weekend een 18-jarige wielrijder door een tram aangereden. Hij kwam zo ongelukkig ten val, dat hij een schedelbasisfractuur opliep, en in een ziekenhuis is opgenomen.

2 oktober 1936

In verband met werkzaamheden aan de trambaan, zal morgenochtend de zg. spoorwagen van lijn 1, die om 5.03 van het Station Haarlemmermeer vertrekt, vanaf de Kinkerstraat bij de Bilderdijkstraat langs de route van lijn 17 naar de Rozengracht en Stationsplein worden geleid.

11 oktober 1936

Gisteren, zaterdag stond 's middags een tram van lijn 24 uit de richting Prinsengracht bij de kruising Nieuwe Vijzelstraat – Weteringschans te wachten tot het verkeerslicht op groen zou springen. Toen de tram zich in beweging zette kwam de 21-jarige H.S. aanrennen, en wilde nog op het achterbalkon van de motorwagen springen. Maar ze viel en kwam onder de bijwagen terecht, die over haar heen reed en daardoor ontspoorde. Toen men haar er onder vandaan haalde, bleek ze zwaar verminkt en al overleden te zijn. In verband met dit ongeval, waaraan het trampersoneel hoegenaamd geen schuld had, werd het tramverkeer enige tijd omgeleid.

13 oktober 1936

Gisteravond heeft een dronken chauffeur met z'n auto op de Nieuwezijds Voorburgwal een verkeerszuiltje geramd, waardoor de elektrische leidingen daarin bloot kwamen te liggen, en met de auto contact maakten. De politie arresteerde de – aan zijn rechterhand gewonde - automobilist, die zich daar hevig tegen verzette. Een werkwagen van de gemeentetram moest er aan te pas komen om de auto weg te slepen; het tramverkeer kreeg een kwartier vertraging.

Gisternacht om half twee is een auto in de P.C. Hoofdstraat op een potwagen van de tram gebotst. Beide voertuigen werden beschadigd.

15 oktober 1936

In de vergadering van de gemeenteraad van gisteren werd een adres behandeld van de buurtvereniging "Adm. De Ruijter", waarin wordt aangedrongen op maatregelen ter verbetering van de verkeerssituatie op de Adm. De Ruijterweg en vooral op verwijdering van de trambaan, zodra de concessie is afgelopen. In ieder geval zouden de hekken langs de trambaan verwijderd moeten worden. Weth. De Miranda zegt dat de concessie pas in 1953 afloopt, en dat b. en w. nog niet geslaagd zijn in hun herhaalde pogingen de hekken verwijderd te krijgen. Hij zegt toe nog eens met de N.Z.H.T.M. te gaan overleggen.

Tegen een Italiaanse zakkenroller, die in de Ferdinand Bolstraat een trampassagier van een gouden horloge had beroofd, en op heterdaad was betrapt, is twee jaar gevangenisstraf geëist. De man heeft in het buitenland ook al diverse veroordelingen op zijn naam.

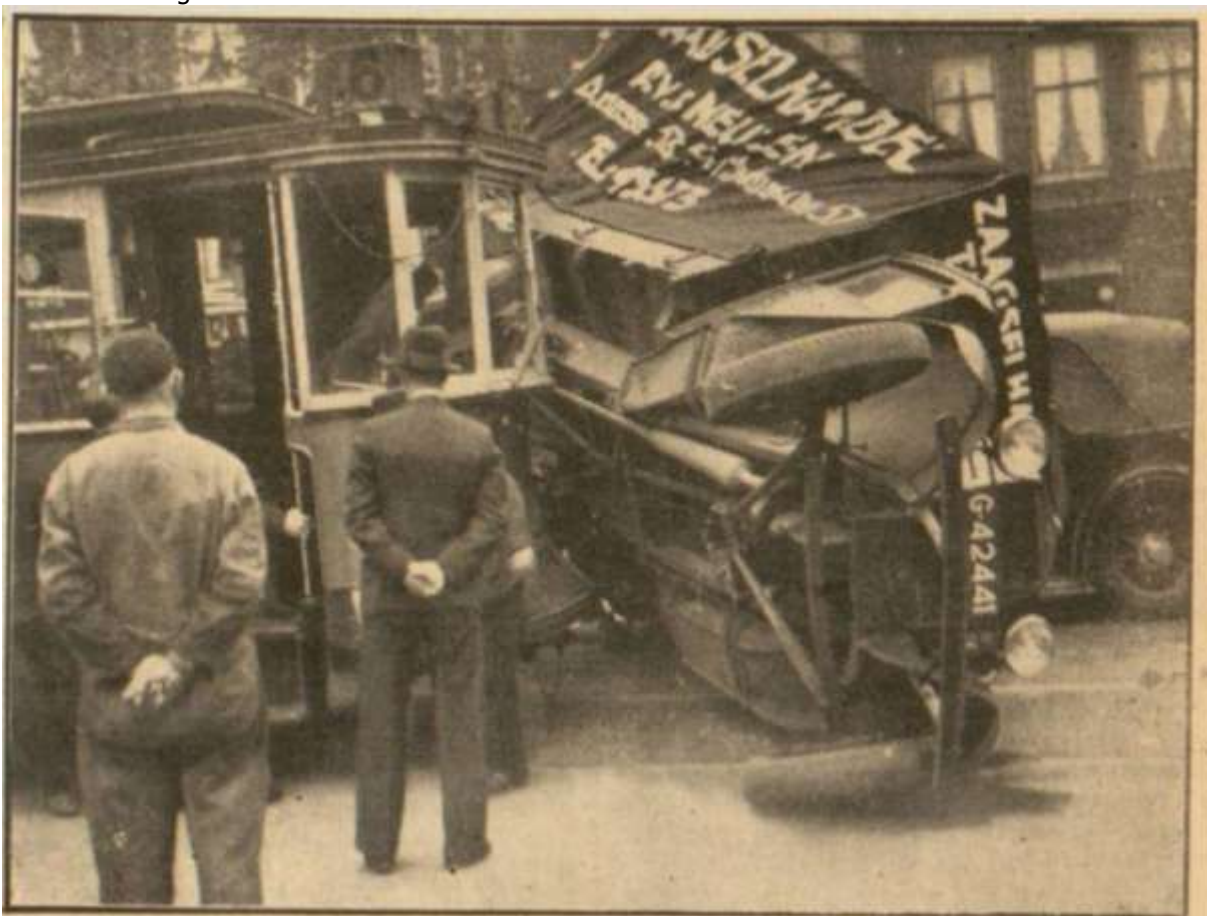
17 oktober 1936

Een vrachtauto, gevuld met zakken zaagsel, die gistermiddag geparkeerd had gestaan op de Overtoom tegenover de Jan Pieter Heyestraat, was bezig een draai te nemen om de Jan Pieter Heyestraat in te rijden, toen hij door een tramwagen van lijn 6 werd gegrepen, die richting Stadionplein reed. De tramwagen schoof de vrachtauto op zij. Deze maakte een slag zijwaarts en zou geheel op zijn kant zijn gevallen, indien niet een personenauto, die na het draaien van de vrachtauto had willen passeren, daar niet gestaan had om de vrachtauto op te vangen.

Na de botsing was het een merkwaardig gezicht, een grote vrachtwagen, die vreemd scheef stond, vastgeklemd tussen een tram en een kleine personenauto.

Persoonlijke ongelukken kwamen bij de botsing niet voor. Het verkeer, vooral het tramverkeer, dat omgeleid moest worden, ondervond vrij veel hinder.

Foto van dit ongeval uit de Leeuwarder Courant:



EEN GECOMPLICEERD VERKEERSONGEVAL heeft Vrijdagmiddag te Amsterdam plaats gehad op den Overtoom bij de J. P. Heijestraat, toen een vrachtauto in botsing kwam met een **tramwagen** en vervolgens met een tweede auto,

Een andere foto van dit ongeval, waarbij betrokken was het tramstel 24+669 (verz. C.H. Pot):



19 oktober 1936

In den afgelopen nacht omstreeks half een is een motorwagen met bijwagen van lijn 10 in de Marnixstraat bij de Nieuwe Tuinstraat ingereden op een daarvoor rijdende tram van dezelfde lijn. Aan de balkons werd ernstige schade aangericht, terwijl de koppelstangen afbraken. Er werd niemand gewond. De wagens werden naar een dood spoor gereden, vanwaar zij naar de remise werden gesleept.

De oorzaak van de botsing moet worden gezocht in het doorglijden van de remmen. De bestuurder had deze reeds op veertig meter afstand in werking gesteld, doch zij weigerden te functioneren, waarschijnlijk als gevolg van de afgevallen boombladeren, die op de rails lagen.

Op den hoek van de Noorder Amstellaan en de Scheldestraat zijn zaterdagmiddag twee trams van lijn 25 met elkaar in botsing gekomen. Een tram uit de richting van de stad, gleed door in de bocht naar de Noorder Amstellaan, waar op- en afgaand spoor elkaar kruisen, en kwam in aanraking met de zijkant van de tram, die uit de tegenovergestelde richting kwam. Deze motor en bijwagen ontspoorde. De materiële schade was gering. Ruim een half uur later stonden beide wagens weer in de rails.

21 oktober 1936

Dinsdag is op de hoek van de 2^e Nassaustraat en de De Wittenstraat een tram van lijn 14, die uit de richting van de De Wittenkade kwam, ingereden op een personenauto, die richting Nassauplein reed, en waarvan de motor er opeens mee ophield. De trambestuurder was daar niet op verdacht en zijn tram reed de auto van achteren aan. De auto maakte een halve slag in de rondte en werd het trottoir op geduwd, waar hij twee voorbijgangers raakte, die daardoor vielen en een paar schaafwonden opliepen.

Door een zware vrachtauto, die op de hoek van de Nassaukade en de De Clercqstraat op de trambaan defect raakte, kreeg het tramverkeer een kwartier vertraging.

22 oktober 1936

Vanmorgen om half zeven is op de Haarlemmerstraatweg bij de Osdorperweg een tractor met aanhangwagen tegen een paal van de verlichting met neonlampen gebotst. De paal brak af en sleurde in zijn val een gedeelte van de bovenleiding mede. Van de tractor werden de motor en de cabine zwaar beschadigd. De chauffeur, die over inwendige pijnen klaagde, is ter observatie naar een ziekenhuis gebracht.

De politie heeft de verklaring van de man, dat het ongeluk een gevolg zou zijn geweest van slippen op het gladde wegdek aan de remsporen ter plaatse getoetst, waarbij zij tot de conclusie kwam dat van slippen geen sprake is geweest. De chauffeur die daarop nader aan de tand is gevoeld, trok zijn verklaring in en deelde mede dat hij de controle over zijn stuur was kwijtgeraakt, omdat hij uren achtereen had gereden en daardoor oververmoeid was geraakt. Ten einde weer wat op verhaal te komen, had hij onderweg nog wat geslapen. De wagen, die van Dokkum was gekomen, behoort aan een daar gevestigde firma.

Het Verkeer van de tramdienst van de Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Mij is tengevolge van de door het ongeluk veroorzaakte ravage geruime tijd gestoord geweest. Passagiers uit de richting Haarlem moesten aanvankelijk bij het versperde spoor uitstappen, waarna zij hun reis met autobussen konden vervolgen. De auto is korten tijd na het ongeluk weggesleept

Woensdagmorgen heeft op de hoek van de Ceintuurbaan en de Amsteldijk een botsing plaatsgevonden tussen een tram en een verhuishwagen. De chauffeur van deze laatste raakte bekneld en moest met enkele gebroken ribben naar het O.L.V. Gasthuis vervoerd worden.

24 oktober 1936

Vanmorgen om half twaalf is op de kruising van de Vijzelstraat en Kerkstraat een vrachtauto van de meubeltransportfirma de Zwaluw in botsing gekomen met een motorwagen van lijn 24. De auto wilde, komend vanaf de Weteringschans, linksaf de Kerkstraat in rijden. De chauffeur stak de richtingaanwijzer uit, liet een hem achterop komende tram passeren, en trok op, waarbij hij nog voor de juist van de Munt komende tram langs wilde. Die botste echter op de achterzijde van de vrachtauto, die leeg was en daardoor omsloeg. De chauffeur liep een lichte snijwond op, de schade aan de auto en de tram was niet groot, en het tramverkeer was korte tijd gestagneerd. De brandweer heeft de auto weer overeind gezet.

29 oktober 1936

Een 68-jarige man, die bij de Slingerbeekstraat de Noorder Amstellaan wilde oversteken, aarzelde toen hij een auto zag naderen en stapte terug, met als gevolg dat hij door een tram van lijn 25 werd aangereiden. Hij raakte zodanig gewond, dat hij in het Port.Isr.Ziekenhuis moest worden opgenomen.

7 november 1936

Vrijdagavond ontstond op de Ceintuurbaan bij de Ruijsdaelkade, vermoedelijk door een oververhitte weerstand, brand in een schakelkast van een motorwagen van lijn 24. De beginnende brand was snel geblust door de wagenbestuurder en de brandweer hoefde niets meer te doen. Het tramverkeer kreeg enige vertraging.

Vrijdagmiddag viel op de Weteringschans een vrouw uit een tram; met een gebroken been is ze naar het Julianaziekenhuis vervoerd.

9 november 1936

Uit De Tijd:

"Klachten over onze tram

IS ZE IMPOPULAIR? Wat is er met de grieven over personeel, wild rijden, gebrek aan snelheid en wagens op regendagen? Antwoord der directie

Is onze tram impopulair? Een tramgebruiker zendt ons een ontboezeming hierover. Met die ontboezeming zijn we het niet heelemaal eens. Maar er staan zaken in, waarover meermalen klachten bij ons inkomen en daarom hebben we gemeend goed te doen dit schrijven eens aan de directie der gemeentetram voor te leggen met verzoek zoo noodig hare toelichtende opheldering daarover te geven. We stellen voorop, dat we hetgeen nu volgt geenszins punt van polemieken willen maken en weigeren dus bij voorbaat alle ingezonden stukken daarover. Er is nu een verzamelstaat van klachten en daarop antwoordt de directie.

Allerlei grieven

Onze medewerker schrijft dan:

Bij herhaling heeft men de laatste jaren klachten kunnen vernemen over den slechten gang van zaken bij de Amsterdamsche gemeentetram. Neemt de tram af in bruikbaarheid? Wordt ook zij op haar beurt slachtoffer van het snelverkeer? Voldoet zij niet meer aan de eischen? Van dit alles zal wel een en ander waar zijn. In ieder geval nemen velen deze veronderstellingen als werkelijkheid aan, en het is bekend, dat de directie van de gemeentetram bij het nemen van nieuwe maatregelen met bovenvermelde vermoedens rekening houdt.

Er zijn echter andere oorzaken, die mede de impopulariteit van de tram bevorderen door bij herhaling de ergernis van het publiek gaande te maken. Aan gemoedelijkheid ontbreekt het den Amsterdammers allerminst, soms zelfs staat men verbaasd over de koelbloedigheid, waarmede de passagiers de vele kleine en groote ergernissen, verdragen, welke tijdens de tramritten op hen afkomen.

Enkele van de klachten, die wij meer dan eens hoorden, hebben wij vaak bij ons zelf geformuleerd. Het zijn soms kleinigheden, soms opvallende hinderlijkheden, die de ontevredenheid gaande maken, doch het zijn in ieder geval gebeurtenissen, gewoontetjes, die gemakkelijk vermeden kunnen worden. Weshalve wij zoo vrij zijn er eenige bekendheid aan te geven.

Onlangs waren wij getuige van het volgend voorval. Een passagier in lijn zestien speurde verdacht langs de raampjes van het tramrijtuig, die alle tegen elkaar open stonden, zoodat het tochtte als een hel. De ongelukkige liep de raampjes langs en sloot ze aan één zijde, op den voet gevolgd door den conducteur, die ze even opgewekt weer open deed. Op het protest van enkele passagiers antwoordde de conducteur, dat hij volgens de instructies handelde. Dat zulke instructies ondenkbaar zijn, scheen niet tot den man door te dringen en hij verzocht den passagiers binnelijken een klacht bij de directie in te dienen.

Een ander geval is dit: een passagier betaalt 'n kaartje met een cent en een halven cent, inplaats van een dubbeltje en een cent. Opzet of niet, de conducteur vond het noodzakelijk zijn cliënt schamper toe te schreeuwen, dat hij zich niet in de maling liet nemen, waarop de zondaar met zó'n hoofd excuses maakte en het juiste bedrag betaalde. Het liefst had hij den Cerberus een pak slaag gegeven, zoo vertrouwdde hij ons toe, doch de schijn was tegen hem en de conducteur kon zich op dien schijn beroepen. Of hij echter ook tactisch handelde, is een andere vraag.

Het gebeurt, dat moeders met kinderen minzaam door den conducteur worden geholpen bij het instappen, doch bij het uitstappen alleen dan, wanneer hij een douceurtje in ontvangst heeft genomen. In het andere geval staat hij met de hand aan de bel toe te zien, hoe het gezelschap zich redt onder zijn tot spoed manenden blik.

Nog dezer dagen waren we getuige van een woedenden aanval van een conducteur op een meneer, die met een gulden betaalde. De dienstman had geen geld terug en wilde den passagier verwijderen. Hij weigerde zelfs bij de andere passagiers om wisselgeld te vragen, tot iemand zich vrijwillig, doch natuurlijk onder verwijten aan het adres van den geweldige, aanbood een gulden te wisselen.

Is het u al eens opgevallen, lezer, dat een trambestuurder, als hij maar even kans krijgt zijn wagen ver voorbij de halte tot stilstand brengt? Zoo niet, begeef u naar het Stationsplein naar het tramhuisje van lijn 2. Niet één tram stopt vóór de halte, ze rijden minstens 25 meter verder en naarmate het slechter weer is, kan men er zekerder van zijn, dat het geschiedt. De holderdeboldervlucht van de passagiers uit hun schuilplaats behoort dan tot de opgewekte tafreelen, die het leven van het trampersoneel veraangenamen.

Dit zijn kleinigheden, die men onbeleefdheden zou kunnen noemen, maar die hun invloed bij het publiek niet missen. Wilt u nog een paar van die onbeleefdheden, ziehier: een conducteur van lijn 2 staat in zijn „bak" in den bijwagen. In een hoek van de bank zit een passagier, die nog betalen moet. De conducteur roept hem toe en de man zit met het geld in zijn hand. De conducteur denkt er niet aan het trapje op te gaan; hij steekt zijn hand uit en de passagier moet heel even van zijn plaats komen om-het geld te brengen. Er zijn passagiers, die het doen, omdat ze min of meer onthutst zijn door het gebaar van den conducteur, doch nauwelijks zitten ze op hun plaats terug, of het dringt tot hen door, dat zij eenigermate getyranniseerd werden. Een volgende maal wordt de gemakzuchtige kaartjesman dan ook met een kernachtig woord tot de orde geroepen.

Soms neemt de conducteur zijn toevlucht tot een methode, die niet minder hatelijk is. Men bestelt een kaartje, hij neemt het kaartje in zijn vingers, scheurt het niet af, doch wacht ostentatief tot hij geld ziet. Treft hij zijn man, dan wordt hem natuurlijk onzacht gevraagd, of hij meent een oplichter voor zich te hebben; in het andere geval hat er seine Freude d'ran

Maar welk plezier kan een conducteur dan toch wel beleven aan een leegen bijwagen met opgeslagen banken? Zijn we wel ingelicht, dan heeft de dienstdoende conducteur het recht, op bepaalde spitsuren de banken op te slaan om meer plaatsruimte te maken. Het ligt voor de hand, dat dit alleen zal

geschieden, wanneer de situatie het noodig maakt. Neen, zeggen vele conducteurs, als het mag, zullen we het ook doen en die oude heer daar, die het altijd zoo ongelukkig treft, zullen we voor de tiende maal op zijn protest antwoorden, dat het lekker mag en dat we het dus doen. En inderdaad hebben we vele malen een wagen gezien met opgeslagen banken en mopperende passagiers, die gemakkelijk zitplaatsen hadden kunnen vinden en hun verontwaardiging was zoo groot, dat zij, toen de banken dan eindelijk — aan de voorlaatste halte bij het eindpunt — omlaag gingen, tot het bitter einde bleven staan.

Nu zullen we niet spreken over het ingewikkelde kaartjessysteem, dat ook niet bepaald de liefde van het publiek heeft, noch zullen we teveel nadruk leggen op het zonderlinge verschijnsel, dat de tram overdag, als we haast hebben, door de straten kruipt en 's avonds met een koortsachtige vaart door de bochten slingert en van tijd tot tijd menschen van de zitplaatsen rukt, het past allemaal precies in de veronderstelling, dat het personeel weinig last heeft van tact en opgewekten werklust. Maar één verschijnsel is er, dat regelrecht het beleid van de directie raakt. Hoe komt het toch, dat men bij hevige stortbuien, onverschillig of die op drukke of slappe uren uitbreken, precies evenveel enkele wagens ziet rijden als anders, hoewel toch tientallen, ja duizenden menschen zich bij de haltes verdringen om een plaatsje te veroveren? We hebben eens geconstateerd, dat aan het beginpunt van lijn 2, op den Koninginneweg, waar des avonds omstreeks half negen de bijwagens worden afgehaakt, op een avond dat het baksteen regende, en dat er bij de eerstvolgende halte voldoende wachtenden stonden om vier wagens te kunnen vullen, doodgemoedereerd de bijwagen werd afgehaakt. Op de felle protesten van het publiek volgde het sereene antwoord: we hebben geen instructies.

Kan zoo iets gebeuren? Mogen de beambten nooit op eigen initiatief handelen? We wetei. het niet. Wel weten we, dat dien avond een recette van duizenden guldens verloren is gegaan en dat er veel zulke avonden in een jaar zijn.

Over verloren recettes gesproken: we kennen verschillende gevallen, dat passagiers geen kaartje wordt aangeboden. Men zit de krant te lezen, de conducteur kijkt niet voldoende uit, men wordt overgeslagen. Ongetwijfeld zou men den conducteur even kunnen waarschuwen, doch na eenige ervaring doet men dit niet meer om een aanmerking te vermijden, of omdat men nog enkele bezwaren tegen den man in kwestie heeft, of om welke reden dan ook. Blijft: de nalatigheid van den conducteur. Gesteld, dat iedere passagier één maal in de maand een gratis rit maakt — het is nog maar een schrale veronderstelling — hoeveel duizenden guldens verlies beteekent dit per jaar? Men zegt, dat de Amsterdamsche tram impopulair is. Het is niet heelemaal onbegrijpelijk....

Tot zoover onze inzender.

We hebben zelf nog wel andere ervaringen over 't personeel — we hebben dikwijls de voorkomendheid en den tact van vele conducteurs bewonderd. Het is o zoo moeilijk iedereen tevreden te stellen. Maar er zijn gevallen, dat er reden tot klachten zijn en daarom hebben we dit opgenomen, doch voegen er hieronder de zienswijze der directie aan toe.

Toelichting der directie

Onder terugzending van het met uw schrijven ontvangen artikel bericht ik u het volgende.

In gevallen van onjuist optreden van een conducteur wende men zich tot het hoofdkantoor met opgave van voldoende gegevens tot vaststelling van de identiteit van den betrokkene, zodat deze ter verantwoording kan worden gegrepen. Een algemeene klacht over onbehoorlijk optreden kan niet tot concrete maatregelen leiden; zij richt ontstemming van het publiek tegen het corps in zijn geheel en is aldus noch billijk nog bevorderlijk voor een goede samenwerking met het publiek.

Ten aanzien van het opslaan der banken valt mede te deelen, dat de banken slechts opgeslagen moesten worden wanneer volte dit eischte, vervangen is door den regel, dat de baken gedurende de spitsuren aan het begin van den rit opgeslagen moeten zijn en gedurende de rit eerst neergeslagen mogen worden, wanneer geen toevloed van passagiers meer te verwachten is.

Deze maatregel was nodig doordat het publiek bezwaar maakte bij volte een ingenomen plaats opte geven, hetgeen herhaaldelijk tot wanordelijkheden tussen de passagiers aanleiding gaf.

Tegenover de ontevredenheid, waaraan de inzender uiting geeft — zooals uit het voorgaande blijkt, ten onrechte den conducteur verantwoordelijk achtend — staat, 't publiek over het geheel den maatregel met begrip en appreciatie ontvangen heeft.

De klacht over de ingewikkeldheid van het kaartjessysteem is, gelet op het systeem in andere steden, niet zeer begrijpelijk.

Snelheid is mede een eisch, die aan het vervoer gesteld wordt; uiteraard kan aan dit verlangen op de drukke uren van den dag niet in die mate tegemoet gekomen worden als op de minder drukke.

Wild rijden behoeft niet voor te komen en aan de bezwaren, die bij snel rijden met het oudere materieel nog kunnen optreden, wordt tegemoet gekomen door naar vermogen verbetering en vervanging toe te passen.

De vervoercapaciteit wordt zooveel doenlijk aan de behoefte aangepast, die tijdig te voorzien is. Bij plotseling vergroote behoefte tengevolge van de weersomstandigheden wordt ook zooveel mogelijk reservematerieel in dienst gegeven.

Het daarvoor gereed staande personeel is echter uit den aard der zaak beperkt.

In het door den inzender genoemde geval van het afhaken van een bijwagen, terwijl ten gevolge der weersomstandigheden de toevloed van passagiers zeer groot was, was het protest van het publiek begrijpelijk; maatregelen voor zulke gevallen zijn in voorbereiding, doch nog niet geheel gereed, aangezien deze met verdergaande personeelsvraagstukken verband houden, welke eerst in het georganiseerd overleg hun beslag moeten krijgen.

Hoogachtend,

De directeur, HOFMAN."

Door het breken van een stroomdraad in de P. C. Hooftstraat, even voorbij de hoek van de Hobbemastraat, ontstond Zondagavond over zessen een ernstige verkeersstagnatie. Lijn 2 en 3 moesten worden omgeleid. Het verkeer op lijn 2 werd geleid over de Stadhouderskade naar de Weteringschans en vandaar werd de route van lijn 16 gevolgd.

Lijn 3 werd eveneens over de Stadhouderskade en Weteringschans verlegd om via de Ferdinand Bolstraat de route van lijn 4 te volgen. Ook lijn 1, 6, 7 en 16 waren tijdelijk gestoord. Zelfs in de buitenstad, b.v. lijn 15 in West zat om ruim zes uur zonder stroom. Lijn 13 kon wel uit de binnenstad tot de Adm. de Ruyterweg rijden, doch kwam even verder zonder stroom.

De oorzaak van het breken van de draad is niet bekend.

12 november 1936

Op de hoek van de Ferd. Bolstraat en de Dan. Stalpertstraat reed gistermorgen een vrachtauto van Van Gend en Loos tegen een tram van lijn 16. Het voorbalkon van de tram werd ernstig beschadigd, en van de vrachtwagen brak de radiator en werd het spatbord links voor vernield. Niemand raakte gewond en het tramverkeer kreeg enige vertraging.

Op de hoek van de Alexander Boersstraat en de Willemsparkweg is woensdagavond een gecompliceerd verkeersongeluk gebeurd, waarbij een wielrijder licht werd gewond. Een zware zeswielige vrachtauto wilde de Willemsparkweg oversteken toen uit de richting van de Koninginneweg een motorwagen van lijn 2 aankwam. De chauffeur dacht nog ruimschoots gelegenheid te hebben om de trambaan veilig over te steken. Hij had echter niet voldoende rekening gehouden met de lengte van zijn vrachtwagen, want het achterstuk werd door de tram gegrepen. Een wielrijder, die de Willemsparkweg in de richting van de Koninginneweg opreed, en tegen de verhuishwagen botste, werd licht gewond. De tram kreeg schade aan het voorbalkon, terwijl het tramverkeer enige stagnatie ondervond.

16 november 1936

Zaterdagavond om kwart voor zeven is een personenauto op de Weesperzijde op de gladde tramrails geslipt en tegen een bij de Marcusstraat stilstaande tram van lijn 5 gebotst. De 21-jarige chauffeur sloeg met zijn hoofd tegen de voorruit van zijn auto en kreeg snijwonden en een hersenschudding. De auto was aan de voorzijde zwaar beschadigd; de tram had lichte schade.

Zondagavond om kwart voor acht wilde een 21-jarig meisje, dat op het balkon van een bijwagen van lijn 25 stond, ter hoogte van de Kromme Mijdrechtstraat de tram verlaten, terwijl deze nog een vrij grote snelheid had. Zij sprong mis, doch greep zich op hetzelfde ogenblik aan de leuning vast met het gevolg, dat zij, ofschoon de conducteur onmiddellijk herhaalde malen signalen tot stoppen gaf, een zo'n vijftien meter werd meegesleurd, waarbij zij met haar rechervoet tussen de treeplank en het de straat bekneld raakte. De gewonde voet bleek er zo ernstig aan toe te zijn, dat het meisje, dat het ongeval geheel aan eigen onvoorzichtigheid te wijten heeft, in het Onze Lieve Vrouwe Gasthuis moest worden opgenomen.

17 november 1936

In een motorwagen van lijn 19 kreeg een passagier een epileptische aanval. De G.G.D. verzorgde hem en bracht hem naar huis.

23 november 1936

Zondagavond om half twaalf is een ongeveer 25-jarige vrouw op het kruispunt Weteringschans—Spiegelgracht zo onvoorzichtig geweest van een rijdende tram te springen. Zij kwam te vallen en raakte onder de bijwagen, met het noodlottig gevolg, dat de wielen haar over het lichaam gingen en zij vrijwel op slag werd gedood.

De tram — van lijn 10 — kwam uit de richting van het Leidscheplein en had bij de halte nabij genoemd kruispunt, waar niet gestopt behoefde te worden, vaart verminderd, daar het verkeerslicht op rood stond, doch toen de tram dit bereikte, mocht worden doorgereden, waarop de snelheid weer werd opgevoerd. Juist op dat moment sprong de vrouw, die zich op het achterbalkon van de motorwagen bevond, van de tram. hoewel de conducteur en enkele passagiers haar nog hadden willen tegenhouden.

De bijwagen moest worden opgevijseld, waarna het slachtoffer kon worden bevrijd, doch de dood was toen al ingetreden. Het stoffelijk overschot is door de G.G.D. naar het Wilhelmina Gasthuis vervoerd. Ook de brandweer was gealarmeerd om assistentie te verlenen bij het opvijzelen van de tramwagen. doch zij behoefde geen hulp meer te verlenen.

De identiteit van het slachtoffer was vannacht nog niet bekend.

24 november 1936

Voor het eerst sedert een paar jaar was het aantal passagiers, dat per gemeentetram vervoerd werd, weer hoger (21.073.000 tegen 20.682.000. Deze vermeerdering valt grotendeels in September (7.364.000 tegen 7.167.000); de nationale feestdag op 12 en het Koninklijk Bezoek op 17 September, zullen zeer zeker hun invloed hierop hebben gehad. Het vervoer per bus bleef echter achteruitgaan (1.475.000 tegen 1.732.000 passagiers.)

25 november 1936

Bij een grote brand in de winkel van Perry & Co in de Kalverstraat kan het tramverkeer vanmorgen gewoon doorgaan, dankzij de slangenbruggen, die in de rails gelegd zijn, om met de brandslangen het water van het Rokin te kunnen bereiken.

Een 15-jarige jongen op de fiets reed op de hoek van de Prins Hendrikkade en de Martelaarsgracht, en passeerde een stilstaande auto, toen plotseling een portier openging, en de jongen daardoor tegen een passerende tram werd geworpen. Hij werd een café binnengedragen, waar een politieagent proces-verbaal opmaakte. De fiets was geheel verbogen en de jongen klaagde over pijn in zijn zij. Hij werd op een naburig politiebureau verbonden, en kon lopend vertrekken. De chauffeur van de auto zal de schade vergoeden.

27 november 1936

Het tramverkeer over Damrak en Rokin heeft tegen het middaguur vertraging gehad, doordat ter hoogte van het gebouw van Peek en Cloppenburg, waar werkzaamheden worden verricht aan de trambaan, een wagen van lijn 9 is ontspoord. Het rijtuig werd door technisch personeel van de tram weer vrij spoedig op de rails gebracht zodat de stagnatie tot een twaalfstal minuten beperkt bleef.

Eveneens heeft kort na de middag het tramverkeer in Zuid vertraging ondervonden tengevolge van het defect raken, op de kruising Van Woustraat—Ceintuurbaan, van een trambeugel van een tramwagen van lijn 3. De wagen moest naar de remise worden opgeduwd. De stagnatie duurde ongeveer tien minuten.

28 november 1936

Vanmorgen zijn er verschillende verkeersongelukken gebeurd, met ernstige gevolgen. Om twee uur stapte een vrouw op het Rembrandtplein tegenover de Amsterdamsche bank uit een tram. Zij werd aangereden door een wielrijder en met een schedelbasisfractuur moest het slachtoffer naar het ziekenhuis worden vervoerd.

Op het Spui bij het Singel is een 23-jarige wielrijder, doordat hij in botsing kwam met een andere wielrijder. tegen een rijdende tram aangereden. Met ernstige verwondingen in zijn gezicht is hij naar het Binnengasthuis overgebracht.

28 november 1936

In de laatste etappe van de begrotingsdebatten zijn de bedrijven aan de orde. Ir. H. VOS beveelt Amsterdam Noord in de bijzondere aandacht van B. en W. aan. Het busmateriaal, dat daar gebruikt wordt, behoeft dringend verbetering.

SEEGERS meent dat er bij het trambedrijf veel is, dat wel in orde is, maar de mechanisering is zo ver doorgevoerd, dat de mensen, die in dit bedrijf werken, weggemechaniseerd en onder de mechanisatie begraven zijn. Het kapitaal aan arbeidskracht mag toch zeker op minstens evenveel bescherming rekenen als het kapitaal dat men in dit bedrijf heeft geïnvesteerd.

Spr. geeft in overweging een compensatie van het Rijk te zien te verkrijgen van het thans gegeven pontgeld, waardoor dit zal komen te vervallen.

ERFTEMEIJER meent dat de passagiers niet tevreden zijn over de tram, omdat zij er niet voldoende gebruik van kunnen maken. De wagens zijn akelig vol soms, omdat er geen bijwagens zijn op enkele lijnen.

Een trambedrijf te exploiteren zonder dat er zou worden geklaagd, lijkt VAN ECK voor niemand mogelijk en hij voelt dan ook behoefte uiting te geven aan zijn bewondering voor directie en personeel voor de wijze, waarop zij het voor elkaar hebben gekregen het trambedrijf zodanig te reorganiseren, dat het op het huidige goede peil is komen te staan.

Dit neemt echter niet weg, dat er nog wel gerechtvaardigde grieven zijn overgebleven en dan wel in de eerste plaats: het overvullen der wagens, waarvan het gevolg voor het bedrijf is. dat honderden niet betalen. Dit verlies is door de directie op f 100.000 geschat.

De dienstcommissie is er en zij functioneert, maar op naar spr. meent te streeve wijze.

DE HARTOGH brengt het niet helemaal nieuwe idee van verwijdering van de tram uit de binnenstad nogmaals ter sprake.

Verder wil hij een rechtstreekse verbinding (met autobussen?) van Leidscheplein naar Rembrandtsplein. Hierop antwoordt de wethouder, dat er niet voldoende vervoersbehoefte is om zo'n verbinding te wettigen.

30 november 1936

Op de hoek van de Apollolaan en de Beethovenstraat is gistermorgen omstreeks half twaalf een ernstig verkeersongeluk gebeurd. Een verpleegster, de 56-jarige mej. de V. reed op haar motorfiets in de Apollolaan in de richting van de Apollohal. Bij de Beethovenstraat zag zij de tram. een motor- en bijwagen van lijn 24, die uit de richting van de Stadionweg kwam, over het hoofd, met het gevolg dat zij in volle vaart tegen de bijwagen botste. Zij werd op straat geslingerd en is door de G. G. D. met een schedelbasisfractuur naar het Wilhelminagasthuis gebracht, waar zij overleed. De trambestuurder treft geen schuld.

3 december 1936

Op de hoek van de J.M. Coenenstraat en de Barth. Ruloffstraat zijn woensdagmorgen een vrachtauto en een tram met elkaar in botsing gekomen, waarschijnlijk omdat de vrachtwagenchauffeur een te ruime bocht maakte. Hij botste tegen het voorbalkon van de motorwagen, dat gedeeltelijk werd ingedrukt. Toch kon de tram nog op eigen kracht naar de remise rijden. De vrachtauto werd zodanig vernield, dat hij moest worden weggesleept.

6 december 1936

Gistermiddag kwam een tram van lijn 14 vanuit de Groen van Prinstererstraat de Haarlemmerweg op rijden, toen een personenauto uit de richting Haarlem naderde, waarvan de chauffeur, een Hagenaar, niet op de tram verdacht was. Hij remde hard en zijn wagen begon te slippen, gleed de weg over en kwam in de Haarlemmertrekvaart terecht. De vier inzittenden konden met hulp van enkele omstanders, die zich gekleed te water begaven weer op het droge komen. In een café kregen ze droge kleren, en konden later weer naar Den Haag terugkeren. De gewaarschuwde G.G.D. behoefde niet in actie te komen. De auto is later uit de vaart gehaald.

12 december 1936

Uit De Tijd:

"Tramverlangens

Een betere verbinding verlangd van Zuid met Leidscheplein en van Leidscheplein met Centraal station

Reeds lang bestaat er bij de bewoners van Zuid het, steeds groeiend, verlangen naar een betere verbinding met het Leidscheplein en wat de oude Amsterdammers de Leidschebuurt noemen. Er wordt nu een nieuwe poging gedaan om er toe te geraken.

Er is een tijd geweest, dat een der lijnen, komend uit de Ferdinand Bolstraat, langs den Weteringschans afzwenkte naar links, in de richting van het Leidscheplein. Toen was evenwel Zuid nog niet zoo intensief gebouwd als thans en jaren geleden is deze tram verlegd naar de Vijzelstraat. Wie van Zuid komt en naar het Leidscheplein wil of omgekeerd, moet overstappen. Een inconvenient by de tram in de binnenstad is het te groote getal tramlijnen, die langs Rokin en Damrak rijden en het te klein getal langs den N. Z. Voorburgwal. Wie van het Leidscheplein naar het Centraal-Station wil, moet zéér, zéér lang wachten alear er een wagen van lijn 1 of 2 komt. De wagens loopen bovendien gemeenlijk vlak achter elkaar, zoodat het tijdsverloop van wachten te grooter wordt.

Nu wordt door bewoners der Leidschebuurt en anderen sterk aangedrongen dat een der tramlijnen, die uit de Ferdinand Bolstraat komen b.v. lijn vier, wederom zal afzwenken op den Weteringschans naar het Leidscheplein en daar door de Leidschestraat over den N.Z. Voorburgwal naar het Centraal-Station zal loopen. Dan wordt de Munt, Rokin en Dam ontlast en worden zoowel de tramgebruikers geriefd met een betere verbinding van Zuid met Leidscheplein als een snellere verbinding van Leidscheplein met Centraal-Station."

15 december 1936

Gisterenavond laat is op de Rozengracht nabij het kruispunt Marnixstraat een motorwagen van lijn 14 door de gladheid van de rails bij het remmen voor de halte doorgesleden en in botsing gekomen met een tramtrein van de N.Z. H.T.M. De motorwagen werd aan het voorbalkon beschadigd, terwijl de blauwe tram aan de achterzijde schade opliep. Persoonlijke ongevallen kwamen niet voor. De wagens konden op eigen kracht de remise bereiken.

Niet lang daarna botste op 't kruispunt De Clerqstraat—Bilderdijkstraat een personenauto, die uit de richting Nassaukade kwam tegen een naar de remise gaande motorwagen van lijn 10. De botsing kwam zo hard aan, dat de tram uit de rails werd gewipt. Het tramverkeer ondervond daardoor twintig minuten vertraging. Ook hier vielen geen persoonlijke ongelukken voor.

23 december 1936

Het tramverkeer in de binnenstad heeft maandagavond tengevolge van twee ongevallen geruime tijd stagnatie ondervonden.

Omstreeks half elf geraakte een personenauto bij het wegrijden van het parkeerterrein op het Rokin tegenover de Rotterdamsche Bankver. in een der opgebroken tramsporen aldaar, met het gevolg, dat de trams in de richting van het Centraal Station een oponthoud van ruim een half uur ondervonden. Met behulp van een vijzelwagen van de gemeentetram is de auto uit de rails verwijderd.

Intussen werden de latere trams der lijnen 4, 16, 24, 25 enz., welke op weg waren naar het Centraal Station, langs de Reguliersbreestraat, Rembrandtplein en Reguliersdwarsstraat naar hun vertrekpunt teruggeleid om de stagnatie zooveel mogelijk te beperken. Door tot nu toe onbekende oorzaak is tijdens deze verlegging van het tramverkeer een bijwagen van lijn 25 op het Rembrandtplein uit de rails gelopen, waardoor ook hier een opstopping van trams ontstond, die ongeveer 25 minuten duurde.

Dinsdagmiddag om kwart over vijf is een vrouw van 63 jaar op de Amstelveenscheweg bij de Stadionweg door een tram aangereden; ze brak haar linkerbeen en werd naar het Wilhelminagasthuis vervoerd.

28 december 1936

Een berichtje uit De Tribune:

"Zondagmiddag om kwart voor vijf is op de hoek van de Eerste van Swindenstraat en de Linnaeusstraat een voedingsdraad van het tramnet gebroken. Het tramverkeer ondervond ongeveer drie kwartier vertraging.

De lijnen 6, 10 en 11 reden die tijd in plaats van af het station Muiderpoort van de hoek van Swindenstraat en Linnaeusstraat."

29 december 1936

Op de Rozengracht vloog gistermiddag door kortsluiting de schakelkast van een motorwagen van lijn 17 in brand. De brandweer was snel ter plaatse en bluste de brand met een brandblusser. De schade bleek gering; het tramverkeer had enige vertraging.

De Tijd meldde bovendien vandaag "een buitengewonen brand in een tramwagen voor perceel Prinsengracht 198."(?)

30 december 1936

Evenals verleden jaar het geval is geweest, zal ook nu op Oudejaarsavond de Gemeentetram haar wagens tot één uur 's nachts laten rijden. Op dat tijdstip verrekken dus van beide eindpunten de laatste wagens langs de gewone route. Daarna volgen nog de remiseritten langs de bekende wegen.

Op het Buiksloterwegveer zal tot 2 uur en op het Valkenwegveer tot 1.30 uur met twee ponten om de 10 minuten worden gevaren; na de genoemde uren om de 20 minuten.

Op de personenveren zullen de volgende extra vaarten worden gemaakt: Lijn IIIa: Om 1.40 uur van de Ruyterkade. Om 2.00 uur van Tuindorp Oostzaan. Lijn IV: Om 1.15 uur en 1.45 uur van de Ruyterkade. Om 1.45 uur en 2.15 uur van Nieuwendam.

Dinsdagavond om kwart over negen ontstond bij Sloterdijk brand in een motorwagen van de N.Z.H.T.M. De brandweer bluste met één straal. De schakelkast, enkele leidingen en een deel van de vloer verbrandden, en de wagen moest buiten dienst gesteld worden. De vertraging was niet noemenswaardig.

31 december 1936

Vanmorgen te ruim half elf is een uit Hilversum afkomstige touringcar, die gevuld was met feestgangers, die op weg naar Den Haag waren om daar de versieringen te bezichtigen, op het ogenblik dat de chauffeur van de bus, vanuit de Apollolaan komende, de Beethovenstraat wilde oversteken, door een in de richting van het Roelof Hartplein rijdende tram van lijn 24 in de flank gegrepen.

De slag van de botsing, die tot in verre omtrek hoorbaar was, werd onmiddellijk gevolgd door het gegil van de passagiers in de bus, die in wilde paniekstemming zo spoedig mogelijk uit de wagen trachtten te komen. Weldra was politie ter plaatse, die zich dadelijk met het lot der passagiers bemoeide, van wie er zeven min of meer ernstige verwondingen, vooral snijwonden van de gebroken ruiten, hadden opgelopen. Ook werd de G.G.D. gewaarschuwd, die spoedig met twee ambulances ter plaatse was. Met deze auto's werden resp. vier en drie buspassagiers, de meeste vrouwen, naar het Wilhelminagasthuis vervoerd. Vooraf had de Amsterdamse geneesheer, dr. Mendels, die, met zijn auto in de Beethovenstraat reed, en het ongeluk zag gebeuren, een aantal gewonden, dat voorlopig in het op de hoek van de Apollolaan gelegen huis was binnengebracht, verbonden.

Van de autobus was de zijkant gedeeltelijk ingedrukt, van de motorwagen van de tram, die door de botsing uit de rails was gelopen, vertoonde het voorbalkon een grote ravage. De bestuurder, die door glasscherven licht gewond was en door het ongeval in een shocktoestand verkeerde, moest naar huis gebracht worden. De trampassagiers kwamen met de schrik vrij. Te half twaalf verschenen de fotografen van het hoofdbureau van politie om de situatie voor het onderzoek vast te leggen. Met dat al was het tramverkeer op deze lijn lange tijd ernstig gestagneerd. Het publiek, dat in grote getale was komen toestromen werd door de politie op flinke afstand gehouden.

Omtrent de oorzaak hebben ooggetuigen medegedeeld dat de tram met grote snelheid heeft gereden, als gevolg waarvan, toen de touringcar op de rails was, de trambestuurder, zijn wagen niet bijtijds tot stilstand kon brengen.

Van de gewonden moest er één in het ziekenhuis worden opgenomen.

Remproeven, die de politie met de tram en met de touringcar heeft genomen, hebben uitgewezen, dat de remmen volkomen in orde waren. De plaats, waar het ongeval is gebeurd — Beethovenstraat, hoek Apollolaan — is een gevaarlijk verkeerspunt. Kort geleden is daar nog een wijkzuster, met haar motorfiets, aangereden en aan de bekomen verwondingen overleden. De chauffeur was afgeleid; hij bij zijn verhoor verklaard, dat zijn aandacht was afgeleid door een en vrouwelijke passagier die naar voren was gelopen om hem te verzoeken even te stoppen, omdat haar kind onpasselijk was geworden. De chauffeur had toen even met de vrouw gepraat en zijn bus tot stilstand gebracht, zonder te weten dat dat juist op de tramrails gebeurde...."

Op de dag van het huwelijk tussen Prinses Juliana en Prins Bernhard op 7 januari a.s. wordt een groot vervoer naar en van Den Haag verwacht. De directie der Nederlandsche Spoorwegen heeft met de

Gemeentetram een regeling getroffen voor het vervoer van reizigers, in de vroege morgen naar het station en 's nachts van het station naar huis.

De Amsterdamsche tram zal op alle lijnen, die naar het Centraal Station rijden — behalve op lijn 19 — een kwartierdienst invoeren van 's ochtends vier uur af tot aan het begin van de normalen dienst.

In de nacht van 7 op 8 januari zal van de lijnen 1, 9, 11, 13, 16 en 25 — dus naar vrijwel alle richtingen — versterkt materiaal aanwezig zijn tot het vervoer van reizigers, die met de treinen van 0.14, 1.14, 1.44 en 2.14 uur op het C.S. aankomen.

Cees Pot.