Krantenberichten inzake de Gemeentetram Amsterdam, 1933
Samenstelling: Cees Pot
Geheugen van de Amsterdamse tram
www.amsterdamsetrams.nl

2 januari 1933
Uit Het Volk:
"Verongelukte schilder
Van Meurs vraagt B. en W. of betrokkene geen bezwaren had
Personeelspolitiek bij de tram wel verantwoord?
Het raadslid, pg. F. van Meurs, heeft aan B. en W. vragen gesteld, of het hun bekend is, dat in de Centrale Werkplaatsen aan de Tram aan de Tollenstraat op Woensdag, 28 December ll., de rijtuigschilder A. Snel, oud 59 Jaar, als gevolg van het verrichten van huisschilderswerkzaamheden, welke hem waren opgedragen, ls gevallen van een hoogte van circa vijf meter met het allernoodlottigst gevolg, dat hij het leven daarbij heeft gelaten.
Is het juist, dat de directie van het trambedrijf dit werk zóó gevaarlijk en zóó oneigenlijk vond, om verricht te worden door een rijtuigschilder; dat zij aan den uitvoerenden superieur schriftelijk de opdracht had gegeven slechts dien rijtuigschilder dit werk, te laten doen, die er geen bezwaren tegen had.
Kunnen B en W. mededeelen, of de betrokkene duidelijk heeft laten blijken geen bezwaren te hebben gehad de werkzaamheden te verrichten en of aan den uitvoerenden superieur op geen enkele andere wijze is gebleken, o.a. doordat andere leden van het personeel zijn aandacht er op hebben gevestigd, dat het slachtoffer iemand was van ongeveer 60 jaar en zéér nerveus, dat er toch ernstige bezwaren waren, om hem dit werk te laten doen.
Is het juist, dat huisschilders van de Tram, als zijnde overcompleet, zijn overgegaan naar het electriciteitsbedrijf en dat daardoor in het onderhavige geval voor het 'verrichten van huisschilderwerk gebruik moest worden gemaakt van de diensten van een rijtuigschilder.
Indien de hierboven staande vragen bevestigend beantwoord moeten worden, zijn B. en W. dan niet van oordeel, dat de personeelspolitiek, welke als uitvloeisel van de reorganisatie aan de tram wordt gevoerd, althans voor dit geval gebleken is niet verantwoord te zijn en zijn zij mitsdien niet bereid — naast het overleggen van alle gegevens omtrent dit ongeval — maatregelen te treffen, dat hieraan ten spoedigste een einde wordt gemaakt?"

Naar een ziekenhuis vervoerd werd een man, die door een tram van lijn 24 was aangereden en daardoor een bloedende hoofdwond had opgelopen.

3 januari 1933
Op het kruispunt Van Woustraat – Lutmastraat vond een aanrijding plaats tussen een motorwagen van lijn 4 en een auto, waardoor het tramverkeer 10 minuten oponthoud kreeg.

Op de hoek van de Hobbemakade en de Ceintuurbaan is zondagmiddag een man, die te diep in het glaasje had gekeken, tegen een tram gevallen. Hij raakte ernstig gewond en moest naar het Wilhelminagasthuis worden gebracht.

Er is aangifte gedaan van de vermoedelijke diefstal van een brief met 350 mark, die aangetekend had moeten worden verzonden, doch die per abuis in een trambrievenbus was gestopt.

Zondag j.l. is op het station van de Noord-Hollandsche tram een 40-jarige vrouw gevallen en zo ongelukkig terechtgekomen, dat ze bewusteloos naar het Binnengasthuis vervoerd moest worden.

5 januari 1933
Op de Haarlemmerdijk had het tramverkeer gisteren een half uur vertraging, omdat van een vrachtauto op de tramrails een as was gebroken.

6 januari 1933

De Kromhout Motorenfabriek heeft in een autobus van de gemeentetram een ruwoliemotor geplaatst, werkende volgens het Gardner-systeem, om deze door de gemeente gedurende enige tijd te laten beproeven. Vandaag is de proef begonnen, zeer tot genoegen van tramdirectie en personeel. De motor geeft een kostenbesparing van 85 pct. op de brandstoffen, vertelde ir. Werner ons. De motor heeft geen hulp nodig bij het starten en geen ontsteking hetgeen de kans op storingen geringer maakt. Volgens de chauffeurs trekt de bus, die van deze motor is voorzien, goed op. Zij zijn zeer tevreden met de vooruitgang. Een beslissing over aankoop van de motor is nog niet genomen.

Door een zware brand in het pand St. Anthoniesbreestraat nr. 6 moest het tramverkeer van lijn 8 vanmorgen omstreeks 11 uur onmiddellijk worden stilgelegd, en geruime tijd via een andere route worden omgeleid.

7 januari 1933
Gisteren stonden voor de kantonrechter de voorzitter en de secretaris van de taxivereniging, die op 20 november vorig jaar een geregelde taxidienst had geopend langs de route van lijn 17, waaraan door de politie een einde was gemaakt wegens overtreding van de Alg.Pol.verordening. Tegen hen werd f 1 boete, subs. 1 dag hechtenis geëist. De kantonrechter wijst over een week schriftelijk vonnis.

Uit "De kroniek door dr. Henri Polak" in Het Volk:
"**Tramnet-warnet**
Eenige dagen geleden stond in ons blad een ingezonden stukje, waarin de vinger werd gelegd op diverse dwaasheden, die het stelsel van overstapjes, bij de Amsterdamsche gemeentetram in gebruik, aankleven. Ik zelf neem uiterst zelden een overstapje want ik ben te weinig, bedreven in de vlakke meetkunde om mij te wagen aan de oplossing van problemen van snij-, raak- en andere punten, waarbij dan nog bovendien tijdrekenkundige vraagstukken in het geding komen. De weinige malen, dat ik mij in dezen doolhot heb begeven, is het met mij misgeloopen. Ik stapte een halte te vroeg over, of ik begaf mij in een wagen, die zich in dezelfde richting bewoog als mijn oorspronkelijk vehikel, of ik was juist 13 ½ seconde te laat, of ik had inschrijving en afstempeling gevraagd voor een andere lijn dan ik eigenlijk noodlg had om mijn bestemming te bereiken. Om kort te gaan,- er was altijd iets niet in den haak en gewoonlijk liep het uit op een nieuw kaartje voor deh merkwaardigen prijs van elf centen. Ik geloof niet, dat ergens ter wereld op tramgebied een zoo onzinnige toestand wordt aangetroffen als te Amsterdam en de vraag is zeeker niet ongerechtvaardigd, of in deze malligheden niet voor een deel de oorzaak van den ongunstigen toestand van het trambedrijf moet worden gezocht. Voor een deel — want de geweldige schaal waarop in de hoofdstad wordt gefietst eener-, en de werkloosheid anderzijds, zijn ongetwijfeld de voornaamste oorzaken van de verliezen, die de Amsterdamsche tram lijdt. Als men nu eens den prijs van een rit zou stellen op 7 ½ cent en van een overstapje op 12 ½ cent, met het recht gebruik te maken van elke lijn en gedurende den geheelen dag, dus zonder raak-, snij-, en kruispunten, zonder tijdgrens van drie kwartier, zonder gestreep en gestempel — zou het aantal trampassagiers dan niet aanzienlijk stijgen? Wat ik voorstel, is geen uitvinding van mij. Er is een tijd geweest, dat het geldende tarief zóó was en het trambedrijf heeft er goede zaken mee gemaakt. Men heeft er hier te lande uitstekend den slag van alles ingewikkeld en voor het publiek lastig te maken. Eerst als het slecht begint te gaan, zint men op vereenvoudiging en vergemakkelijking, ten einde het gramstorig geworden publiek tot terugkeer te bewegen. De spoorwegen zijn er een sprekend voorbeeld van; nu zij in ernstige moeilijkheden zijn geraakt, beginnen zij allerlei maatregelen, die niets waren dan noodelooze plagerij van het publiek, af te schaffen en te zinnen op middelen, die de menschen kunnen aanlokken. Laat de Amsterdamsche Tram zich daaraan spiegelen en een einde maken aan de ingewikkeldheden, aan de overstapjes verbonden. Daarvan zullen betere resultaten verwacht kunnen worden dan van nieuwe ingewikkeldheden, nu wat de tramlijnen zelf betreft, die, naar het schijnt, de waarnemende directeur bezig is uit te broeden. Wil men de tram nog meer in discrediet brengen, dan zij reeds is, dan kan men niet beter doen dan een aantal stam- en nevenlijnen instellen, die de passagiers noodzaken tot herhaald overstappen; met bijbehoorend wachten op onbeschutte plekken, tijdverlies en ergernis."

Ingezonden brief in Het Volk:
"**Zuid-Station**
Met aandacht heb ik ln H»t Volk van Woensdagavond 4 dezer gelezen, dat het Willemsparkwegstation een anderen naam krijgt. Dit lijkt mij, als tramconducteur, aangezien ik vaak op lijn 6 heb gereden, zeer practisch, want met deze lijn, die beide WP. Stations aandoet, komen die vergissingen vaak voor.

Wat lk echter vreemd vind is, dat de autoriteiten niet eens een toepasselijken naam kunnen vinden. Ik vind het toch heel eenvoudig. Het station staat in Amsterdam-Zuid, dus waarom zou men het niet Zuid-Station noemen? En de afkorting Amsterdam Z-S. Dan behoeft er ook geen prijsvraag uitgeschreven te worden. M. ABRAM,Tugelaweg 43 huis."

8 januari 1933
Een bericht uit De Tijd:
"ONZE TRAMREORGANISATIE
Vier sectiestarief a 12½ cts.
Naar het Algem. Handelsblad weet mede te deelen maakt de waarn. directeur van de tram , dr. W. Lulofs in overleg met wethouder Abrahams een plan gereed om het tramnet te reorganiseeren. Het zal den raad worden voorgelegd.
Het uitvoerige voorstel is gebaseerd op het zeer lijvige rapport van dr. Lulofs, waarvan ook in ons blad een uitvoerig exept is gepubliceerd.
Er wordt in de voordracht voorgesteld tot de invoering van het sectietarief over te gaan. Er zullen kaartjes van 2 ½ cent worden uitgegeven waarvan er twee moeten worden gekocht voor het berijden van één sectie. De passagier, gebruikmakende van twee secties, zal een dubbeltje moeten betalen, de derde, daarop volgende te berijden sectie wordt niet berekend, wel de vierde die er op volgt. Voor een enkele zeer lange lijn, als tramlijn 3, welke méér heeft dan 4 secties, zullen zij, die haar van het begin- tot het eindpunt gebruiken, 15 cent dienen te betalen.
Teneinde het tramtarief nagenoeg op dezelfde basis te doen blijven, zullen boekjes van twintig 2 ½ cents-kaartjes worden uitgegeven met tien procent korting.
Het sectietarief geldt ook voor de gemeentelijke autobussen.
Het in het groote rapport naar voren geachte stamlijnstelsel zal worden gehandhaafd, evenals de overstapjes tegen, nominaal, 12 ½ cent.
De lijnen uit Zuid blijven doorrijden tot het Centraal-Station, d.z.: 4, 16, 24 en 25; 5 en 11, komende uit Oost, gaan niet verder dan de Munt, en, langs een kringlijntje, door de Reguliersbreestraat naar Oost terug; de passagiers dier lijnen kunnen, moeten zij de route naar het C.-S. vervolgen, op de Zuidlijnen overstappen. Lijn 14 blijft haar gewone traject van de Linnaeusstraat naar de Staatsliedenbuurt behouden; lijn 9 zal voortaan, komende uit de Molukkenstraat en op haar route in de Muiderstraat gearriveerd, den weg nemen: Jodenbreestraat en voorts, rechtuit naar het Centraal-Station.
Van lijn 5 waarvan het eerste gedeelte eindpunt heeft bij de Munt, zal een tweede gedeelte, 5a, rijden van het Stationsplein naar het Spaarndammerkwartier, evenals 9, vice-versa. Binnenkort zal deze voordracht de Commissie van Bijstand voor de gemeentebedrijven en het college van B. en W. passeeren om daarna in het Gemeenteblad te worden opgenomen. Uiterlijk in den loop van Februari a.s. zal het voorstel in den Raad aan de orde worden gesteld."

9 januari 1933
Uit Het Volk:
"**Een „licht geraakte" agent**
Burger zonder redelijken grond van mishandeling beticht
Officier eischt vrijspraak voor den „aanvaller"
Een agent-in-burger kreeg op 18 Maart van het vorige jaar een geschil, met een gewonen burger. De agent beweerde door den ander te zijn mishandeld, maakte als „verbalisant" een ambtseedig proces-verbaal op. De zaak kwam in Augustus voor den politierechter, die den burger veroordeelde tot vijf en twintig gulden boete of tien dagen hechtenis. Vandaag dient deze zaak in hooger beroep voor het Hof.
Het geval speelde zich af bij een tramhalte. De burger wilde in de Plantage-Middenlaan bij het Aquarium op de tram stappen, het geen hem door het drukke verkeer vrijwel onmogelijk werd gemaakt. De tram stond stil; de conducteur stak zijn hand op, ten teeken, dat het voorbijgaand verkeer moest stoppen. Eenige bestuurders van auto's en fietsen reden toch door.
Toen er even een gaatje vrij was, stak de man snel over, maar plotseling stonden er weer twee fietsers voor hem. Toen stak hij de hand uit en deed die neerdalen op den arm van één der fietsers. Deze verloor even zijn evenwicht, kwam met beide beenen op den grond te staan en stapte af. Inmiddels had de voetganger het achterbalcon van de tram bereikt.
Maar de fietser, die zijn fiets snel tegen een boom had neergezet, sprong ook op de tram, maakte zich bekend als agent van politie en vervaardigde een ambtseedig proces-verbaal tegen den burger.

„Wegens mishandeling". Aldus is de lezing van den verdachte, bevestigd door den tramconducteur, een bestuurder van een gemeentelijken vuilniswagen, en een anderen trampassagier. Deze laatsten treden vandaag als getuigen op.
De agent zegt, dat de tram nog niet stilstond, zoodat hij wel mocht doorrijden. Bovendien maakt de agent in zijn proces-verbaal zeer veel werk van de „mishandeling", die hij heeft ondergaan. Daarin heet het, „verdachte geeft mij een stomp op mijn rechterarm, waardoor ik van mijn rijwiel werd geworpen en op den grond terecht kwam". Verder: „nadat ik mij had opgericht, gelastte ik den verdachte, mij zijn naam op te geven". „Door deze mishandeling heeft verbalisant lichamelijk letsel bekomen, gedurende een drietal dagen pijn in den rechter arm gehad en een blauwen plek".
De agent is de eerste getuige. Ook nu weer vertelt hij omstandiglijk van den stomp, dien hij heeft gekregen, van de tram, die toch heusch nog niet stil stond en van de boksende houding, waarmee verdachte hem — verbalisant — „verwelkomde", toen hij ook op het achterbalcon van de tram was gesprongen.
President, mr. Van Binsbergen: U moet toch een beetje voorzichtig zijn. Als u in uw verbaal zet, dat u een stomp kreeg, waardoor u op den grond terecht kwam, dan begrijpt ieder verstandig mensch daaruit, dat u op den grond kwam te liggen, en niet dat u slechts het evenwicht verloor en nog van de fiets kon afstappen. Als u dat onderscheid niet weet, dan zoudt u in aanmerking komen, om voorgedragen te worden voor ontslag, want dan kunt u geen behoorlijk proces-verbaal opmaken".
Procureur-generaal, mr. Bauduin, tot getuige: Als het juist is, dat u bent doorgereden, hoewel de tram stilstond en daardoor de passagiers hebt belemmerd bij het instappen, dan is dat voor een particulieren fietser een zeer onbehoorlijk optreden.

Op zijn nummer gezet

Hierna komen de bovenvermelde getuigen hun verklaringen afleggen. Na elke verklaring roept de president den „mishandelden" agent weer naar voren: „U hoort het, deze getuige zegt, dat de tram al stil stond, toen u doorreed. „Ja het is toch niet waar". „U hoort het, deze getuige zegt, dat het geen stomp was, maar dat hij slechts de hand op uw arm legde..."
De tramconducteur heeft ook niets gezien van een boksende houding van den verdachte. En de koetsier van den reinigingsdienst heeft zelf zijn wagen tot stilstand gebracht op het teeken tot stoppen van den conducteur. Daarna is de agent nog doorgefietst!
Dit alles heeft ten gevolge, dat de behandeling van deze strafzaak voor het Hof voor den eersten getuige onaangenamer is dan voor den verdachte!
De Procureur-generaal is van oordeel dat van een,opzet om te mishandelen bij den verdachte niets is gebleken. Spreker vraagt derhalve vernietiging van het vonnis van den politierechter en vrijspraak van den verdachte. „Het optreden van dezen agent, die trouwens in burger was, dus als gewoon particulier optrad is", aldus de proc.-generaal, „absoluut mis geweest. Het is ongepast, op eenigerlei wijze te verhinderen, dat passagiers in de tram stappen". De verdediger, mr. S. B. de Leeuw sluit zich bij dit requisitoir aan. Het Hof zal op 19 Januari uitspraak doen.”

10 januari 1933
Door een brand in het perceel Utrechtschestraat 99 was het tramverkeer korte tijd gestagneerd.

Donderdag a.s. hoopte A. Wolf, Tweede Boerhavestraat 64 3 hoog alhier, de dag te herdenken, waarop hij 25 jaar geleden bij de Gemeentetram in dienst trad als conducteur.
De jubilaris behoorde tot de trouwste leden van de moderne arbeidersbeweging. Zolang „Het Volk" bestond is hij abonnee op dit blad geweest. Ook was hij reeds ruim 20 jaar georganiseerd in de Nederlandsche Bond van Personeel in Overheidsdienst.
“Het Volk” vertrouwde, dat het hem donderdag niet aan blijken van belangstelling zou ontbreken, en plaatste ook een foto van hem.

A. WOLF

Het adres van de jubilaris stond echter niet goed in de krant, want een dag later werd dit gecorrigeerd in Plantage Middenlaan 44.

12 januari 1933
Uit "Het Volk":
"**Reorganisatie van de tram**
STAMLIJNEN EN SECTIE-TARIEF
Gratis rit Dam—Muntplein v.v.
In het begin van de volgende week zal een voorstel van B. en W. verschijnen tot reorganisatie van het trambedrijf overeenkomstig de destijds in zijn nota door den waarnemenden directeur, dr. Lulo fs, ontwikkelde plannen.
B. en W. hebben zoowel de invoering van zg. „stamlijnen" van de Weteringschans naar het Centraalstation, als het aanbevolen sectietarief uit het plan van de tramdirectie overgenomen. De lijnen zullen worden verdeeld in vier secties. Wie van de tram gebruik maakt over de lengte van één sectie moet vijf cent betalen. Twee secties kosten een dubbeltje; drie of vier secties twaalf en een halve cent.
Desverlangd wordt voor drie of meer secties een overstapkaartje verstrekt, waarvan het getal volle secties, dat na den eersten rit over blijft, kan worden gebruikt voor een tweeden rit op een lijn naar keuze, mits de tweede rit aanvangt binnen drie kwartier na den op het kaartje aangegeven vertrektijd van den wagen van het beginpunt der lijn, waarop de eerste rit ls gemaakt.
Overstapkaartjes, waarmede de eerste rit wordt beëindigd of de tweede rit wordt aangevangen op het Stationsplein, geven, binnen den geldigheidsduur van drie kwartier, recht op een kosteloozen rit op het ringlijntje.
Het traject Dam—Muntplein wordt voor de toepassing van het sectie tarief op de lijnen 5 en 11 beschouwd als een toevoeging aan de sectie dezer lijnen, welke op het Muntplein aanvangt."

13 januari 1933
De kantonrechter heeft de voorzitter en de secretaris van de taxivereniging "A.V.O." ieder veroordeeld tot een boete van f 2, subs. 2 dagen hechtenis, wegens het in dienst stellen van een taxidienst in concurrentie met lijn 17, in strijd met de A.P.V.

15 januari 1933
In de Andreas Bonnstraat ondervond het tramverkeer ongeveer 10 minuten vertraging door een aanrijding tussen een tram en een vrachtauto.
Een zelfde vertraging liep het tramverkeer in de Marnixstraat op door een aanrijding tussen een tram van lijn 10 en een vrachtauto.

18 januari 1933
De gemeentetram is zeer tevreden over de Kromhoutmotor voor ruwe olie, die in een der autobussen is gemonteerd, en die enige weken in bedrijf is.

19 januari 1933
Gistermiddag rond 4 uur passeerde een zandschuit de geopende Kinkerbrug, toen de mast plotseling naar beneden kwam en op de aan de brug bevestigde bovenleiding van de tram neerkwam. De

bovenleiding werd vernield, en de brug kon niet meer dicht doordat de mast vast zat. Daardoor ontstond grote stagnatie in het tram- en andere verkeer. De lijnen 7 en 17 moesten worden omgeleid; De Tijd schreef: "De tramwagens van de lijnen 17 en 7 werden op last van den inspecteur van vervoer, den heer den Exter door de Borgerstraat gevoerd. Vanaf het Surinameplein en Mercatorplein gingen de wagens langs de Jan Evertsenstraat." Dat duurde tot ongeveer 6 uur. Toen kon de brug weer dicht, en was de bovenleiding gerepareerd.

20 januari 1933
Het gerechtshof vernietigde gisteren de uitspraak van de rechter in de zaak van de politieagent tegen een trampassagier (zie 9 januari), conform de eis van de officier van justitie, zodat beklaagde werd vrijgesproken en de politieman aan het kortste eind trok.

21 januari 1933
Morgen zullen bij de interland Nederland – Zwitserland de tramlijnen 2 en 16 van 12 tot 17 uur naar het Stadionplein worden geleid. Op de lijnen 6, 23 en 24 zal de dienst op die uren worden versterkt.

24 januari 1933
Gistermiddag rond half 12 is een motorwagen van lijn 13 door het omklappen van een wissel even voorbij de kruising Bilderdijkstraat – De Clercqstraat ontspoord en dwars over de rijweg komen te staan. Het tramverkeer ondervond in beide richtingen een vertraging van 20 minuten, toen had personeel van de tram, dat met een montagewagen snel ter plaatse was, de wagen weer in de rails.

In een gisteravond gehouden gemeenschappelijke vergadering van de Ned. Bond van Personeel in Overheidsdienst en de Centrale Ned. Ambtenaarsbond is scherpe kritiek geuit op het reorganisatieplan van wnd. directeur Lulofs. Die kritiek richtte zich op
Het gebrek aan medezeggenschap;
de uitingen van beledigende aard, die de wnd. directeur heeft geuit over de vakbekwaamheid en de motivatie van het personeel;
zijn ideeën over de invoering van lijnroosters en een regelmatige wagenloop;
de opvoering van de rijsnelheid en het daarmee gepaard gaande hogere elektriciteitsverbruik;
de invoering van districtscommandanten in plaats van de lijncontroleurs en chef-wagenbestuurders;
het door hem voorgestelde tariefstelsel, dat de beter gesitueerden bevoordeelt;
het stelsel van de stamlijnen;
de onnodige uitbesteding van werk, waardoor de afdeling ankerwikkeling dreigt te verdwijnen.
Hieronder het volledige artikel uit Het Volk:
"**HET TRAMBEDRIJF**
Antwoord van het personeel
Scherpe aanval op het rapport van dr. Lulofs
Geen vertrouwen in zijn leiding
Onjuiste politiek
Tarieven leveren geen voordeel voor den kleinen man
In de kleine zaal van gebouw „Bellevue" heeft gisteravond een gecombineerde ledenvergadering plaats gehad van de Amsterdamsche afdeelingen van den Ned. Bond van Personeel in Overheidsdienst en den Centralen Nederlandschen Ambtenaarsbond. Aanleiding tot het beleggen van deze vergadering was het reorganisatieplan, dat de waarnemende directeur der gemeente-tram, de heer Lulofs, bij den gemeenteraad heeft ingediend. Ter zake kundige leden van de bonden zijn van oordeel, dat aanneming van het plan- Lulofs funeste gevolgen voor het trambedrijf zou hebben en hebben een rapport samengesteld, waarin de voorstellen van -den wnd.- directeur critisch worden beschouwd. Dit rapport is in de gisteren gehouden vergadering met overgroote meerderheid door de leden aanvaard, waarbij tevens besloten werd, een afschrift te zenden aan de sociaal-democratlsche raadsfractie ter voorlichting bij de behandeling der bedoelde reorganisatievoorstellen. In de eerste plaats wordt gewezen op het gemis aan medezeggenschap, dat onder de leiding van den tegenwoordigen waarnemenden directeur is ontstaan. Dit komt tot uiting bij de reorganisatieplannen, die door een niet volkomen deskundige directie tot stand gebracht moeten worden, zonder dat daarin het deskundige personeel wordt gekend. Pogingen om in de Dienstcommissie over de reorganisatieplannen te spreken zijn volkomen mislukt.
Geen vertrouwen in de directie

Voor het slagen van een goede bedrijfsvoering zal het van zeer groote beteekenis zijn, dat de waarnemende directeur het vertrouwen bezit van het gansche personeel. Tot onze spijt, aldus1 het rapport, moeten wij- constateeren, dat organisaties en personeel hun vertrouwen aan den waarnemenden directeur niet kunnen schenken, zoolang hij ermede voortgaat een bedrljfs- en personeelspolitiek te voeren zooals wij tot op heden hebben meegemaakt. De waarnemende directeur heeft verklaard, dat hij bij de aanvaarding van zijn werkzaamheden ,nlet beschikte over de speciale vakkennis, die het Trambedrijf eischt en wil B. en W. en den Raad suggereeren, dat hij zich die kennis in zekeren tijd heeft eigen gemaakt.
In dit verband is het wel eigenaardig, dat de waarnemende directeur zoo afgeeft op de weinige vakbekwaamheid van het Trampersoneel van hoog tot laag. De beleediging door den waarnemenden directeur geuit in zijn rapport, dat het peheele peersoneel van hoog tot laag over geen enkele vakbekwaamheid beschikt, heeft dan ook onder het personeel ernstige ontstemming gewekt.
Nu het meer dan noodig ls, dat allen, die in het bedrijf werkzaam zijn, hun krachten concentreeren om het bedrijf over de crisismoeilijkheden heen te brengen, is een dlctatorische leiding voor het bedrijf, publiek en personeel ongewenscht.

Verhoogde rijsnelheid

Wat betreft de opvoering van de rijsnelheid zij opgemerkt, dat deze voor het publiek niet van belang ontbloot ls, maar ook hier zijn grenzen, die niet mogen worden overschreden. Waar het snelle rijden zeer zeker bedrijf svoordeelen biedt, zullen deze toch niet alleen het vaststellen van den rijtijd mogen bepalen. De veiligheid in het algemeen elscht, dat de rijtijden worden vastgesteld in overleg met de Dienstcommissie. Geen rationalisatie ten koste van de gezondheid van het personeel en de algemeene veiligheid op den weg. De waarnemende directeur van de tram wijst er op, dat sneller rijden een verhoogd stroomverbruik zal elschen. Welnu, de waarnemende directeur van de tram, tevens directeur van de G.E.W., heeft den stroomprijs van 3.2 cent gebracht op 2.5 cent, waarmede op zeer eenvoudige manier een flink bedrag bezuinigd wordt. De vraag mag gesteld worden, of deze verlaging niet vóór de komst van den waarnemenden directeur had kunnen plaats hebben. Zoo ja, dan mag de aldus verkregen bezuiniging niet op rekening van den waarnemenden directeur worden geplaatst.

Voor en tegen het tariefstelsel

In zijn algemeene beschouwingen over een tarief geeft de waarnemende directeur blijk te veel gevangen te zijn in het tarief stelsel door hem aan de G.E.W. toegepast. Dit stelsel geeft aan de best gesitueerden het grootste voordeel en aan de minst gesitueerden het minste of het ln geheel geen voordeel • Door goedkoope tarieven op de uren buiten de spitsuren gelegen, kan het verbruik toenemen als de verbruikers het verbruik kunnen verleggen naar die uren; dit nu is bijv. mogelijk bij het verbruik van electricitelt. doch niet voor het gebruik maken van de tram. > Door het invoeren van den stofzuiger, electrische strijkbout, enz. kan men een natuurlijke behoefte aan electricitelt ln het leven roepen. Hier Is het de techniek, die een behoefte doet ontstaan, maar voor de tram werkt de techniek juist tegenovergesteld. Door de fiets kan veel goedkooper aan de behoefte om zich te Verplaatsen worden voldaan. De grootgebruikers van de tram nemen een auto en vele kleingebruikers wenden zich tot de taxi.
Deze technische oorzaken, verzwaard door de crisis, werken nadeelig op de exploitatie van het trambedrijf.

Overstapjes brachten geen stijging

Wanneer het mogelijk zou zijn door lagere tarieven een stijging van het vervoer te bereiken, dan zou deze stijging gekomen moeten zijn toen het algemeen tarief van 10 cent per rit omgezet werd in een tarief van 10 cent voor het gebruik van twee lijnen, het thans geldende uniforme overstapsysteem. Men bedenke echter, dat het overstapje ingevoerd is in een tijdperk van dalende conjunctuur, het totaal aantal passagiers is gedaaty. Het aantal overstap-passaglers is echter percentsgewijze gestegen. De overstapjes zijn in zeker opzicht de kurk. waarop het vervoer van de Amsterdamsche tram nog drijft, omdat het zoo gewild is. Nu dit tarief niet de gewenschte uitbreiding van het aantal vervoerde passagiers heeft gebracht, komt de waarnemende directeur met een nieuw sectie-tarief, dat in wezen een verhoogd tarief is. BIJ de spoorwegen zoekt men het ln lagere tarieven, maar bij de Amsterdamsche gemeentetram zoekt men het in een tarlefsverhooglng voor den langen-afstandpassagier van 93 Pct., terwijl de korte-afstand passagier, berekend naar een vervoer van twee secties een voordeel heeft van 9 pct. of 1 cent per rit. Het tariefstelsel is onsociaal, omdat alle arbeiders in de buitenwijken boven de hooge huren ook de zwaardere lasten zullen moeten dragen van het tariefstelsel. Zij zullen het zijn, die in de ritprijzen vervallen van 12 ½, 15 en 17 ½ cent. Met zijn tarief zou de waarnemend directeur den arbeider drijven naar de fiets en nog veel meer dan thans reeds het geval is.

De waarnemende directeur beoogt met zijn tariefstelsel den prijs per rit afhankelijk te maken van de daaraan verbonden kosten, die sterk beïnvloed worden door de afgelegde ritlengte. Nu zou men denken dat de lengte der lijnen of secties den ritprijs zouden bepalen, maar ook hier gooit de waarnemend directeur zijn eigen standpunt omver. Om dit te bewijzen geven wij hier de lengte van enkele lijnen en hun ritprijzen. Lijn G met een afstand van 5105 M., ritprijs 10 cent, lijnen 13, 8, 9, 17 en 3, met een korteren afstand per rit 12 ½ cent; verschil In afstand van minimum tot maximum, voor ritten van 10 ct. bedraagt niet 'minder dan 5105 M.—3310 M. is 2795 M. Volgens het standpunt van den waarnemenden directeur, dat de ritprijs sterk wordt beïnvloed door de afgelegde ritlengte, zou uit bovenstaand voorbeeld met recht de conclusie getrokken mogen worden, dat de exploitatiekosten van een lijn met een lengte van 3310 M. gelijk is aan een lijn met een lengte van 5105 M. Met de indeeling van de secties is het niet beter, De eerste sectie van lijn 17 heeft een lengte van 3365 M. tegen een tarief van 5 cent. maar de eerste secties van de lijnen, 4, 16 34 en 35 hebben een lengte van 850 M. ook tegen een tarief van 5 cent; verschil in lengten niet minder dan het liefst maar 1515 M. lijn 18, lengte 3310 M. tarief 10 cent, hier rijdt men 55 M. minder en moet men 100 pct. meer betalen.

Vergissingen kunnen niet uitblijven

Voorts is dit stelsel dermate gecompliceerd, dat passagiers welke volkomen te goeder trouw zijn. vergissingen zullen maken. Dit komt, doordat de passariers, met een afloopend sectietarief kunnen overstappen en door bepaalde gedeelten te voet af te leggen alle mogelijke combinaties kunnen maken. Het zwakke punt is, dat de waarnemend directeur eigenlijk aan de eene zijde een tariefsverlaging wil toepassen aan de andere zijde een tariefsverhooging en dat hij zich niet realiseert dat een tariefsverhooging wel passagiers afstoot, daarentegen een geringe tariefsverlaging (zooals alle Duitsche trambedrijven aantoonen) geen stijging van het vervoer doet zien in dezen crisistijd. Met deze tweevoudige tariefsverandering ls dus geen onderlinge compensatie van meeropbrengst of minderopbrengst te wachten, doch het resultaat zal zijn aan beide zijden minder opbrengst Volgens het bovenstaande ls te zien, dat als er met het sectietarief evenveel passagiers vervoerd worden als thans, het financieele resultaat f 150.000 a f 400.000 ten achter blijft, afhankelijk van de wijze, waarop het vervoer zich verdeelt over 12 i, 10 en 5 centS-passaglers. Valt het resultaat uit volgens de verdeeling van den waarnemenden directeur, dan moeten 12i millioen passagiers méér vervoerd worden om f 300.000 méér te ontvangen. Doch het vervoer van 12i millioen passagiers mees, kost ook meer, en wel ongeveer f 500.000 per jaar. Het financieele resultaat Is dus oók 'in dit geval nog f 200.000 per jaar minder dan thans!! . • \>i sof. yr.\ • Een tariefsverhooging heeft, vooral in Amsterdam, een sociaal zeer onaangenamen kant: reducties hebben het groote gevaar de totaal-opbrengst sterk te verlagen, zonder méér passagiers aan te brengen. Reductietarieven voor vaste klanten van 2, 4 rf 6 ritten per dag zouden ingevoerd moeten worden door knlpkaarten van 12, 24 of 36 ritten binnen een week te verrijden. Naar onze vaste overtuiging zullen de door den waarnemenden directeur aangegeven middelen niet tot verhooging van het aantal passagiers bijdragen. Afvloeiing van personeel moge voor het trambedrijf vermindering van het tekort ten gevolge hebben, doch de kosten van de G.A.R. zullen daardoor aanzienlijk stijgen.”

25 januari 1933

De commissie van bijstand voor de gemeentebedrijven heeft zich beraden over het voorstel van b. en w. inzake de reorganisatie bij het trambedrijf ingevolge het plan-Lulofs. Er was forse kritiek op de voordracht, o.a. op het stamlijnenplan, de tariefherziening en ook op de verschillende grote werken, die uit het plan voortvloeien. De commissie is niet tot een beslissing kunnen komen, de wethouder en een commissielid onthielden zich van stemming, terwijl van de overige leden er twee met het voorstel instemden en twee niet. De voordracht komt nu weer terug in het college van b. en w.

26 januari 1933

Gisteren wilde een bejaarde man de Utrechtschestraat oversteken, maar halverwege stapte hij terug vanwege een naderende auto. Daardoor kwam hij op de tramrails terecht, valk voor een tram. Die remde meteen, maar de man werd wel overreden. Toen de tramwagen was opgevijzeld, en hij eronder vandaan gehaald was, bracht een ambulance hem naar het Binnengasthuis, waar bleek, dat hij geen zwaar lichamelijk letsel had opgelopen.

Dinsdagavond rond half 12 stak een plm. 45-jarige voetganger het Damrak bij de Oudebrugsteeg over, tussen twee auto’s door. Hij scheen de tweede echter niet opgemerkt te hebben, want hij liep daar tegenaan, werd tegen de grond geslingerd, en bleef met een bloedende hoofdwond op de

tramrails liggen. Omdat hij een hersenschudding kon hebben, durfde men hem niet te verplaatsen, met als gevolg, dat de trams een kwartier vertraging opliepen. Een ambulance bracht de man naar een ziekenhuis.

27 januari 1933
Met ingang van 25 januari rijden op de lijnen 24 en 25 ook 's ochtends tussen 8 en 9 uur trams vanaf de Olympiaweg, resp. Amstellaan, die niet verder gaan dan het Rembrandtplein. Ook deze trams hebben boven [1] het lijnnummer een R in de beugel. Ten aanzien van het overstappen gelden dezelfde regels als voor de R-treinen, die in de middaguren rijden.

30 januari 1933
In verband met de felle koude, waardoor het aantal passagiers terugloopt, heeft de directie van de gemeentetram besloten een proef te nemen met elektrische verwarming. Die zou gisteren [2] genomen worden met motorwagen 153 op lijn 3.

31 januari 1933
In de Raadhuisstraat had het tramverkeer gisteren een kwartier vertraging, omdat een trampassagier onwel was geworden en bewusteloos geraakt was.

1 februari 1933
De voormalige bijremise aan de Amsteldijk zal worden ingericht als werkinrichting voor blinden. De gemeenteraad heeft hier gisteren toe besloten.

2 februari 1933
Een man sprong woensdagavond op de Adm. De Ruyterweg bij de Zeven Provinciënstraat van een niet geheel stilstaande tram van de N.Z.H. Hij kwam te vallen en scheen zich bezeerd te hebben. Hij werd een winkel binnengebracht en de G.G.D. werd gewaarschuwd. Die onderzocht hem, en het bleek allemaal nogal mee te vallen, want de man kon gewoon naar huis.

Vandaag vierde de tramconducteur G.J. Wolk, dat hij 25 jaar tramconducteur bij de Gemeentetram was.

G.J. Wolk

3 februari 1933
Uit De Tijd:
"**REORGANISATIE DER TRAM**
Gaan de plannen niet door?
Wij hebben eenige dagen geleden medegedeeld dat de Commissie van bijstand voor de gemeentebedrijven, in haar vergadering van 23 Januari jongstleden, geen meerderheid opleverde om

---

1 Aldus het Nieuw Israëlitisch Weekblad, waaraan dit bericht ontleend is.

2 Volgens Het Vaderland; in De Tijd stond, dat de proef vandaag, 30 januari dus, genomen werd.

het dagelijksch gemeentebestuur gunstig te adviseeren over de concept-voordracht behelzende de voornaamste plannen tot reorganisatie van ons tramnet, aldus herinnert het „Handelsblad". De ontwerp-voordracht is Vrijdag 27 Januari d.a.v. in de vergadering van het college van B. en W. behandeld. Ook daarin bleek de meerderheid niet geneigd, zij het ook op verschillende gronden, met de voordracht mede te gaan; en werd wel niet gestemd en in een volgende bijeenkomst van het dagelijksch bestuur zal de eindbeslissing worden genomen, doch het resultaat staat reeds vast. De gevolgen van de in de Commissie van bijstand en in het college van B. en W., ten opzichte van de voorgestelde reorganisatie aan den dag getreden gezindheid zullen zijn, dat de concept-voordracht niet bij den Raad wordt ingediend. Aan dr. Lulofs zal dit zeer binnenkort ter kennis worden gebracht. B. en W. zullen hem, onder grooten dank voor de ernstige moeilijkheden die hij vrijwillig bereid was, in het gemeentebelang voor de saneering van het trambedrijf, het hoofd te bieden, ontheffen van zijne functie als waarnemend tramdirecteur.
Binnenkort zullen sollicitanten worden opgeroepen, ter vervulling van de vacature van directeur."

5 februari 1933
Naar De Standaard verneemt hebben b. en w. de reorganisatieplannen opnieuw besproken in aanwezigheid van dr. Lulofs. Zij hadden enkele bezwaren inzake het tarief. Dr. Lulofs zal nu nagaan in hoeverre aan die bezwaren tegemoet gekomen kan worden. Daarna komt deze kwestie opnieuw in b. en w.
De Telegraaf bracht gisteren een overeenkomstig bericht.
Intussen hebben b. en w. nog steeds geen beslissing genomen, zo schrijft De Tijd. Volgens deze krant zal dr.Lulofs eerst het sectietarief in het college toelichten.

Gistermorgen omstreeks half elf is in een tram van lijn 23 een aanspreker onwel geworden, en in elkaar gezakt. Geneeskundige hulp mocht niet meer baten; hij bleek reeds te zijn overleden.

7 februari 1933
Op de hoek van de Roelof Hartstraat werd een 40-jarige man gewond door rondvliegende glasscherven bij een aanrijding tussen een taxi en een tram, ne oest in een ziekenhuis worden opgenomen.

14 februari 1933
Uit Het Volk:
"Ir. Lulofs' lot
Als de heer ir. Lulofs, nu nog waarnemend directeur van de gemeentetram, ontslag neemt of krijgt, en terugkeert naar de G.E.W., dan heeft hij dit te danken aan zijn personeelspolitiek. Het is goed, dat nog eens uitdrukkelijk vast te leggen. De heer Lulofs behoort tot het type bedrijfsleider, dat denkt in systemen en berekeningen, waarin voor menschelijke waarden en andere dan strikt zakelijke waardeeringen geen plaats is. Vakbonden en vakbondsbestuurders zijn hem een gruwel; arbeiders een helaas vooralsnog onmisbare last.
In een bedrijf als de Electriciteitswerken kunnen personeelsbelangen uiteraard evenmin als bij de tram verwaarloosd worden. Maar de factor menschelijke arbeid is daar geringer dan bij een trambedrijf — een typisch „personeelsbedrljf"! — en in zulk een verhouding is een directeur als de heer Lulofs beter op zijn plaats en gemakkelijker in te toornen, indien hij arbeidersbelangen bedreigt.
Bij de tram heeft de heer Lulofs zijn groote technische deskundigheid kunnen ontplooien. Maar reeds in zijn nota aan B. en W. deed hij een mateloos groven aanval op de positie van het personeel. Ook daarna toonde hij maar weinig geneigdheid tot menschkundig optreden. Zelfs een raadsbesluit, dat den bestuurders en conducteurs tegen overschrijding van den vastgestelden arbeidstijd zocht te beschermen, werd niet dan na herhaalden aandrang behoorlijk toegepast.
Men vergt van het trampersoneel, dat het vriendelijk en behulpzaam is tegenover het publiek. Het moet „service" — de aangebeden „service" van den modernen bedrijfsleider! — geven. Maar kan men deze hooge eischen stellen aan een personeel, dat slechts een getal is in ir. Lulofs berekeningen en een uitgavepost op zijn begrooting? De vraag stellen is haar beantwoorden. Een personeelsbedrijf eischt een directeur, die naast technische bekwaamheid uitblinkt in den goeden omgang met zijn arbeiders. Wat uiteraard geenszins zeggen wil, dat hij binnen zijn bevoegdheden geen gezag zou mogen oefenen en niet ook in deze verhouding „de directeur" zou moeten zijn.
Wij betreuren, dat dr. Lulofs naast zijn voortreffelijke , bekwaamheden de eigenschappen mist, die hem tot den aangewezen leider van een groot personeel zouden stempelen. Wat ook de aanleiding

mocht vormen van zijn binnen korter of langer tijd te verwachten ontslag, hier ligt, naar onze overtuiging de oorzaak."

17 februari 1933
Dr. Lulofs heeft voor de tweede keer, en nu definitief, ontslag gevraagd uit zijn funktie van wnd. directeur van de gemeentetram. In zijn reorganisatieplan heeft hij de tarieven ingevolge de bezwaren van b. en w. aangepast.

18 februari 1933
Bij het rangeren op de Hoofdweg bij het Mercatorplein is een conducteur met zijn rechterbeen bekneld geraakt tussen twee tramwagens. Hij had vermoedelijk alleen een vleeswond.

Ten gevolge van een aanrijding tussen een auto en een tram in de Marnixstraat kreeg de tram 5 minuten vertraging.

21 februari 1933
B. en w. hebben gunstig beschikt op de aanvraag van dr. Lulofs om ontslag als wnd. directeur Gemeentetram. Er zal een oproep worden geplaatst voor de vervulling van de vacature.

F. van B., lijnwerker bij de Gemeentetram, is failliet verklaard.

23 februari 1933
Uit De Tijd:
"**EEN ONGEVAL BIJ DE TRAM**
B. en W. geven inlichtingen
Op vragen van het raadslid Van Meurs inzake het ongeval, dat in de Centrale Werkplaatsen van de Tram aan de Tollensstraat op Woensdag 28 December j.l. den rijtuigschilder A. Snel, oud 59 jaar, is overkomen als gevolg van het verrichten van huisschilderswerkzaamheden welke hem waren opgedragen, waarbij hij van een hoogte van circa vijf meter is gevallen, met het gevolg, dat hij het leven daarbij heeft gelaten, antwoorden B. en W.:
De aan den werkman Snel gestelde vraag, of hij bezwaar had tegen het hem op te dragen werk, was niet een gevolg van de omstandigheid dat de directie het werk bijzonder gevaarlijk of oneigenlijk om verricht te worden door een rijtuigschilder vond, doch van een algemeen geldend voorschrift. De betrokken werkman heeft uitdrukkelijk verklaard, dat hij geen bezwaar tegen het werk had. In verband met een overcompleet aan schilders bij de Tram zijn huisschilders bij de Electriciteitswerken te werk gesteld. Na deze tewerkstelling waren bij de Tram een voldoend getal huisschilders overgebleven, zoodat de vraag, of hier rijtuigschilders moesten worden aangewezen, ontkennend beantwoord moet worden. Snel had reeds eerder werkzaamheden in een kap verricht.
Alle ter beschikking van B. en W. zijnde gegevens betreffende dit ongeval worden ter inzage gelegd. Daaruit blijkt, dat het ongeval niet een gevolg is van een bepaalde personeelspolitiek als uitvloeisel van de reorganisatie van de Tram. Er bestaat derhalve voor B. en W. geen aanleiding tot het treffen van bijzondere maatregelen."

27 februari 1933
Advertentie uit De Tijd (verscheen ook in Het Volk):

Bij de GEMEENTE AMSTERDAM is te vervullen de betrekking van
DIRECTEUR DER GEMEENTETRAM
Op zegel gestelde sollicitaties met uitvoerige zakelijke gegevens en afschriften van toelichtende stukken worden vóór 16 Maart a.a. tegewacht bij Burgemeester en Wethouders van Amsterdam.
Persoonlijke bezoeken kunnen slechts worden afgewacht, indien sollicitanten daarvoor zijn uitgenoodigd.

Deze advertentie werd op 2 maart nogmaals geplaatst.

Door een botsing tussen twee auto's op het kruispunt Weteringschans – Vijzelgracht in de nacht van zaterdag op zondag werden de remiseritten op een aantal tramlijnen ernstig vertraagd.

28 februari 1933
B. en w. deelden de gemeenteraad mee, dat per 1 maart dr. W. Lulofs is eervol is ontslagen als wnd. directeur van de gemeentetram. Met die waarneming hebben zij nu belast Mr. Dr. J.C.H. van der Beeke, chef van Algemene dienst bij de gemeentetram.

Gisteren, maandagavond is een 7-jarige jongen in de Spaarndammerstraat door een tram van llijn 5 overreden, waardoor hij een been zal moeten missen. Het was zijn eigen schuld, want hij wilde op de tram springen, kwam te vallen, en raakte met een been onder de wielen van de bijwagen.
Op de Dam werd een 84-jarige man door een motorwagen van lijn 14 overreden, toen hij zonder uit te kijken van het trottoir stapte. De tram moest worden opgevijzeld en het slachtoffer werd bewusteloos naar het Binnengasthuis gebracht.

2 maart 1933
Uit De Tijd:

DE NIEUWE MOTORBOOT der Noord-Zuidhollandsche Tram wordt binnenkort te Amsterdam in gebruik gesteld.

3 maart 1933
In de Van Baerlestraat raakte een 16-jarige jongen, die door een auto was aangereden tussen die auto en een tramwagen beklemd, waardoor hij een vleeswond opliep.

Het Nieuw Isr. Weekbl. Meldt, dat de fa. Asser in de Koningsstraat aan clientèle, die meer dan f 5 besteden, op vertoon van de kassabon de kosten van de tramrit vergoedt.

7 maart 1933
Door een brand in het pand Leidschestraat 5, waarin het reisbureau van Lissone & Co is gevestigd, kreeg het tramverkeer 20 minuten vertraging.

Op het Muntplein ondervond het tramverkeer 13 minuten vertraging, toen een vrouw bij het uitstappen, zodanig kwam te vallen, dat ze niet verder kon.

8 maart 1933
In de Witte de Withstraat kwam een 6-jarige jongen onder de baanschuiver van een tramwagen van lijn 7; hij had alleen enkele schaafwonden. De tram kreeg 20 minuten vertraging.

9 maart 1933
Op de Rozengracht kreeg het tramverkeer 10 minuten vertraging, omdat van een grote verhuiswagen op het tramspoor de motor afsloeg en niet meer aan de gang te krijgen was. Tenslotte duwde het trampersoneel met behulp van een aantal omstanders het vehikel aan de kant.

10 maart 1933
In februari 1933 (28 dagen) met 8 regendagen vervoerde de tram 8.328.500 passagiers, tegen in februari 1932 (29 dagen) en 5 dagen neerslag 9.591.269; en in januari '33 met 7 regendagen 9.265.752 passagiers. Van 1 januari—28 februari '33 met 15 dagen neerslag werden 17.594.000 passagiers, en van 1 jan.—29 febr. '32 met 12 regendagen 20.253.917 passagiers vervoerd.

De heer J. Knoop Sr., Inspecteur bij de Gemeentetram, zal 13 maart herdenken, dat hij voor veertig jaar geleden bij deze instelling, destijds nog Amsterdamsche Omnibus-Mij., in dienst trad.

13 maart 1933
Ter gelegenheid van de jaarlijkse Stille Omgang liet de N.Z.H. verschillende extra diensten rijden.

Zaterdagmiddag is een vrouw van middelbare leeftijd op een vluchtheuvel op de kruising De Clercqstraat – Bilderdijkstraat tussen twee wagens van een tram van de N.Z.H. gevallen. Zij raakte beklemd tussen de vluchtheuvel en een baanschuiver, en overleed aan haar verwondingen.

Uit protest tegen het slappe optreden van de politie tegen "snorders" heeft een groot aantal taxichauffeurs zaterdagavond omstreeks half 11 het verkeer bij het RAI gebouw verstoord. Vooral de tram had daar erg veel last van.

17 maart 1933
Een soortgelijke actie als op de 13e gemeld vond gisteravond rond 12 uur plaats op de Dam. Diverse taxi's werden kriskras door elkaar midden op straat geparkeerd, en weer was de tram het belangrijkste slachtoffer; lange rijen trams stonden op Damrak en Rokin. De politie maakte na een kwartier een einde aan de demonstratie.

18 maart 1933
De demping van de Vijzelgracht nabij de Weteringschans is nagenoeg voltooid. Als begin april de 3-jarige HBS zal worden gesloopt, is daarmee ruimte gecreëerd voor een nieuwe brede brug over de Lijnbaansgracht, waarmee voor de tram en het overige verkeer zoveel ruimte zal ontstaan, dat opstoppingen tot het verleden zullen behoren.

21 maart 1933
Het raadslid Boissevain heeft b. en w. verzocht een interpellatie te mogen houden over huurstaking in West. Hij wil in het bijzonder weten of twee tramconducteurs inderdaad de leiders zijn van deze staking, en welke maatregelen het college denkt te nemen.

23 maart 1933
Wederom hebben acties van taxichauffeurs het tramverkeer op diverse plaatsen gehinderd, in de Leidschestraat, Koningsplein, Vijzelgracht, Van Woustraat, kruising Rozengracht verschenen soms tientallen auto's tegelijk, waarvan – bij voorkeur op de trambaan – ineens "de motor weigerde", of "de remmen niet meer werkten". Doordat een en ander in het spitsuur plaatsvond, liep het verkeer volkomen vast. De politie was snel ter plaatse, en arresteerde verschillende chauffeurs, die niet meewerkten om hun auto's te verwijderen, of wegduwen daarvan wilden beletten.

Op het Stationsplein werd een 64-jarige man in een tramwagen onwel; hij werd naar het Binnengasthuis gebracht.

De bovenleiding van de N.Z.H. stond vanochtend ten gevolge van een auto-ongeval bij Halfweg zonder stroom, zodat er geen trams konden rijden.

24 maart 1933

De dieselmotor, die op proef in een bus van lijn C was geplaatst, heeft zeer goed voldaan, en een aanzienlijke brandstofbesparing opgeleverd. Deze motor zal nu definitief gebruikt worden.

25 maart 1933
Een werkman, die vrijdag van het dak van het N.Z.H.-station aan de Adelaarsweg viel, werd met een beschadigde wervelkolom in het Binnengasthuis opgenomen.

29 maart 1933
Weer is een arbeider, nu een 23-jarige elektricien, van de kap van het N.Z.H.-station in Noord gevallen. Hij werd zwaargewond naar een ziekenhuis gebracht, waar hij overleed.

Vannacht omstreeks 1 uur heeft op de hoek van het Mercatorplein en de Jan Evertsenstraat een botsing tussen een tram van lijn 7 en een auto plaats gevonden. Het voorbalkon van de motorwagen werd ingedrukt en de trambestuurder raakte lichtgewond.

30 maart 1933
Woensdagmiddag om 5.30 uur wilde een 74-jarige vrouw bij de Obrechtstraat de trambaan van lijn 2 oversteken. Zij lette echter niet op een naderende tram. Hoewel de bestuurder uit alle macht remde, raakte de vrouw onder de motorwagen. De wagen moest worden opgevijzeld. Het slachtoffer had een hersenschudding, een linkerarmfractuur en verschillende schaafwonden. De Geneeskundige Dienst bracht haar naar het Tesselschade-ziekenhuis. Het tramverkeer ondervond een half uur vertraging.

31 maart 1933
Een advertentie uit Het Nieuwe Israelietisch Weekblad:

GOOISCHE TRAM

INGAANDE ZATERDAG 1 APRIL A.S.

Verlaging Abonnementstarieven

Invoering GOEDKOOPE dagretours op ALLE trajecten van 15 cent en hooger

Retourtarief van Amsterdam naar:

Muiden . . . . . 50 cent
Muiderberg . . . . . 70 cent
Naarden . . . . . 75 cent
Bussum-Crailoo-Laren . . 90 cent
Blaricum-Huizen . . . één gulden
Hilversum . . . . . één gulden

Zie verder de strooibiljetten verkrijgbaar aan de stations en in de tram.

DE DIRECTIE

31 maart 1933
Naar aanleiding van de door dr. H. Pinkhof geuite bezwaren tegen de JoZo-zoutreclame in de wagens van de tram hebben B. en W. onderzocht of deze bezwaren gegrond zijn. Thans hebben zij meegedeeld geen bezwaren tegen verlenging van het reclamecontract te hebben.

4 april 1933
Volgens De Telegraaf gaat het beter met de tram. De inkomsten zijn boven de raming en de vervoerscijfers vertonen een stijging. Een nieuw tarief wordt overwogen.

5 april 1933
Uit De Tijd:
"TRAMTARIEF BLIJFT GEHANDHAAFD
Op kleine trajecten zes-centsritten
In afwachting van de benoeming van een directeur van het trambedrijf, voor welk ambt zich ongeveer negentig sollicitanten hebben aangemeld, blijft de bestudeering der reorganisatie van het tramnet voorloopig rusten.
Met de quaestie van het tarief is het anders gesteld, de tegenwoordige waarnemende tramdirecteur, mr. dr. J. C. H van der Beeke en zijn staf hebben het ernstig bekeken en kwamen, naar het „Handelsblad" weet mede te deelen, allereerst tot de conclusie, dat het algemeen tarief van elf cent moest worden gehandhaafd. Door wethouder Abrahams is hun wel gevraagd of vermindering mogelijk was, doch een nauwkeurig onderzoek deed zien dat zelfs als de invoering van het dubbeltjestarief het vervoer eenigszins belangrijk zou doen stijgen, het bedrijf een verlies zou lijden van vier à vijf ton aan verminderde ontvangsten.
De conclusie luidt dus, het bestaande tarief van elf cent te handhaven.
Er is echter naar andere middelen gezocht om het tramvervoer te doen toenemen.
Naar wij vernemen, dringt de waarnemende directie er op aan een laag tarief in te stellen voor kleine trajecten van lijnen, zooals bijv. van het Centraalstation tot het Muntplein; van het C. S. naar het Spui; van het Javaplein naar de Mauritskade bij het Koloniaal Instituut; van de Weesperzijde naar de Ceintuurbaan bij den Amsteldijk; van het Mercatorplein naar de De Clercqstraat.
Voor deze en tal van andere kleine afstanden, rijdende van een der eindpunten, zou de ritprijs zes cent bedragen; de bedrijfsleiding hoopt door invoering van dezen maatregel het trammen te doen toenemen.
Een andere maatregel, evenmin als eerstgenoemde tot bijzondere uitgaven leidende, is de invoering van vroegritweekkaarten.
Voor f 0,75 per week zal de houder van zoo'n kaart op iederen werkdag vóór een bepaald, nader aan te geven uur in den morgen van de tram gebruik kunnen maken. Die kaart zal niet het recht van overstappen geven, wel kan de houder, na een aangegeven morgenuur of op een ander later uur van den dag, ermede terugrijden.
Indien de tegenwoordige tramdirectie haar zin krijgt, zullen er kaartjes voor kinderen bereden de tien jaar worden ingevoerd tegen 7 ½ cent; ze geven ook overstapbevoegdheid.
Er zullen voorts wijzigingen worden aangebracht betreffende scholierkaarten; voor de begeleiding van gebrekkigen e.d.g,
Het overstappen wordt geheel vrijgesteld, behoudens de bepaling, dat binnen de 45 minuten de terugrit moet worden aanvaard en de passagier geen gebruik mag maken van de route van uitgifte.
Binnenkort zullen deze voorstellen in de daarvoor aangewezen instanties worden behandeld.

Een man van ongeveer 50 jaar, die uit het gebouw van het Leger des Heils aan de Wittenburgergracht kwam, wilde daar op een rijdende tram van lijn 19 springen. Hij viel en liep een hoofdwond en een hersenschudding op. Met een ambulance werd hij naar het Binnengasthuis gebracht.

Een 27-jarige leerling-machinist, die bij de Ruijschstraat langs de spoorbaan naar het Weesperpoortstation fietste, werd door een tram van de Gooische gegrepen; hij liep een hoofd- en een beenwond op, en werd in het O.L.V. Gasthuis opgenomen.

6 april 1933
Een foto uit De Tijd:

VEERTIEN OUDELOCOMOTIEVEN van de Noord-Hollandsche tram zijn door een firma te Utrecht aangekocht en werden Woensdag te Amsterdam verscheept

9 april 1933
In maart 1933 vervoerde de tram 9.276.000 passagiers, tegen 10.162.128 in maart 1932, hetgeen een achteruitgang betekent van 886.128 passagiers. Daartegenover echter staat dat in februari 1.266.773 en in januari 1.396.896 passagiers minder vervoerd werden dan in de overeenkomstige maanden van 1932.

12 april 1933
Uit de Tijd:
"**HET TRAMTARIEF**
Verlaging tot tien cent?
B. en W. hebben, naar „Het Volk" meldt, besloten, terug te keeren tot het dubbeltjestarief, niet slechts voor gewone ritten, doch ook voor de overstapjes, die geldig zullen zijn voor alle lijnen, behalve op de lijn van afgifte en eventueele „parallellijnen". In de tweede plaats hoopt men het vervoer te vergrooten door voor de eerste trajecten van de begin- en eindpunten der lijnen af niet meer dan zes cent te vragen."
Als voorbeelden van die korte trajecten noemde Het Volk: lijn 1, Hoofddorpplein – J. P. Heijestraat, lijn 4, Trompenburgstraat – Ceintuurbaan, lijn 9, Molukkenstraat – Mauritskade, lijn 11, Van Swindenstraat – Station W.P.

13 april 1933
De burgemeester heeft gisteren in de gemeenteraad aangekondigd, dat een voorstel omtrent de tramtarieven in mei a.s. op de agenda zal komen.

14 april 1933

Weth. de Miranda deelde gisteren in de gemeenteraad mee, dat met het Rijk overeenstemming is bereikt over het omhoog brengen van de spoorbanen in oost. De kosten voor de gemeente zijn geraamd op f 4.535.226, exclusief de verlegging van de Gooische tram (f 388.000). Verwacht wordt dat de werkzaamheden acht jaar zullen duren.
Volgens een artikel in De Tijd van 24 april worden de kosten van alle werken in het kader hiervan tezamen geschat op ƒ 27.315.000. Hiervan dragen de spoorwegen tien miljoen gulden bij en Rijk en gemeente de rest, zodat de gemeente ƒ 8.932.000 zal hebben bij te dragen.

16 april 1933
Bij de aanstaande verkiezingen zal voor de bewoners van Osdorp een speciale buslijn naar Sloten rijden. Daar is het dichtstbijzijnde stembureau. De bus zal tussen 8 en 16 uur ieder heel uur uit Osdorp vertrekken.

19 april 1933
B. en W. hebben besloten, dat de gemeenteraad zal worden voorgesteld:
1. Het elf cents tarief voor gewone en overstapkaartjes te handhaven;
2. Kaarten, geldig voor vijf ritten, beschikbaar te stellen voor f 0.50;
3. Voor het berijden van de kleine trajecten de enkele kaartjes op zes cent te stellen doch ook daarvoor kaarten voor vijf ritten uit te geven voor f 0.25.
In de praktijk komt het voorstel dus neer op de herinvoering van het dubbeltjestarief en zes cents ritten voor de kleine afstanden.

Maandagmorgen wilde de brug over de Kostverlorenvaart aan het einde van de Kinkerstraat nadat een schip was doorgelaten niet meer dicht. Dit duurde 45 minuten. De tramwagens van de lijnen 7 en 17 hoopten zich aan beide kanten op, en veel passagiers die naar de stations moesten, werden van deze langdurige verkeersstremming de dupe. Nog lang na het ongeval was het tramverkeer van deze twee lijnen in de war.

20 april 1933
In de Haarlemmerstraat kreeg een vrachtauto een aanrijding met een motorwagen van lijn 5, waarvan het voorbalkon licht werd beschadigd. Van de vrachtauto brak een wiel. De chauffeur, die onder de invloed van sterke drank verkeerde, werd gearresteerd en in bureau Droogbak ingesloten.

22 april 1933
In verband met de aubade op de Dam, zal maandag 24 april het verkeer van Damrak naar Rokin van 10.30 tot 12.30 uur zijn gestremd. Het tramverkeer zal gedurende deze periode als volgt zijn geregeld:
De lijnen 4, 16, 24 en 25 eindigen bij het Muntplein en berijden de lus Reguliersbreestraat, Rembrandtplein. Regulierdwarsstraat;
De lijnen 9 en 11 eindigen op het Rokin nabij den Dam;
Lijn 5 zal rijden: Weesperzijde, Sarphatistraat, Weesperstraat, Joden Breestraat, Gelderschekade, Stationsplein en verder langs gewone route naar Oostzaanstraat ;
Lijn 14 zal rijden Llnnaeusstraat, Plantage Middenlaan, Mulderstraat, Joden Breestraat, Gelderschekade, Stationsplein, N.Z. Voorburgwal, Raadhuisstraat en verder langs gewone route naar Van Hallstraat.

23 april 1933
Ir. W. Wijt van de gemeentetram houdt op 27 april in het Veiligheidsmuseum een lezing over laswerk bij de gemeentetram.

24 april 1933
Uit De Tijd:
"**WIJZIGING TRAMTARIEF**
De prijs van elf cent per rit wordt gehandhaafd
Eenige korte trajecten
Er is over de tram en wat daarmee verband houdt al zooveel te doen geweest, dat, al drukten we ook de geheele voordracht van B. en W. terzake, welke Zaterdagmiddag verscheen, af, onze lezers vermoedelijk weinig nieuws daarin zouden vermogen te ontdekken. Wij volstaan daarom na de

vermelding, dat B. en W. het om allerlei redenen niet raadzaam hebben geacht het algemeen tarief van elf op tien cent terug te brengen met weer te geven wat B. en w. den Raad als concept-besluit aanbieden.
Het algemeen tarief zal dus, zooals gezegd, worden gehandhaafd op elf cent, voor lijn 22 blijft de ritprijs bepaald op 1 cent. Voor een kind beneden 10 jaar zal slechts een bedrag van 7 ½ cent verschuldigd zijn, met dien verstande dat de conducteurs kunnen verlangen, dat drie kinderen beneden tien jaar slechts twee plaatsen innemen. Kinderen beneden drie jaar worden, wanneer zij op schoot zitten of bij gebrek aan plaats op schoot worden genomen, kosteloos vervoerd. Een overstapkaartje is voor den tweeden rit geldig op een lijn naar keuze, mits de tweede rit aanvangt binnen drie kwartier na den op het kaartje aangegeven vertrektijd van den wagen van het beginpunt der lijn van uitgifte van het kaartje en de passagier bij den tweeden rit niet terugkeert op de route van de lijn van uitgifte. De trajecten Stationsplein—Koningsplein en Stationsplein—Muntplein worden voor de toepassing van deze bepaling als één gemeenschappelijke route beschouwd.
Overstapkaartjes, waarmede de eerste rit wordt beëindigd of de tweede rit wordt aangevangen op het Stationsplein, geven, binnen de drie kwartier, recht op' een kosteloozen rit op lijn 22.
Voor een rit op nader door B. en W. aan te wijzen korte trajecten, aansluitende aan de begin- of eindpunten der tramlijnen (waaronder behooren de trajecten Koningsplein—C.S en Muntplein—C.S.) zal een tarief gelden van zes cent.
Tienrittenkaarten met overstapgelegenheid zullen ƒ 1 kosten, vijfrittenkaarten, eveneens met het recht tot overstappen, ƒ 0.50, voor de korte trajecten: een tienrittenkaart ƒ0.50 en een vijfrittenkaart ƒ0.25.
Een dagkaart, geldig op den dag van uitgifte voor 15 ritten op alle lijnen door één persoon kost ƒ0.75.
Het verdere tarief is als volgt samengesteld: voor een weekkaart, geldig gedurende één week voor 2 rittqn per dag op Maandag tot Vrijdag en voor 2 ritten op Zaterdag of Zondag, door één persoon zonder overstappen ƒ 1; voor een vroegritweekkaart, geldig gedurende één week voor 2 ritten per dag, waarvan 1 voor 7 ½ uur (op Zondag vóór 8 ½ uur) en 1 na 9 ½ uur (op Zondag na 10 ½ uur) voormiddag, op Maandag tot Vrijdag en op Zaterdag of Zondag, door één persoon zonder overstappen ƒ 0,75; voor een abonnementskaart geldig alle dagen, den geheelen dag, en wel: een netkaart, voor het geheele net per kalendermaand ƒ 15, verhoogd met ƒ 0,10 zegelkosten; een tweelijnskaart, voor de twee daarop aangeduide aansluitende lijnen, per kalendermaand ƒ 10; een eenlijnskaart, voor de daarop aangeduide lijn, per kalendermaand ƒ 7.50; een trajectkaart, voor de daarop aangeduide aansluitende gedeelten van twee lijnen, tot een afstand van ten hoogste 7 ½ K.M., per kalendermaand ƒ 7.50; voor een scholierkaart, uitsluitend voor schoolbezoek, ten dienste van jongelieden, die den achttienjarigen leeftijd nog niet of tijdens den loopenden schoolcursus hebben bereikt, alsmede voor hun geleiders, geldig op werkdagen voor den, in verband met één bepaalde bestemming, op de kaart aangeteekenden volledige rit, en wel: een ochtendkaart, geldig éénmaal per dag vóór 9 ½ uur voormiddag per kalendermaand ƒ1.50; een middagkaart, geldig tweemaal per dag tusschen 11 ½ uur voormiddag en 2 ½ uur namiddag per kalendermaand ƒ2.25; een avondkaart, geldig tweemaal per dag, éénmaal voor een rit tusschen 5 ½ en 7 ½ uur namiddag en éénmaal voor een rit tusschen 8 ½ en 10 ½ uur namiddag per kalendermaand ƒ 1.50; een dagkaart, geldig meermalen per dag vóór 9 uur namiddag, per kalendermaand ƒ4.50;
Aangezien er naar de meening van B. en W. geen reden bestaat om het verband, dat tot nu toe tusschen het tramtarief en het tarief voor de personenveren heeft bestaan, te verbreken. achten zij het juist, dat ook voor de veren kaarten voor 10 en 5 vaarten tegen verlaagden prijs en een 7 ½ cent-tarief voor kinderen worden ingevoerd. Voorts is ingetrokken de machtiging tot het bij wijze van proef invoeren van overstapkaartjes van de Boorstraat naar den Verbindingsdam, aan welke overstapjes gebleken is geen voldoende behoefte te bestaan.”
Tevens stelden b. en w. voor honden in de trams toe te laten.

In aansluiting op het bericht van 14 april wordt inzake de positie van de Gooische Tram in relatie tot de spoorwegwerken in Oost en Zuidoost het volgende gemeld:
Het vervallen van het Weesperpoortstation zal tevens tot gevolg hebben, dat de Gooische Tram een ander eindpunt zal moeten verkrijgen. Overeenstemming is verkregen o ver het leggen van dat eindpunt bij het nieuw te bouwen station in de Watergraafsmeer, welk punt de tram dan zal bereiken van de Hartveldsche brug af over een nieuwe baan, die zal lopen langs den Ringdijk van de Watergraafsmeer en de Duivendrechtsche laan, zoals die is geprojecteerd in het gewijzigde uitbreidingsplan-Watergraafsmeer.

26 april 1933
De afgelopen nacht heeft de politie een auto aangehouden, waarmee een aantal personen doende was borden met verkiezingsleuzen voor de R.S.P. aan de bovenleidingspandraden van de tram op te hangen. In de Weesperstraat en op Kattenburg was men er inderdaad al in geslaagd een paar borden op te hangen, doch die werden snel weer verwijderd en in beslag genomen.

30 april 1933
Op de hoek van de Spuistraat en de Raadhuisstraat vond een aanrijding plaats tussen een tram van de N.Z.H. en twee auto's, die veroorzaakt werd doordat een voetganger plotseling de rijweg op liep.

2 mei 1933
De tram heeft gisteren veel hinder ondervonden van niet minder dan drie optochten ter gelegenheid van de 1 mei-viering. De grootste optocht was die van de S.D.A.P. met 20.000 deelnemers, van het Fredrik Hendrikplantsoen via Frederik Hendrikstraat – Bilderdijkstraat – Constantijn Huygensstraat – Overtoom – Stadhouderskade – Hobbemastraat naar het Museumplein. De andere optochten waren die van de communisten (C.P.H.), van het Oosterpark naar de Indische Buurt (5.000 deelnemers) en die van de syndicalisten (R.S.P.), van het Parkschouwburg terrein naar de Westermarkt (300 deelnemers).

Maandagsvond is op de Stadhouderskade bij de Overtoom een vrouw door een tram aangereden. Met een hersenschudding is ze overgebracht naar het Wilhelminagasthuis.

3 mei 1933
Een actiecomité, dat voor toelating van honden op de tram ijvert, heeft een adres aan de gemeenteraad gezonden, die een voorstel daartoe binnenkort zal behandelen. Volgens een berekening in De Tijd kan dat jaarlijks f 9.000 opleveren, uitgaande van een vervoer van drie honden met hun baasje per lijn per dag (heen en terug).

6 mei 1933
Woensdagmiddag zal de gemeenteraad bijeenkomen ter behandeling o.m. van enige vraagstukken betreffende de gemeentetram.
De agenda vermeldt de voordracht tot vaststelling van een tarief voor het vervoer door de gemeentetram en een tarief voor de personenveren over het IJ, onder intrekking van de bestaande tarieven, de aan B. en W. verleende machtiging tot het invoeren van overstapkaartjes en het besluit tot tijdelijke verhoging der tarieven. Hierbij komen tevens in behandeling het voorstel van de raadsleden Van Meurs en Gulden inzake de herinvoering van overstapjes op de tram en het voorstel van de raadsleden mevr. Van Zelm-Van den Berg en Seegers tot het wederinvoeren van de vroegritten (pasjes) voor zes cent; en het voorstel van het raadslid Kitsz om het tramtarief te bepalen op vijf cent per rit op alle lijnen; en benevens de missive van B. en W., houdende mededeling, dat zij dr. W. Lulofs, op zijn verzoek, eervol hebben ontheven van de waarneming der functie van directeur der gemeentetram, dat zij voorloopig met die taak hebben belast mr. dr. J. C. H. van der Beeke en dat zij voor de definitieve vervulling van de betrekking sollicitanten hebben opgeroepen; ook komt hierbij aan de orde het adres van het comité van actie inzake het vervoer van honden op de gemeentetram.

De Tijd beschrijft een gecompliceerd ongeval:
"**GECOMPLICEERDE AANRIJDING**
Een sneltrein van de Haarlemsche Tram ging de bocht bij de Krommert in toen uit de Chasséstraat een bakfiets kwam aanrijden, waarvan de bestuurder nog vóór de tram wou wegkomen.
Terzelfdertijd kwam uit stadsrichting een luxe auto. Tot overmaat van ramp was er nog een vierde tusschenpersoon, te weten een fietser, die tusschen bakfiets en auto verzeild raakte.
Een botsing was toen niet te vermijden. De autorijder reed den fietser aan, die tegen den grond werd gesmakt en met een beenbreuk in het Wilhelminagasthuis moest worden opgenomen.
Ook tusschen tram en auto kwam eenige „wrijving", waarvan beide de letsels overhielden.
Een en ander had een vertraging van ongeveer een half uur tot gevolg."

7 mei 1933

Het lid van de gemeenteraad dr. M. de Hartogh heeft de volgende brief aan de gemeenteraad gestuurd:
"Ondergeteekende heeft de eer het volgende voor te stellen:
De Raad noodigt B. en W. uit, in het tarief voor het vervoer door de Gemeentetram, hetwelk door hen wordt overgelegd bij hun voordracht van 21 April 1933, de volgende wijzigingen aan te brengen:
A. het tarief voor een rit of een rit met overstapkaartje wordt voor een volwassene gesteld op 10 cent; voor een retour kaart je voor een volwassene op 15 cent; voor kinderen beneden tien jaar bedragen de prijzen resp. 7 ½ en 10 cent.
B. de prijs voor korte ritten wordt bepaald op 5 cent.
C. het voor de veren wordt gesteld op 10 cent in plaats van 11 cent.
Ondergeteekende meent, dat nu B. en W. zelf erkennen, dat de verhouding van den ritprijs tot 11 cent onjuist is geweest, deze prijs wederom op 10 cent dient te worden gesteld. Te gereeder meent hij dit voorstel te moeten doen, omdat wel vaststaat, dat het voor het trammend publiek veel eenvoudiger is, een dubbeltje te betalen dan 11 cent.
Ook de conducteurs zullen hun werk veel gemakkelijker en vlugger kunnen verrichten dan bij een 11-cents-tarief het geval is, nu herhaaldelijk geld teruggegeven moet worden, hetgeen vooral op drukke uren nadeelig voor het bedrijf moet worden geacht.
Voorts meent ondergeteekende te moeten voorstellen, retourkaartjes in te voeren, die den geheelen dag geldig zijn. Reeds het feit, dat overstapjes herhaaldelijk gebruikt worden, om er retour-ritten mee af te leggen, wijst er op, dat aan soortgelijke kaartjes behoefte bestaat. Bovendien werken dergelijke retour-kaartjes stimuleerend op het gebruik van de tram.
Bij het invoeren van een 10-centstarief en de retourkaartjes kunnen de tien- en vijfrittenkaarten en de weekkaarten vervallen, hetgeen van een groot belang is, daar het tarief hierdoor voor het publiek veel overzichtelijker is."

9 mei 1933
Uit het Algemeen Handelsblad de volgende kritiek op het Stadionvervoer:
"TRAM EN STADION.
Verbeteringen in den dienst aangebracht. — Nog eenige desiderata.
Men schrijft ons :
Naar aanleiding van de ervaringen bij den vorigen grooten voetbalwedstrijd in het Stadion (Nederland—Hongarije, 5 Maart) hebben wij in het „Handelsblad" van 16 Maart jl. erop gewezen, dat door de regeling van het extra-trammaterieel op zoo'n dag niet alle extra-wagens bij het einde van den wedstrijd productief werden gemaakt, tot schade voor het bedrijf en tot ongerief van het publiek. Wij gaven toen aan, op welke wijze hierin verbetering kon worden gebracht, nl. door alle extra-wagens tegen het einde van den wedstrijd te verzamelen in de remise Havenstraat en — voor lijn 24 — op den Stadionweg.
Zondag — bij den wedstrijd Nederland— België — bleek ons, dat in alle opzichten aan de door ons genoemde bezwaren was tegemoet gekomen en dat de door ons voorgestelde regeling geheel was overgenomen. Na twee uur werden de overbodig geworden tramtreinen van de lijnen 2, 6, 16 en 23 in de remise Havenstraat opgeborgen en die van lijn 24 in hoofdzaak op het anders ongebruikte spoor op den Stadionweg en voor de rest ook in de remise. Tegen vier uur stonden de treinen in de Havenstraat gereed in de volgorde waarin het publiek op het Stadionplein tusschen de hekken was opgesteld, dus 23, 16, 6 en 2.
Het resultaat was, dat tusschen 16 u. 20 en 16 u. 45 belangrijk méér passagiers konden worden opgenomen dan bij vorige gelegenheden, doch de geweldige piasregen maakte dezen keer het aantal liefhebbers nog veel grooter, zoodat het toch niet mogelijk was aan alle vraag naar plaatsruimte te voldoen.
Het komt ons voor, dat -— ook bij beter weer — het aantal extra-wagens, dat op de thans ingevoerde wijze uit de remise Havenstraat kan worden aangevoerd, nog met succes (voor bedrijf en publiek) kan worden vermeerderd. Wanneer de menschen eenmaal zien, dat er voortdurend trams gereed staan om vol te loopen, komt er vanzelf meer animo om er gebruik van te maken; ook al zit de regen er niet met een karwats achter, zooals gisteren.
Eigenlijk is het ook vanzelf sprekend, dat de tram niet in staat is — zelfs als zij het oorspronkelijke aantal extra-wagens, zooals nu, concentreert — om in een half uur dezelfde passagiers terug te brengen, die zij vóór den wedstrijd in anderhalf uur heeft heengebracht — tenzij er n a den wedstrijd nog meer materiaal wordt gebruikt. Lijn 6 bijv. kan in anderhalf uur met haar 18 tramtreinen 2700 personen aanvoeren, maar veronderstellen wij, dat het er 2000 zijn. Worden de 8 extra-tramtreinen

na afloop op een half uur geconcentreerd, in welken tijd er 6 tramtreinen van den gewonen dienst vertrekken, dus samen 14, dan is de capaciteit dus 1400 en moeten er dus nog 600 na dit half Uur worden verwerkt.
Inderdaad was de menschenmenigte binnen de hekken en bij lijn 24 op den Stadionweg nog lang niet verwerkt, toen de laatste extra-trams vertrokken waren. En de toen volgende gewone dienst was op dit vervoer in het geheel niet berekend. *)
Nu zou men zich in dit geval op den regen als overmacht kunnen beroepen. Maar dan had men toch nog wel gelegenheid gehad, om te toonen dat alle krachten werden ingespannen. En dat was niet in alle opzichten het geval. Het extra-materieel was nu eenmaal in en toen uit de honderden wachtenden aan alle halten in de omgeving van den Amstelveenscheweg bleek, dat de bijzondere taak van de tram nog niet was afgeloopen, was er alle reden, een deel der wagens nog een rit meer te laten maken. Men moet bedenken, dat deze lijnen er niet alleen voor het Stadion zijn; want het was voor de menschen die langs de route van de lijnen wilden opstappen om wanhopig te worden, dat gedurende drie kwartier tot één uur geen enkele plaats in de lijnen 6, 16, 23 en 24 (vooral 6 en 23) beschikbaar kwam.
Omstreeks 17 u. 10 kwamen de extrawagens van lijn 23 alweer leeg terug bij de Havenstraat en de talrijke menigte, die bij de halte aldaar al heel lang stond te wachten op lijn 23, moest het aanzien, dat deze wagens de remise inreden. Eerst te 17 u. 20 konden daar ter plaatse voor het eerst eenige passagiers worden opgenomen, maar bij het Vondelpark was er zelfs tot 17 u. 40 nog geen plaats. Ongetwijfeld hadden de extrawagens op al deze lijnen met één rit meer royaal hun kostje opgehaald en daarbij het publiek een grooten dienst bewezen.
Al is er dus nog wel iets aan deze regeling te verbeteren, men is reeds een heel eind in de goede richting.
*) Waarom geen reserve van autobussen voor vervoer van passagiers naar het centrum van de stad op het Stadionplein geplaatst? — Red."

Het Centraal Bureau van Buurtverenigingen heeft zich tot de gemeenteraad gewend met de volgende wensen inzake de tram:
A. Betreffende het tarief:
1. Invoering van een tarief van 5 cent op korte trajecten (deze trajecten moeten zo oordeelkundig en billijk mogelijk worden ingedeeld);
2. invoering van een tarief van 7 ½ cent voor elke rit op een enkelvoudige lijn;
3. invoering van een overstaptarief van 10 cent.
B. Betreffende de rijtijd: Bevordering van een snellere verbinding per tram, o.a. door een doelmatiger verdeling van de halten.
C. Betreffende rookgelegenheden: Het toegaan van roken in de volgwagens, zooals ook reeds elders het geval is.
D. Ten slotte stelde de vergadering van het centraal Bureau het voorstel van B. en W. om het vervoer van huisdieren in de tramwagens toe te staan, zeer op prijs.

10 mei 1933
Uit het Algemeen Handelsblad:
"**HET TRAMTARIEF.** Eindelijk de goedkoope trajecten. — Kunnen eenige der voorgestelde wijzigingen beter wachten tot de komende reorganisatie ?
Men schrijft ons:
Voor het eerst sedert langen tijd zijn er thans voorstellen aangaande de tram ingediend, waarmee men — van het standpunt van het publiek uit — geheel ingenomen kan zijn. Het gaat dezen keer alleen om het tarief en wel hoofdzakelijk om de volgende wijzigingen:
1. invoering van verlaagd tarief voor trajecten aan de uiteinden der lijnen;
2. verlaging van het algemeene tarief van 11 op 10 cent bij gebruik van 5- of 10-rittenkaarten;
3. definitieve invoering van de overstapjes, gepaard met vereenvoudiging van de bepalingen omtrent het gebruik;
4. invoering van goedkoope vroegritweekkaarten;
5. invoering van goedkoope kinderkaartjes;
— dus inderdaad, zooals het in de voordracht van B. en W. luidt: wijzigingen met een sociale strekking, die ertoe moeten bijdragen, de tram bij het publiek meer populair te maken.
De goedkoope eind-trajecten.

Van den eerstgenoemden maatregel kan ook voor het bedrijf direct voordeel worden verwacht. Het zal zeker algemeen instemming vinden, dat thans e i n d e l ij k ertoe wordt overgegaan.
Bij verschillende gelegenheden hebben wij in de afgeloopen jaren in het „Handelsblad" er op gewezen, dat dit invoeren van goedkoope eindtrajecten een uitstekend middel is om de tram meer populair te maken, zonder dat er voor het bedrijf geldelijk risico aan verbonden is; integendeel met de zekerheid, dat het lets opbrengt.
Wij schreven dit reeds in Aug. 1928, toen het 5-centstarief voor het traject Dam (Postkantoor)—Stationsplein werd voorgesteld. Later, toen het 11-cents tarief voor de deur stond (Sept. 1931) schreven wij hieromtrent: „dit is al zoo vaak met klem bepleit: deze 5 cents passagiers vergen geen enkele nieuwe uitgave en de opbrengst van hun ritten is letterlijk „meegenomen".
Doch het invoeren van dezen voor de hand liggenden maatregel liet nog steeds op zich wachten; telkens als er faciliteiten voor het publiek verloren gingen (opheffen van lijnen) werd verzuimd er zoo iets voor in de plaats te stellen. Het laatst behandelden wij deze quaestie nog bij onze bespreking van het door dr. Lulofs voorgestelde sectie-tarief.
Hoewel de trajecten zelf in de voordracht van B. en W. niet genoemd worden, mag men wel aannemen, dat het in de bedoeling ligt als zoodanig in te voeren de baanvakken, die in het "Hbl." van 9 April j.l. [3] zijn genoemd. Zoowel het aantal als de lengte van deze trajecten zijn ruim gekozen, zoodat er zelfs bij zijn, die het risico meebrengen, dat door den toeloop van 6 (5)-cents passagiers extra materieel in gebruik zal moeten worden gesteld. Vooral in de ochtendspitsuren is er kans op plaatsgebrek op trajecten als: Hoofddorpplein —J. P. Heyestraat (lijn 1), Olympiaweg—Roelof Hartplein (lijn 24), Amstellaan —Ceintuurbaan (lijn 25). Hiermee wordt reeds rekening gehouden ln de voordracht van B. en W.: van de geraamde opbrengst wordt ƒ 30.000 afgetrokken voor „extra vervoermaatregelen op enkele lijnen". Men schijnt het dus zoo op te vatten, dat aan het instituut van de 6 (5)-cents ritten als zoodanig wel iets ten koste mag worden gelegd op een enkele lijn, wanneer maar over de geheele linie de nieuwe groep van passagiers een saldo oplevert. Zoo dit inderdaad de opvatting is, mag misschien nog gewezen worden op drie trajecten, die logisch in het thans gekozen systeem behooren, doch er waarschijnlijk uit zijn gelaten, omdat zij elk slechts door één lijn bereden worden, vrij goed bezet zijn en dus in de spitstijden wellicht extra maatregelen zouden vorderen.
Wanneer men ziet, dat van het Stationsplein af voor 6 (5) cent te bereiken zullen zijn: 1. de Westermarkt (13, 17); 2. het Spui (1, 2); 3. de Munt (4, 5, 9, 11, 16, 24, 25) dan ontbreken als 6 (5)-cents trajecten: Stationspslein—Haarlemmerplein (5), Stationsplein—Waterlooplein (8) en Stationsplein—Kadijksplein (19). Wellicht ware na te gaan, of deze trajecten alsnog aan de lijst kunnen worden toegevoegd. Zooals de opgave thans luidt, zouden de lijnen 8 en 19 de eenige zijn, met sleohts één goedkoop eindtraject.

De tariefsverlaging.

Ook de terugkeer van het 11 cents op het dubbeltjestarief (want dit is het practisch resultaat van de te verstrekken 5-rittenkaarten) zal door het publiek met vreugde worden begroet en bijdragen tot de populariteit van de tram.
Toch zit er aan deze wijziging meer vast, want — in tegenstelling met de zooeven besprokene — zal zij naar schatting een verlies meebrengen van ƒ 300.000 per jaar. Zij grijpt dus niet onbelangrijk in in de verhouding tusschen ontvangsten en uitgaven en men zou de opvatting kunnen hebben, dat de komende directeur zijn aandacht niet alleen aan reorganisatie van de exploitatie als zoodanig zal moeten wijden, doch — om in de richting van een sluitende begrooting te komen — ook vragen van tarief en de quaestie van de overstapjes onder de oogen zal moeten zien. Men zou derhalve bedenkingen kunnen opperen tegen het feit, dat — vlak voordat de nieuwe functionnaris zijn moeilijke taak (zie het „Hbld." van 28 Maart j.l.) moet aanvaarden — een besluit wordt genomen, dat het budget bezwaart en de tariefspolitiek bij voorbaat vastlegt, terwijl bij de algemeene reorganisatie misschien een oplossing in andere richting gewenscht kon blijken te zijn.
Tot zoover onze medewerker.
Naar onze meening kan echter de proef, zooals zij in het voorstel van B. en W. belichaamd is, wel gewaagd worden, want er zijn onmiddellijk maatregelen noodig om de populariteit van de tram en daardoor het aantal passagiers weer omhoog te brengen. En bovendien is de nieuwe directeur niet gebonden aan de regelingen, die hij bij zijn optreden zal vinden en waaraan hij toch zeker niet zal tornen alvorens zelf een diepgaande studie van de nooden en behoeften van het bedrijf te hebben gemaakt. Voor een dergelijke studie is tijd noodig, gedurende welke periode tevens zal blijken in

---

3 Helaas ontbreekt deze krant in het archief van de Kon. Bibliotheek.

hoeverre met de thans aanhangige voorstellen succes wordt bereikt. Bovendien zou 't al zeer onpractisch zijn het publiek en de conducteurs elk oogenblik met nieuwigheden of ingewikkelde regelingen aan te komen, — we dienen thans af te wachten hoe de nieuwe tarieven, enz., gelijk de raad ze zal vaststellen, in de practijk zullen voldoen. Op grond van die ervaring kan dan later in de goede richting verder worden gebouwd.

Kaart uit 1934, waarop de korte trajecten in rood zijn aangegeven:

12 mei 1933
In april van dit jaar (met 4 regendagen) vervoerde de tram 8.983.000 passagiers, tegen 10.062.800 in april 1932 (13 regendagen) en 9.283.976 in maart 1933 (met 7 regendagen).
Van 1 januari tot en met 30 april zijn vervoerd 35.857.000 passagiers, tegen 40.478.845 In de overeenkomstige periode van het vorige jaar.

13 mei 1933
Uit het Algemeen Handelsblad:
"**HET TRAMTARIEF.**
Geen reorganisatie van het bedrijf.
De tram zal voortaan, mits op vijf- of tienrittenkaarten betaald, een dubbeltje kosten, er zullen kinderkaarten zijn voor 7 ½ cent en vroegritkaarten per week, meer goedkoope „korte ritten" dan nu en scholier-middagkaarten, gelegenheid voor huisdieren om mee te trammen en nog een paar nova meer.
Om hiertoe te komen heeft de Raad ongeveer zeven uren noodig gehad. En ten slotte is het besluit er nog doorgejakkerd: de zaak moest af, en het werd een caricatuur van een debat op het laatst. Zooveel zit er vast aan den tram-poespas. Geen wonder, want groote economische fouten moeten zich grootelijks wreken. Er is zooveel economisch gezondigd dat er veel, zeer veel ook te redderen valt. Het einde daarvan ligt nog heel ver weg. Geraamd tekort voor 1933: ƒ 1.6 millioen. Dit catastrofale verlies heet een crisisverschijnsel, en is het ook tot op zekere hoogte; maar het falikante crisisbeleid der gemeente, handhaving der loonen*) en verhooging van de tarieven, heeft inderdaad de catastrofe, gebracht. Toen alles daalde, daalde en nog eens daalde, toen de fietsen de helft van hun vroegere prijzen en de taxi's een nog geringer deel ervan kostte, achtte de Amsterdamsche tram

het nog mogelijk, duurder dan vroeger te wezen: zoo was haar prijs buitengewoon ver boven de economische waarde, en dat voor een inderdaad niet monopolistisch bedrijf!
Aldus ongeveer de requisitoirs, die wij van de heeren Carels, Boissevain, Ter Haar en Rustige hoorden, tenminste voorzoover het dan de economische en de sociale quaestie betreft. Verder was er nog de geschiedenis van het ontijdig afgebroken directoraat van den heer Lulofs, waarop wij hier nu niet ingaan; de averechtsche sociale opvattingen van het Amsterdamsche gemeentebestuur, en wij bedoelen daarmede niet het d a g e l ij k s c h bestuur, is in den grond de oorzaak geweest dat men dezen werkelijken reorganisator, wiens „geniale greep" zelfs in „Het Volk" erkend is, per saldo ontijdig heeft laten gaan. En zoo zitten wij nu met de vacature: ze moet worden vervuld, maar een iets minder slecht tarief was nog veel sterker urgent.
Wethouder Abrahams heeft uitgelegd, dat deze tariefsverandering geen reorganisatie van het bedrijf beteekent, en evenmin op de (de volgende) reorganisatie kan wachten; dat was eigenlijk het hoofdfeit van zijn betoog. Dit nieuwe tarief, ontworpen mit Mühe und Not, wekt niet de verwachting dat het verlies erdoor zal verdwijnen, maar moet een nog verdere inzinking van het vervoer tegengaan.
Het voorstel van den heer De Hartogh (eenvoudig tien-cents-tarief en pasjes van 15 c.) is verworpen, en met tien stemmen tegen is de voordracht aanvaard. Daarmede is een kleine stap gezet in een juiste richting — maar een die zonder een algeheele wijziging van geest, methoden en opvattingen van het bestuur niet tot een goed vervolg leiden kan. Technische reorganisatie is er al geweest en Zal er misschien nog meer kunhen volgen, maar de kern van de zaak is de sociale quaestie, en daar raakt men niet aan.
*) En wat voor loonen! De heer Carels vertelde nog dat een "gewone" portier bij het trambedrijf ongeveer ƒ 50 per week verdient, en die bij het hoofdkantoor nog wat meer."
Aangenomen werd een voorstel van Dingemans (r.k.) om b. en w. een tarief te laten ontwerpen, dat rekening houdt met de af te leggen afstand, verworpen een voorstel van Ter Haar (c.h.) om geen dieren op de tram toe te laten, dat laatste met 31 tegen 8 stemmen.

14 mei 1933
Het Algemeen Handelsblad heeft vernomen, dat met de invoering van het nieuwe tramtarief een periode van zes weken zal zijn gemoeid, zodat de inwerkingtreding per 1 juli kan worden verwacht.

16 mei 1933
Maandagmorgen is in de Vijzelstraat bij de Keizersgracht een 25-jarige man onder de tram geraakt. Hij raakte ernstig gewond, en werd naar het Binnengasthuis vervoerd.

17 mei 1933
Het vervoer met de gemeentelijke trams en autobussen bleef de eerste maanden van dit jaar achteruit gaan; vervoerd werden per tram 24.600.000 passagiers (27.800.000 in 1932, 1e kw.); per bus 2.288.000 (2.577.000).

Dinsdagmiddag veroorzaakte een zandschipper op de Weesperzijde bij de Schollenbrug met de staaldraad van zijn laadboom, die tegen de bovenleiding van de tram kwam, daarin kortsluiting, waardoor beide draden smolten en de stroom uitviel. Er werd om een montagewagen gebeld, en tijdens de reparatie lag het tramverkeer op de Weesperzijde 25 minuten stil.

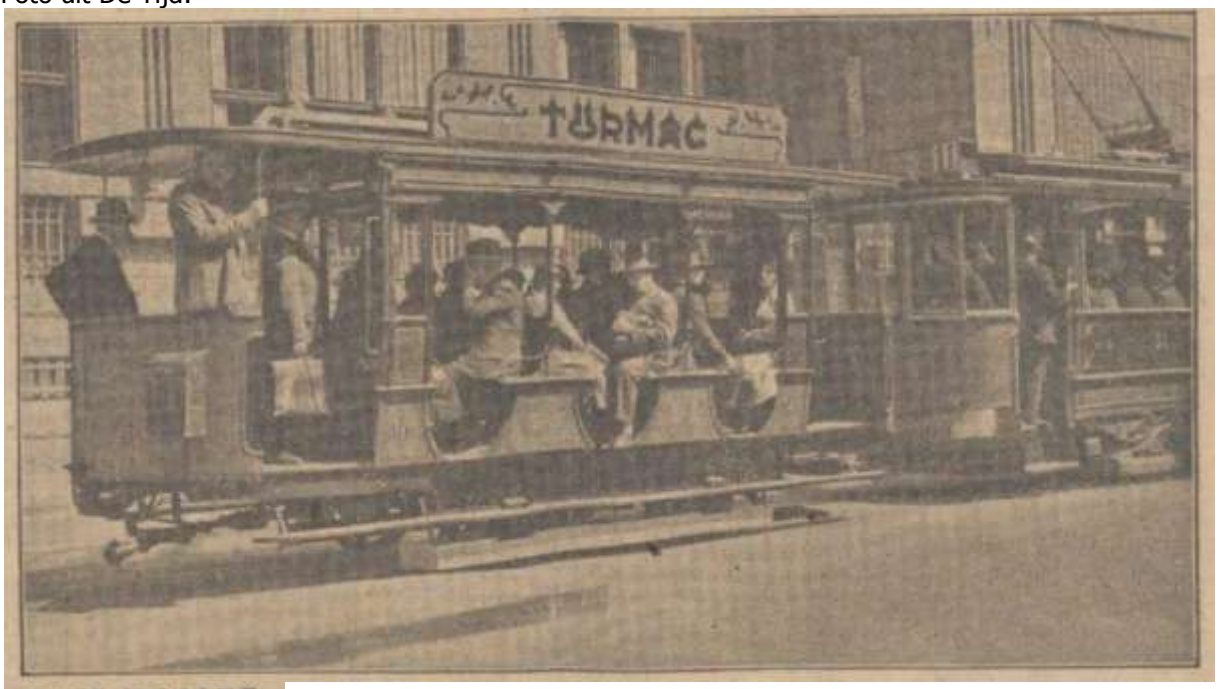
Gisteravond is een man in de Kinkerstraat met een wiel van zijn fiets in de tramrails terechtgekomen, waardoor hij viel en met een hersenschudding in het Wilhelminagasthuis moest worden opgenomen.

20 mei 1933
Vrijdagavond omstreeks half zeven brak op de Nieuwezijds Voorburgwal door kortsluiting brand uit in een motorwagen van lijn 2. De brandweer bluste de brand met zand, en het tramverkeer had ongeveer een kwartier vertraging.

22 mei 1933
Vanmorgen begaven twee politieagenten zich per fiets op weg naar het bureau Raampoort. Op de Rozengracht botste een van hen bij een uitwijkmanoeuvre tegen de koperen stang van een tegemoetkomende motorwagen van lijn 13. Hij viel en werd overreden door een achter hem rijdende vrachtauto met grint. Een wiel daarvan ging hem over het hoofd, en hij was op slag dood.

23 mei 1933
Door een breuk in een hoofdwaterleidingbuis op het Haarlemmerplein, vanochtend om half 9, kwam de tramremise aldaar onder water te staan. Het water maakte een groot gat in de straat, en stroomde via de Vinkenstraat en de Nieuwe Wagenstraat naar de Brouwersgracht. Om 9 uur was het lek provisorisch gedicht.

24 mei 1933
Foto uit De Tijd:



EEN ZOMERSCHE MEI en een open tramwagen passen bij elkaar.

25 mei 1933
Toen gisterochtend een moeder met haar 5-jarig zoontje het Rokin bij Peek & Cloppenburg wilde oversteken, gleden beiden op het natte asfalt uit en vielen op straat, vlak voor een tram van lijn 25. Beiden raakten onder het voorbalkon en raakten de baanschuiver, maar konden spoedig bevrijd worden. In het Binnengasthuis werd geconstateerd dat beiden slechts schaafwonden hadden; de moeder kon meteen naar huis, maar het werd beter geoordeeld haar zoontje nog een nacht ter observatie te houden.

27 mei 1933
Afgelopen nacht omstreeks 1 uur is een auto, die bij de Haarlemmersluis richting Martelaarsgracht reed, in botsing gekomen met een tram, die in tegenovergestelde richting reed. Van de drie inzittenden van de auto raakten er twee door glasscherven gewond, gelukkig niet ernstig, zodat zij, na in het Binnengasthuis verbonden te zijn, naar huis konden.

1 juni 1933
Gisteravond is op de hoek van de J.P. Heyestraat en de Jacob van Lennepstraat een 58-jarige man, die de straat zonder uitkijken overstak, door een bijwagen van de tram aangereden. Hij bleef bewusteloos liggen, en werd, vermoedelijk met een bekkenfractuur, naar het Wilhelminagasthuis vervoerd.

2 juni 1933

Wegens reparatiewerkzaamheden aan de brug over de Singelgracht bij het Station W.P. zal de route van lijn K worden gewijzigd. De bussen uit Watergraafsmeer rijden door Ruyschstraat en Swammerdamstraat naar de Mauritsstraat, waar standplaats wordt ingenomen bij de Swammerdamstraat.

In verband met het 50-jarig bestaan van de ANWB, dat op 30 juni en 1 juli a.s. gevierd wordt, zal de gemeente aan leden van die bond, op vertoon van hun bondsinsigne, voor f 1 een kaart verstrekken, die op beide dagen recht geeft op vervoer op alle lijnen van de gemeentetram.

3 juni 1933
Gistermorgen is onder het Oostelijk Viaduct een vrachtauto in botsing gekomen met een tram van lijn 22. De voorzijde van de auto werd geheel ingedrukt, de tram had weinig schade. Omdat een voorbijganger na het ongeval rook uit de auto zag komen, had die via een brandmelder de brandweer gewaarschuwd, die echter voor niets uitrukte.

7 juni 1933
De Gooische Tram heeft afgelopen Pinksteren (5 en 6 juni) door het bijzonder fraaie weer een druk vervoer gehad, op 1e Pinksterdag werden 18.250 passagiers vervoerd, en op 2e Pinksterdag 23.400.

Maandagmorgen sprong op de Westermarkt een man van een rijdende tram. Hij kwam ongelukkig terecht en brak een been.

10 juni 1933
In mei 1933 (met 12 regendagen) heeft onze tram 9.016.000 passagiers vervoerd tegen 10.303.940 in mei '32 (met 9 dagen regen). In april '33 (4 regendagen) waren er 8.966.794 passagiers in het tijdvak 1 jan.—31 mei '33 44.857.000 en in datzelfde tijdvak in 1932 50.782.785.

11 juni 1933
Het tramverkeer op de Hortusbrug ondervond een kwartier vertraging omdat een 33-jarige wielrijder bij de Nieuwe Heerengracht tegen een vrachtauto was aangereden, en de rails versperd waren.

13 juni 1933
Maandagmiddag is een meisje van 7 jaar op de Meeuwenlaan onder een tram van de N.Z.H. terechtgekomen. Nadat de brandweer de baanschuiver had doorgezaagd en het meisje bevrijd kon worden, bleek ze op het eerste gezicht niet ernstig gewond. Toch werd ze door de G.G.D. ter observatie naar het Binnengasthuis gebracht.

20 juni 1933
De commissie van bijstand voor de gemeentebedrijven onder voorzitterschap van weth. Abrahams heeft gisteren besloten b. en w. te adviseren Ir. W.B.I. Hofman, bedrijfsingenieur bij de gemeentetram, als enig kandidaat voor te dragen als nieuwe directeur van de gemeentetram. Eerder waren al andere namen genoemd, nl. die van de huidige wnd. directeur, V.d. Beeke, en van een andere bedrijfsingenieur, Neiszen, zoon van de eerste directeur.

Ir. W. B. I. Hofman.

21 juni 1933

B. en w. hebben bekend gemaakt dat zij met de bonden overeenstemming hebben bereikt inzake de beëindiging van het vrij vervoer op de tram voor gemeenteambtenaren en –werklieden. Hiermee was in 1932 een bedrag van f 46.000 gemoeid.

22 juni 1933
Het nieuwe tramtarief zal op 1 juli a.s. ingevoerd worden.

23 juni 1933
Op het Daniël Willinkplein bij de Rijnstraat zijn gistermiddag te ongeveer kwart voor drie een auto en een tramwagen van lijn 5 met elkaar in botsing gekomen. De auto kwam uit de richting van de Berlagebrug; de bestuurder wilde op genoemd punt, evenals een voor hem rijdende auto — beide wagens maakten deel uit van een terugkerende begrafenisstoet — had gedaan, de rails van de trambaan oversteken, zonder te letten op een tramwagen van lijn 5, die uit de remise Lekstraat was gereden om in dienst gesteld te worden. Er volgde een hevige botsing, waarbij tram en auto vrij ernstig werden beschadigd en de tram zelfs uit de rails werd gedrukt. Een der inzittenden van de auto liep kwetsuren op en is naar een ziekenhuis vervoerd.

Gistermorgen omstreeks kwart vóór acht is op de Rozengracht een jongen met zijn fiets geslipt, waarbij hij op de trambaan terecht kwam juist vóór een motorwagen van lijn 14. De trambestuurder remde krachtig, maar de afstand was te kort, zodat de jongen door de baanschuiver werd geraakt. Hij bloedde hevig uit z'n mond en zal vermoedelijk een flink aantal tanden en kiezen moeten missen. Verder had hij geen ernstige verwondingen opgelopen.
De G.G.D. heeft de jongen overgebracht naar het Binnengasthuis.

In een stuk over dieselmotoren in De Tijd wordt het r.k. gemeenteraadslid Dingemans geciteerd, die betoogt dat de dieselmotor voor de Amsterdamse autobussen alleen maar voordeel biedt: ze zijn goedkoper qua brandstof verbruik, en ze worden plaatselijk gefabriceerd, waardoor ze werk bieden aan Amsterdamse arbeiders. Wel zijn ze duurder in aanschaf en onderhoud, maar door de lagere brandstofprijs wordt dat ruimschoots gecompenseerd.

28 juni 1933
Bericht uit het Alg.Hbld.:
"TRAMVERBINDING MEEUWENLAAN—BINNENSTAD.
Bij haar adres van 2 Februari 1933 geeft de Christelijk-Historische Kiesvereeniging Amsterdam benoorden het IJ den Raad in overweging, een overeenkomst met de Noordhollandsche Tramweg Maatschappij aan te gaan, waardoor de passagiers van het lijnvak Amsterdam – Buiksloot van deze maatschappij voor denzelfden vervoerprijs overstapjes op de lijnen der Gemeentetram kunnen verkrijgen. Zij motiveert haar denkbeeld door te wijzen op het omslachtiger worden van de verbinding met de stad nu de buslijnen B, C en L haar beginpunt aan het Buiksloterwegveer hebben, hetgeen, naar zij beweert, in het bijzonder voor de bewoners van de Meeuwenlaan en omgeving tot tijdverlies leidt.
B. en W., praeadvies uitbrengende over dit voorstel, melden het volgende:
De passagiers uit de omgeving van de Meeuwenlaan kunnen het stadstramnet bereiken met autobuslijn C, Buiksloterwegveer en tramlijn 22. Deze verbinding staat niet ten achter bij die, welke de wijken ten Westen van het Noordhollandsche kanaal hebben. Door gebruik te maken van overstapkaartjes kan, gelijk adressante met genoegen constateert, van de door haar bedoelde wijk elk stadsgedeelte tegen betaling van het enkelvoudige tarief worden bereikt. De omgeving van de Meeuwenlaan verkeert derhalve ten aanzien van het tramverkeer niet in een uitzonderingspositie, zoodat hierin geen aanleiding kan worden gevonden om op het door adressante geopperde denkbeeld in te gaan. Maar zelfs indien zulks wel het geval ware zouden B. en W., met het oog op de consequenties ten aanzien van andere wijken, principieel moeten ontraden om van gemeentewege stappen te doen tot het verkrijgen van overstapgelegenheld tusschen de verschillende intercommunale vervoermiddelen en de lijnen der Gemeentetram.
B. en W. geven nu in overweging het adres in hunne handen te stellen ter afdoening."

Bericht uit Het Vaderland:

“Met ingang van Zaterdag 1 Juli as. wordt het Amsterdamsohe tramtarief verlaagd. De voornaamste wijzigingen, die dan in werking treden, zijn: Tegen betaling van f 0.50 of f 1 worden kaarten verstrekt, die recht geven op vijf. resp. tien ritten. Op elk dezer ritten mag desgewenscht één keer worden overgestapt. Het overstappen zelf wordt belangrijk vereenvoudigd, doordat de vermelding van de lijn. waarop men wenscht over te stappen, vervalt. Men is derhalve geheel vrij in de keuze van de tweede lijn, mits men niet terugkomt op het traject van de lijn van uitgifte: daarbij behoeft geen rekening te worden gehouden met snij- of raakpunten, enz. Bovendien worden ingevoerd ritten op „korte trajecten" tot den prijs van f 0.06 per rit; of — bij gebruikmaking van een vijl- of tienritten» kaart voor korte trajecten — tot den prijs van f 0.05 per rit. 10- en 5-rittenkaarten. zoowel voor volle ritten als voor korte trajecten, kunnen reeds op 29 en 30 Juni gekoclht worden bij het hoofdkantoor. Stadhouderskade 1. en bij de kiosken. Eerst op 1 Juli kan op deze kaarten worden gereden. Ter bevordering van bet vroegritvervoer worden vroegritweekkaarten verkrijgbaar gesteld tot den prijs van f 0.75. Deze kaarten geven geen bevoegdheid tot overstappen. Voor kinderen beneden den leeftijd van 10 jaren bedraagt het tarief 7 ½ cent per rit. desgewenscht met overstapbevoegdheid. Aan de soholierkaarten wordt een nieuwe kaart toegevoegd, voor den prijs van f 2.25 per maand. Deze nieuwe kaart biedt den scholieren de gelegenheid thuis koffie te drinken, zij is geldig op werkdagen voor twee ritten per dag tusschen 11 ½ en 14 ½ uur. Bovendien wordt met ingang van bovenvermelden datum het vervoer van honden en andere kleine huisdieren op de tram toegestaan. Het vervoer vindt, wat de honden betreft, plaats tegen betaling van het voor volwassen passagiers geldende tarief (wel overstapjes, geen abonnementen) en voorts onder de navolgende voorwaarden: Schoothondjes mogen worden vervoerd in de tramwagens en autobussen en op de balcons der tramwagens. met uitzondering van het voorbalcon van motorwagens. mits zij door den geleider in den arm of op schoot worden genomen. De conducteurs beslissen of een hond als schoothondje kan worden beschouwd. Honden, die geen schoothondje zijn, mogen alleen met tramwagens (dus niet met autobussen!) worden vervoerd, mits zij door den geleider aan de lijn worden gehouden, en wel:
Met tramtreinen: op bet voorbalcon van den bijwagen, of, indien de bijwagen een middengang beeft, op het achterbalcon van den motorwagen.
Met motorwagens zonder bijwagens: op het achterbalcon.
Met z.g. tweelingwagens: op het achterbalcon van den tweeden wagen.
In een tramwagen of autobus en op een balcon van een tramwagen mag slechts een hond worden vervoerd. Het venvoer van honden is niet toegestaan: a. op werkdagen tusschen 7.30 en 9 uur en tusschen 16 en 20 uur; b. wanneer de conducteur of autobusbestuur» der oordeelt, dat de wagenbezetting het vervoer van honden niet toelaat. Andere kleine huisdieren dan honden worden kosteloos vervoerd, mits in behoorlijk gesloten manden, kooien, enz. Voor dit vervoer gelden dezelfde voorschriften als voor het vervoer van bagage van passagiers: de bagage moet zoo weinig omvangrijk zijn. dat daardoor, naar het oordeel van den conducteur of autobusbestuurder geen hinder wordt veroorzaakt.

B. en W. dragen Ir. W.B.I. Hofman voor als nieuwe directeur van de gemeentetram.

In de avond van 13 juni omstreeks 8.30 uur had een vrouw in een tram van lijn 14 een handtasje gevonden, dat ze bij het uitstappen op de Dam aan de conducteur had overhandigd. Die had het tasje afgegeven aan een andere vrouw, die bij dezelfde halte uitstapte en zei dat zij dat tasje had laten staan.
Nu vroeg de commissaris van politie van het bureau Warmoesstraat in een bericht in het Alg.Hbld. aan de eerste vrouw, en aan andere passagiers van dezelfde tram om zich te melden om nadere inlichtingen over deze gebeurtenis te geven.

Het Volk maakte melding van de aanstaande invoering van een kwartierdienst bij de elektrische tram naar Edam, ter gelegenheid van de opening van het nieuwe strandbad aldaar.

29 juni 1933
Morgen wordt het nieuwe dubbelspoor door de Dubbele Buurt in gebruik genomen. Daarmee vervalt de stadwaartse route door de Zocherstraat voor de lijnen 1, 6 en 23. Deze lijnen krijgen in verband daarmee nieuwe haltes op de Amstelveenscheweg bij de Zochterstraat en op de Overtoom bij de Busken Huetstraat.
Hieronder foto’s van de oude en de nieuwe situatie (beide verzam. C.H. Pot):

Op de Meeuwenlaan is woensdagmorgen een 7-jarig meisje bewusteloos naast de tramrails gevonden. Het bleek dat ze door een tram van de N.Z.H. was aangereden. Met een zware hersenschudding is ze naar het Binnengasthuis gebracht.
Dezelfde dag werd ook een 11-jarige jongen op de hoek van de Meeuwenlaan en de Adelaarsweg door een tram van de N.Z.H. aangereden; hij kreeg een lichte hersenschudding en werd naar een ziekenhuis vervoerd.

B. en w. kondigen loonsverlagingen aan voor de ambtenaren en werklieden in gemeentedienst, die voorlopig voor de periode van 1 juli 1933 tot 1 januari 1934 van kracht zullen zijn.

1 juli 1933
Bericht uit het Alg. Handelsblad:
"**AMSTERDAM. LOGARITHMENTAFEL VAN DE TRAM**
De nieuwe. kaartjes en overstapjes.
Zooals men weet, treedt vandaag, op 1 Juli, bij onze gemeentetram een nieuwe tariefsregeling in werking, waardoor 't mogelijk zal zijn voor een dubbeltje in plaats van voor elf cent en op de „korte trajecten" voor vijf in stede van zes cent te trammen. Die invoering van z.g. „korte trajecten" — waarop wij in ons blad herhaaldelijk hadden aangedrongen — is ongetwijfeld een groote verbetering; in de tram wagens hangen thans lijsten van deze „korte trajecten", die we ook reeds in de krant vermeld hebhen.
Minder prettig is 't te moeten constateeren, dat onze tram de nieuwe regeling weer vrij ingewikkeld gemaakt heeft. Logisch zou zijn geweest voor het publiek beschikbaar te stellen boekjes (carnets) met vijf of tien, twintig, enz., kaartjes of coupons erin van vijf cent. Elke rit van zes cent kon dan met «én zoo'n kaartje, elke rit van elf cent met twee van die kaartjes betaald worden. De conducteur had dan die kaartjes als geld te beschouwen, als betaling voor de gewone of overstap-kaartjes. In plaats hiervan is voor de vijf-centsritten een vijf- of tienrittenkaart gedrukt, die erg veel weg heeft van een logarithmen-tafel, want ze staat vol, overvol met cijfers. De kaart voor vijf of tien gewone ritten of overstap-ritten bevat open vakken, waarop de conducteur een overstap-stempel kan plaatsen. Alles vrij ingewikkeld — maar bij informatie ten kantore van de tram bleek ons, dat men 't daar niet ingewikkeld vindt en administratieve bezwaren heeft tegen het carnetsysteem, dat moeilijkheden zou veroorzaken bij de afrekening der conducteurs. De vele cijfertjes op de kaarten der vijf-cents-ritten — vernamen wij verder — loopen vooruit op de mogelijkheid van uitbreiding van het trajecten-systeem....
Dit wat betreft de nieuwe tariefsregeling en de daarop betrekking hebbende kaartjes, waaraan publiek en conducteurs op den duur weer zullen moeten wennen.
Ten slotte nog een enkel woord over de ..overstapjes". In 't vervolg zullen de trajecten Stationsplein—Koningsplein en Stationsplein—Munt- Plein als een „gemeenschappelijke route" worden beschouwd, zoodat 't dus niet meer mogelijk zal zijn de overstapjes als retourtjes te gebruiken (bijvoorbeeld heen met lijn 16 en terug met lijn 2). In zoo'n geval zou men eerst naar het Koningsplein moeten loopen.... Maar van een u i t b r e i d i n g van bet statuut der overstapjes kan men nu toch eigenlijk niet spreken, want de beperking tot ¾ uur blijft gehandhaafd en men mag bij den tweeden rit niet op de route van den eersten komen.
Er zullen morgen en volgende dagen nog wel moeilijkheden ontstaan, — die er evenwel zijn om overwonnen te worden!"

1 juli 1933
Ingezonden brief in het Alg.Hbld.:
"**OP DE KLEINTJES PASSEN**
Bij het dagelijks passeeren van de De Lairessestraat geniet ik elken dag van het rijden van een gemeentebus van lijn H. (Stat. Haarlemmermeer—Kalfjeslaan), die op de drukke uren op deze lijn als extra-bus dienst doet. Na afloop van dien dienst gaat deze bus om circa 9 uur van den Amstelveenscheweg naar de garage, vermoedelijk in de Linnaeusstraat, en komt dan tegen twaalf uur weer terug om den dienst te hervatten, hetgeen en telkens een afstand van ongeveer 6 km zal zijn. Als leek moge ik de directie van onze Gemeentetram er op attent maken, dat er aan de Havenstraat een zeer groote tramremise is, waar overdag zeker wel ruimte genoeg zal zijn om een enkele bus eenige uren te stallen. De tocht heen en weer binnen eenige uren door de geheele stad zou hiermede uit te sparen zijn.
Hoogachtend. J. H. v. W."

3 juli 1933
Uit Het Volk:
„PAK DE TRAM!"
Populariseering van het nieuwe tramtarief
„Pak de Tram!" is de leuze, waaronder de directie van de gemeentetram het nieuwe tarief populair wil maken. Zij komt voor op elke bladzijde van een klein, goed geïllustreerd en overzichtelijk samengesteld tarieven-boekje, dat het publiek bekend moet maken met de nieuwe bepalingen. Het is ook naar het uiterlijk goed verzorgd en aardig geïllustreerd door het reclamebureau-Van Alphen. Een

tweede uitgave van de gemeentetram bevat een kaartje, waarop de loop der lijnen aangegeven staat en de korte trajecten, die met een goedkoop kaartje kunnen worden afgelegd, rood gedrukt staan. Nuttig om de eerste dagen „op reis" mee te nemen. De groote vraag is thans of de passagiers deze voorlichting zóó op prijs zullen stellen, dat zij met z'n allen het millioenentekort zullen goed maken. „Pak de Tram!", een slagzin, die voor de gemeente goud waard is!

De tram wordt weer populair. Lang genoeg heeft zij alleen maar menschen toegestaan om goedgunstig vervoerd te worden. En... menschen onder elkaar, zóó gezellig is dat niet Het is nu beter geworden. We mogen onze hondjes, katjes en kanarie-pietjes ook meenemen. Een groote verbetering voor het gehalte der tramgesprekken.

Ook De Tijd plaatste een (spot?)prent:

4 juli 1933
Bericht uit De Tijd:
UIT AMSTERDAM
Hoe de Amsterdammer tramt
DE GELDIGHEID VAN DE OVERSTAPJES Beantwoordt het nieuwe tarief aan zijn doel?
Volgens menigeen niet! Taxi in het voordeel
Een medewerker schrijft ons
Op Zaterdag 1 Juli is het nieuwe overstaptarief en daarenboven nog eenige andere wijzigingen bij de Gemeente Tram in werking getreden, en zooals het bij iedere nieuwigheid, die in een of ander bedrijf wordt ingevoerd, hoort men na eenige dagen over deze veranderingen spreken zoowel in het voor- als in het nadeel van de wijzigingen.
Zoo is het ook gegaan bij de invoering van het nieuwe overstap-tarief en systeem bij onze hoofd-stedelijke tram.
In de afgeloopen drie dagen dat het in werking is hebben we reeds veel kritiek hierop vernomen. Billijke en onbillijke, doch dit is het gewone verschijnsel dat steeds weer door het publiek in toepassing gebracht wordt als er iets „nieuws" in werking is getreden. Over de onbillijke kritiek door verschillende personen uitgeoefend op de nieuwste veranderingen in ons trambedrijf zullen wij niet ingaan. Er valt bij de nieuwe bepalingen en tarieven veel te waardeeren. Wij noemen slechts het tarief van zes centen voor korte trajecten dat op alle lijnen — uitgezonderd de autobus-lijnen is ingevoerd — het tarief van 7 ½ cent per rit, desgewenscht met overstapbevoegdheid op een tweede lijn voor kinderen van 3 tot 10 jaar. De verlaging van abonnementen, gewone doch ook voor scholieren en het verkrijgbaar stellen bilijk en na een persoonlijk ingesteld onderzoek moeten wij toegeven dat de tramdirectie honderden, ja zelfs duizenden trampassagiers door een lichtelijk dwazen maatregel gedupeerd yan vroegritweekkaarten.
Doch er is ook billijke kritiek, zelfs zeer heeft.
Wij hebben in het hoofdkantoor van de gemeentetram met de autoriteiten over het nemen van dezen onbillijken maatregel een onderhoud gehad, en men heeft ons in verschillende punten geijk moeten geven, en in andere waar men dacht ons van het tegendeel te kunnen overtuigen, zijn wij in geenen deele overtuigd geworden.
Overstapjes dupeeren passagiers

Lijnen 14 en 18
Waarom.Waarom?
De kleine man
Heeft de tramdirectie er niet bij nagedacht dat vooral de arbeiders en kleine burgers me; de verandering van de overstapgelegenheid van 18 op 19 er de dupe van zijn geworden. Het is toch een waarheid dat er in het Staatsliedenkwartier (Haarlemmerweg en omgeving) zeer veel menschen wonen die hun werk hebben op de Eilanden-Kattenburg of er familie hebben wonen. Het is bij velen van hen de gewoonte om op Zaterdagavond of Zondag familie-leden en ouders te bezoeken. Het zijn in de meeste gevallen gezinnen met meerdere kinderen. Koste voorheen zoon bezoek van vader en moeder met drie kinderen wonende op den Haarlemmerweg aan familieleden op Kattenburg op en neer voor 5 personen ƒ 1.10, met dit nieuwe tarief kost ditzelfde bezoek als al de kinderen boven de 10 jaren zijn, ƒ 1.10 meer, dus ƒ2.20.
Is dit nu de manier om de tram bij het publiek populair te maken? Het antwoord behoeven wij hier niet op te geven. Is het echter dan zoo vreemd dat de vraag naar taxi's iederen dag grooter wordt, vooral nu het tarief van deze wagens onder een ieders bereikt ligt, Men vergelijke slechts de prijzen. Vijf personen enkele reis van den Haarlemmerweg bij de v. d. Hoopstraat naar de Czaar Peterstraat per tram ƒ 1.10, per blokband-taxi met afhalen en voor het adres, afzetten veertig centen, zegge ƒ0.40. Laten wij nu een fooi van 15 cent geven, dus ƒ 0.55 in het geheel, dan ls de rit per taxi nog 55 cent goedkooper dan de tram. Spreken deze cijfers niet voor zich zelf?
Zooals op het oogenblik de toestand is, 's het rijden zelfs voor een persoon op groote of kleine afstand per taxi-blokband of de zoo populaire kleine wagentjes goedkooper en tweemaal zoo vlug rijden als met onze Gemeentetram. Nu spreken we nog niet eens over de avonduren als op sommige lijnen een zeven minutendienst is ingesteld, terwijl een taxi in minder dan twee minuten voor de deur staat. Neen, de kunst om de tram populair te maken verstaat men nog niet, ook dit is weer Maandag gebleken. Het was een mooie warme zomerdag, de ramen van de bijwagens moesten echter tot des morgens half twaalf gesloten blijven en de prettige openwagens, ongeveer een kleine 100, stonden geheel den dag in de verschillende remises netjes achter elkander in een rij. Toen wij aan een rangeerder vroegen of deze wagens met dit mooie weer niet in dienst kwamen, kregen wij ten antwoord neen, daar was geen order voor gegeven en de conducteurs hebben het land gezien aan deze wagens, omdat men niet zoo goed het oog kan houden op de in- en uitstappende reizigers, omdat men ze gedeeltelijk op den rug ziet. We waren weer een ervaring wijzer geworden.

In een artikel in Het Volk wordt gepleit voor het aanbrengen van een signaal op de kruising Valkenweg – Meeuwenlaan, waarmee gewaarschuwd wordt voor het naderen van een tramtrein van de N.Z.H. Het aantal ongelukken en bijna-ongelukken dat daar gebeurt geeft daar alle aanleiding toe. Pas op het laatste ogenblik kan men daar zien, dat er een tramtrein nadert.

5 juli 1933
Uit de rubriek "Den Bonten Winkel" in het Alg.Hbld.:
"DE AMSTERDAMSCHE TRAM. Er schijnt toch wel een fatum te rusten op de Amsterdamsche gemeentetram. Zij heeft een pakkende reclameleuze bedacht: „pak de tram", een speciaal tarief ingevoerd voor korte ritten, maar welke booze macht heeft haar er toe gebracht op haar eigen kaarten voor een bepaald aantal ritten te laten drukken „Het kost minder bij V. & D."

Gistermiddag omstreeks half 5 is een 16-jarige jongen, die in de Kinkerstraat bij de Ten Catestraat met zijn fiets tussen een paar handkarren door wilde rijden, gevallen en onder een tram gekomen, die in dezelfde richting reed. De jongen kwam onder de baanschuiver en werd een eind meegesleurd, waardoor hij een ernstige rugkwetsuur opliep. De G.G.D. bracht hem naar het Wilhelminagasthuis.

Twee ingezonden brieven in Het Volk:
"In het algemeen mag het Amsterdamsche publiek dankbaar zijn voor het nieuwe tram tarief. Toch wil lk nog één wensch uiten: zou het niet mogelijk zijn de oude „vroegritten" te herstellen voor hen, die met de tram van en naar hun werk gaan? Van deze „vroegritten" werd veel gebruik gemaakt en ik ben er van overtuigd, dat wederinvoering een sterke vermeerdering van het aantal passagiers zou brengen.
Van Woustraat 108. J. VAN ROOY."

"Er is één bepaling in het nieuwe tramtarief, waarvan belanghebbenden ernstig nadeel ondervinden: de dagkaarten, vroeger geldig voor een onbepaald aantal ritten mogen sedert 1 Juli slechts voor vijftien ritten worden gebruikt. Menschen, die voor hun werk enkele dagen per week veel moeten trammen. zijn nu reeds in den namiddag genoodzaakt kaartjes bij te koopen. Zou het niet mogelijk zijn,, de dagkaart in haar ouden vorm te doen herleven? H. H."

6 juli 1933
In een gisteren gehouden gemeenteraadsvergadering vroeg het raadslid Romme (r.k.) of het niet beter zou zijn het trambedrijf te verkopen dan er ieder jaar 1 ½ miljoen op te verliezen. Een particuliere ondernemer heeft niet te maken met het georganiseerd overleg en de regels voor bezoldiging die de gemeente hanteert.

7 juli 1933
De gemeenteraad heeft gisteren Ir. W.B.I. Hofman benoemd tot directeur van de gemeentetram. Hofman was de enige kandidaat. De Tijd gaf over hem de volgende bijzonderheden:
"…. werd in 1893 in Ned.-Indië geboren. Na aldaar het lager onderwijs te hebben doorloopen, volgde hij het Middelbaar onderwijs aan de H.B.S. te Goes, en studeerde daarna aan de Technische Hoogeschool te Delft. Na practisch werkzaam te zijn geweest aan de locomotievenfabriek „Hanomag" te Hannover. werd hij benoemd tot leeraar aan de H.B.S. te Gorinchem, teneinde onderwijs te geven in de wiskundige vakken. Hij voelde zich echter meer aangetrokken tot de techniek, en reeds spoedig daarna keerde hij terug tot het practische bedrijfsleven door zijn benoeming tot bedrijfsleider bij een machinefabriek en ijzergieterij te Zwolle. Na aldaar gedurende bijna twee jaar werkzaam te zijn geweest, deed hij in 1925 zijn intrede als adj.-ingenieur bij de gemeentetram te dezer stede en werd hij reeds op 1 Januari 1928 benoemd tot ingenieur bij den technischen binnendienst. In deze functie kreeg hij de gelegenheid zijn onmiskenbare organisatorische eigenschappen te ontplooien. Zeer belangrijk was het door hem verrichte werk met betrekking tot de invoering van nieuwe werkmethoden en een reorganisatie in de verschillende onderdeelen van de onderzijn leiding staande afdeeling, waardoor voor het bedrijf aanzienlijke besparingen werden bereikt.
Door een en ander werd de bijzondere aandacht van den toenmaligen directeur, den heer T. E. van Putten, op hem gevestigd en toen tot het instellen van een studiebureau aan het bedrijf was besloten, werd dan ook de heer Hofman met ingang van 1 Juni 1931 belast met den opbouw en de organisatie van dat bureau.
Deze nieuwe functie bood hem gelegenheid om, na de technische en interne zijde van het bedrijf, ook de theoretische en externe zijde te leeren kennen. Reeds dadelijk werd hij geroepen moeilijke problemen mee te helpen oplossen en mede op zijn adviezen konden wederom aanzienlijke besparingen voor het bedrijf worden verkregen.
De heer Hofman is thans nog werkzaam als chef van het studiebureau en heeft in de totstandkoming van het onlangs door den gemeenteraad goedgekeurde tarief een zeer belangrijk aandeel gehad."

8 juli 1933
Uit De Tijd:
"**Pak de tram - niet**
Het publiek dient duidelijker voorgelicht te worden over de nieuwe bepalingen
Donderdag is de nieuwe directeur van de gemeente-tram door den Raad benoemd en de verwachtingen zijn thans op hem gebouwd, dat hij de zieke tram zal saneeren. De tram, eens een goudmijntje, kost nu aan de stad gruwelijk veel geld. En het publiek ondervindt veel narigheid van dit vroeger zoo populair, nu onpopulair geworden vervoermiddel. Hoeveel er nog te wenschen overblijft voor ons publiek, ook na de jongste wijzigingen, heeft een medewerker onlangse breed uiteengezet.
Het was een goede gedachte om dadelijk te pogen met het zoogenaamde nieuwe tarief de tram weer in de belangstelling van het publiek te brengen en pakkende plaatjes alsmede brochuurtjes te doen vervaardigen met het suggestieve opschrift: „Pak de tram".
Maar eerstens bleef de tram duur en traag, terwijl voor een gezelschap de auto vlugger en goedkooper is! En voorts berokkent de tram allerlei o n n o o d i g e ongeriefelijkheden aan Jan Publiek. Het tarief heet goedkooper maar is in vele opzichten duurder geworden; b.v. station—Dam of postkantoor kost nu 1 ct. zelfs meer; wie langs Damrak rijdt mag mee tot de Munt, doch wie den parallelweg neemt van den N. Z. Voorburgwal mag niet eens mee tot het Koningsplein! Geen gelijke monniken en kappen dus!

Wie van N. Z. Voorburgwal of Damrak komt mag bij het Centraal Station niet meer overstappen naar Damrak of N. Z. Voorburgwal. Daarover is reeds geschreven hier. Er is theoretisch wellicht iets nog voor te zeggen — niet practisch. Maar iets merkwaardigs maakten we hedenmorgen mee:
Komend van het Leidscheplein, moest iemand op het Damrak wezen en kennende het verbod van het terugtrammen stapte hij op 't Koningsplein uit om op de Munt over te stappen. Maar daar weigerde de conducteur van lijn 4 het overstapkaartje. Terecht of ten onrechte? Met den conducteur hebben we gepoogd uit hetgeen in 't boekje „Pak de tram" en uit hetgeen achter op de tienrittenkaart staat, wijs te worden. Maar de aanwijzingen zijn weer zooals vroeger in erbarmelijk Hollandsch en bovendien absoluut onjuist weergegeven.
„Een overstapkaartje is voor den tweeden rit geldig op een lijn naar keuze. Men mag op den tweeden rit niet terugkeeren op de route van de lijn van uitgifte. Denkt er om, dat de trajecten: Stationsplein-Koningsplein en Stationsplein-Muntplein voor de toepassing van deze bepaling als één gemeenschappelijke route worden beschouwd".
Aldus dit onklare Hollandsch. Wat is route? En wat is „terugkeeren"? De persoon in quaestie was op een heenrit naar 't station. Er was geen sprake van terugkeeren. Toch weigert de Tram iemand „op een lijn naar keuze" verder (en niét terug!) te vervoeren. Laten we hopen, dat de nieuwe tramdirecteur, dien we gelukwenschen met zijn benoeming, duidelijker inlichtingen aan het publiek zal doen verstrekken dan thans geschiedt.”

11 juli 1933
Zondagavond is een jonge man op een bijwagen van lijn 25 door een elektrische schok bewusteloos geraakt. Door een defect aan de elektrische leidingen bleek een van de stangen op het middenbalkon onder stroom te staan. Gelukkig kwam de man spoedig weer bij en kon hij zijn reis vervolgen.

15 juli 1933
Een artikel uit het Alg.Hbld.:
“**„PAK DE TRAM”.**
Het nieuwe tarief in de praktijk.
Nu de nieuwe tariefregeling van onze tram een paar weken oud en het aantal ingezonden stukken erover nog altijd groeiende is, heeft ‘t zijn nut in het kort na te gaan, hetgeen de praktijk van het nieuwe stelsel tot heden toe geleerd heeft.
En dan moge in de eerste plaats geconstateerd worden, dat de tramdirectie door haar maatregelen er in elk geval in geslaagd is de welwillende aandacht en de algemeene belangstelling van het publiek te trekken. Wij concludeeren dit niet uitsluitend op grond van de ontvangen ingezonden stukken, — die overigens een goeden graadmeter vormen.
Want deze stukken hebben nagenoeg alle op een paar bepaalde nader te noemen onderdeelen betrekking. Ook wordt aan veel waardeering uiting gegeven. Maar men bemerkt die herboren aandacht en belangstelling allerwegen in de stad en in de tram; de thans geboden gelegenheid om voor tien cent te trammen en voor vijf cent korte trajecten af te leggen, heeft ongetwijfeld de populariteit Van de tram verhoogd, — hetgeen zeer noodig was. Ook de goedkoope kinderkaartjes vallen in den smaak en de „slogan" „pak de tram" blijkt te... pakken! Of in een en ander een begin mag worden gezien van een opbloei van bet gemeentelijk trambedrijf, valt thans evenwel nog niet te beoordeelen. Met een tariefsherziening worden immers geen economische crisis en geen starheid van het georganiseerd overleg overwonnen, — maar een allereerste stap naar verbetering is ongetwijfeld gezet en we zijn benieuwd naar de verdere maatregelen, die de nieuwe directeur ter saneering van het bedrijf zal treffen.
Juist ter voorbereiding van die verdere maatregelen, geldt de huidige regeling uit den aard der zaak als een proefneming. We zien bijvoorbeeld in de zgn. korte trajecten, gelijk we ook reeds geschreven hebben den dag vóór den 1en Juli, een begin van de invoering van een sectie-tarief en misschien ook in de kaarten voor tiencents-ritten de voorloopsters van een algemeen dubbeltjes-tarief voor de heele lijnen of overstapjes, — dus zonder knipkaarten. Waarmee dan tevens een einde zou komen aan het min of meer omslachtige van bet thans geldende systeem van knipkaarten en contramerken, waarover wij den 30en Juni jl. den staf braken. Wij vernamen inmiddels, dat het werken met carnets e.d. in plaats van met knipkaarten, een hooge extra uitgaaf zou noodig maken in den vorm van de aanstelling van eenige tientallen tellers méér ten dienste Van de afrekening, welke afrekening bovendien van de conducteurs twee maal den thans noodigen tijd zou vorderen, — bezwaren, welke zeker onoverkomelijk zijn in het raam van de kosten, die reeds zoo zwaar op het bedrijf rusten.

In het algemeen mag men overigens zeggen, dat het Amsterdamsche publiek in de afgeloopen veertien dagen reeds aardig aan de nieuwe regeling gewend geraakt en dat de verkoop der knipkaarten zeer bevredigend is. De ingezonden stukken hebben voornamelijk betrekking ten eerste op de bepaling, dat de trajecten Centraal Station—Koningsplein en C. S.—Muntplein thans ten aanzien van de overstapjes als gemeenschappelijke route worden beschouwd, ten tweede op het ontbreken van een kort traject op een paar lijnen, en ten derde op de beperking van het aantal ritten per dagkaart tot 15 (vroeger ongelimiteerd). De reden van eerstbedoelden maatregel is echter duidelijk: de tramdirectie wenscht het karakter der overstapjes, die gelegenheid bieden tot het afleggen van één samengestelden rit, zoo zuiver mogelijk te houden en het gebruiken van overstapjes als retourkaartjes onmogelijk te maken. Dus wèl van één bepaald punt naar een ander voor elf of tien cent, maar niet heen èn terug naar en van een zekere plek voor hetzelfde bedrag. Meermalen toch werd op een overstapje gereden van bijvoorbeeld de Willemsparkbuurt naar het C.S. met lijn 2 en terug met lijn 16, of omgekeerd, hetgeen voor den passagier wel zeer aangenaam en voordeelig, maar in flagranten strijd met de bedoeling was. Waaraan derhalve thans een einde is gemaakt. Vervolgens het ontbreken van de korte trajecten naar en van het C. S. op lijn 8 en op lijn 5 in de richting van den Haarlemmerdijk. Ook de motieven voor deze uitzonderingen liggen bij bestudeering van den bestaanden, toestand geenszins buiten de publieke beoordeeling. De quaestie is nml. deze, dat de zgn. korte trajecten voor vijf of zes cent mogen worden afgelegd om de minst bezette gedeelten der tramlijnen meer rendabel te maken. Op lijn 8 vormt echter het traject tusschen het J. D. Meijerplein en het C. S. de kern van deze route, op dit gedeelte heeft genoemde lijn haar drukste passagiersvervoer en derhalve komt juist dit lijnstuk voor een kort traject, vide de bedoeling van de instelling, niet in aanmerking. Ging men er wèl toe over, dan zou wellicht ook nog meer materiaal moeten worden ingelegd, terwijl dat op zijn beurt weer de moeilijkheden op het Stationsplein zou doen toenemen.
Ten slotte de dagkaarten. Tot de beperking tot vijftien ritten is, vernamen wij, de directie overgegaan in verband met groot misbruik, dat van dergelijke kaarten werd gemaakt. Vele tientallen ritten werden er niet zelden op afgelegd tengevolge o.a. van het feit, dat winkeliers deze kaarten uitreikten aan tal van klanten, die achtereenvolgens op één dag de kaarten te leen kregen om hun boodschappen af te doen. Een soort cadeau-stelsel derhalve ten koste van de tram. Voor bona-fide gebruik acht de tramdirectie vijftien ritten ad 75 c. alleszins voldoende.
Wij meenen met het bovenstaande de voornaamste bezwaren van inzenders behandeld te hebben. Ongetwijfeld zal de tramdirectie bij de eerstvolgende herziening van het tariefstelsel (misschien begin 1934), gelegenheid vinden met de billijkste wenschen en verlangens van het publiek wederom rekening te houden, — ook de directie moet de werking van het thans ingevoerde tarief nu nader bestudeeren en op grond van de praktijk een eindoordeel vormen. Inmiddels zal zij dan ook de kans krijgen de talrijke oude en reeds meermalen in ons blad behandelde quaesties opnieuw aan de orde te stellen: verhooging van de rijsnelheid, remiseritten in de richting van de peripherie der stad (lijn 24!), verbetering van het wagenpark (ook wat de autobussen betreft), bevordering van den regelmatigen loop der tramtreinen op de verschillende lijnen, enz., enz. Van den nieuwen directeur, nourri dans le serail, wachten we gaarne met vertrouwen de vele maatregelen af, die — voor zoover van zijn voorstellen afhankelijk — noodig zullen zijn om de Amsterdamsche tram weer tot een waarlijk goed en populair bedrijf te maken!”

19 juli 1933
Gisteravond om 6.30 uur is een Chinees, die het Damrak vlak voor een naderende tram overstak, door een naast die tram rijdende auto overreden. In zorgwekkende toestand is hij naar het Wilhelminagasthuis vervoerd.

In verband met werkzaamheden aan de brug in de J.P. Heijestraat zijn in nachten van 20 op 21 en 21 op 22 juli de remiseritten van de spoortrams van lijn 21 en van de trams van lijn 23 gewijzigd. De spoortrams van lijn 1 rijden vanaf C.S. via Bilderdijkstraat, Const. Huijgensstraat en Overtoom, de trams van lijn 23 die na middernacht vanaf Zoutkeetsgracht komen, rijden eveneens via Bilderdijkstraat, Const. Huijgensstraat en Overtoom.

22 juli 1933
Teneinde tegemoet te komen aan bezwaren, die zijn gebleken door de laatste wijziging van het overstapsysteem, waarbij de trajecten Stationsplein— Muntplein en Stationsplein—Koningsplein als samenvallend zijn beschouwd, is bepaald, dat voortaan passagiers van lijn 5, komende uit de richting

Oostzaanstraat en passagiers van lijn 14, komende uit de richting Van Hallstraat bereids aan het Stationsplein, resp. aan het Postkantoor mogen overstappen op één van de lijnen langs de N. Z. Voorburgwal. Daartoe worden de overstapbiljetten uitgegeven op lijn 5 tussen Oostzaanstraat en Stationsplein en die op lijn 14 tussen Van Hallstraat en Postkantoor afgestempeld met 5 W, resp 14 W.
Voor de houder van een dergelijk overstapbiljet geldt de vorenvermelde bepaling inzake de samenvallende trajecten dus niet.

In verband met tramrail- en straatherstelwerkzaamheden zal de Muiderstraat m.i.v. 24 juli gedurende 6 weken bij gedeelten gesloten zijn voor alle rijverkeer.

25 juli 1933
Een man uit de Rijnstraat raakte in de Weesperstraat in een tram van lijn 8 bewusteloos. De G.G.D. vervoerde hem naar zijn woning. De tram kreeg door dit incident 10 minutenvertraging.

27 juli 1933
Gistermiddag is een 45-jarige man uit Arnhem op de Adm. De Ruyterweg door eigen onvoorzichtigheid onder een tramtrein van de N.Z.H. geraakt. Hij werd zwaargewond naar het Wilhelminagasthuis vervoerd, waar hij enkele uren later overleed.

28 juli 1933
In een motorwagen van de N.Z.H. is gisteren even over zeven uur, toen deze wagen op de Admiraal de. Ruyterweg nabij de Wiegbrug reed, kortsluiting ontstaan in de scheidingsschakelaar, die zich op het dak van de motorwagen bevindt. Door deze kortsluiting ontstond in het bovenste gedeelte van de wagen brand. Door het uitschakelen van de stroom ontstond een ogenblik een grote vlam, tengevolge waarvan de 32-jarige wagenbestuurder Grooteboer lichte brandwonden kreeg aan zijn linkeroor. Door de inmiddels gealarmeerde brandweer werd hij verbonden. De brandweer wist het vuur spoedig te bedwingen. Het dak van de motorwagen heeft enige brandschade opgelopen. Het ongeval veroorzaakte onder de niet talrijke passagiers enige consternatie.

Een tweede geval van kortsluiting deed zich enige uren vroeger voor in een gemeentelijke autobus op de Buiksloterweg. Ook hier ontstond brand, die het personeel zelf met een brandblusser wist te doven.

30 juli 1933
Gistermiddag omstreeks 4 uur heeft het zwaar geonweerd, wat gepaard ging met hevige regenval (er viel 33 mm). De weg onder het viaduct Zeeburgerdijk kwam blank te staan, waardoor het tramverkeer naar en van de Indische Buurt tijdelijk gestaakt moest worden. Ook stroomde vanaf de Amsteldijk het hemelwater de Kromme-Mijdrechtstraat in, die tot voorbij de Rijnstraat geheel blank kwam te staan. De trams bleven rijden, maar maakten grote golven in de ondergelopen straten. Op het Frederiksplein sloeg de bliksem in een motorwagen van lijn 11 en in de Plantage in een van lijn 14. In beide gevallen bleef het bij gesmolten zekeringen, en werd de dienst enige tijd vertraagd.

2 augustus 1933
Gisteren waren in verband met de verjaardag van Koningin Emma de beugels van de trams gepavoiseerd.

In de P.C. Hooftstraat is gistermiddag een 39-jarige vrouw door een tram aangereden. Ze liep een hersenschudding op, en werd naar het Wilhelminagasthuis vervoerd.

3 augustus 1933
Op 9 september a.s. wordt in het Olympisch Stadion een manifestatie gehouden in het kader van het 35-jarig regeringsjubileum van Koningin Wilhelmina. Een van de attracties zal worden gevormd door een defilé voor de Koningin. Gevraagd is voor de deelnemers daaraan om een speciaal tramtarief voor die dag.

4 augustus 1933

De bestratings- en brugwerkzaamheden bij het Weesperpoortstation zijn gereed. In verband daarmee zullen de bussen van lijn K met ingang van 4 augustus weer de normale route langs Weesperzijde en Sarphatistraat volgen en weer de gewone standplaats in de Mauritsstraat innemen.

5 augustus 1933
Een lezer van het Alg.Hbld. klaagde over het feit, dat conducteurs van de Amsterdamsche tram, kaartjes en geld van alle mogelijke plekken te voorschijn halen: uit hun zakken, uit sigarettendoosjes, enz . Waarom hebben zij geen flinke geld- en kaartentassen?
Hierop kan geantwoord worden, dat het invoeren van conducteurstassen bij de laatste herziening reeds overwogen is. De uitvoering stuitte evenwel voorlopig af op de te hoge kosten voor de 2000 man personeel.

7 augustus 1933
Gisteren was het in Amsterdam ruim 27 graden, en dus trokken velen voor verkoeling naar Zandvoort. De N.Z.H. onderhield de hele dag een 10-minutendienst tussen Amsterdam en Zandvoort. De wachttijd voor een plaats in de tram liep op tot anderhalf uur.

10 augustus 1933
In de Kinkerstraat stapte een 74-jarige vrouw uit een nog niet geheel stilstaande tram; ze kwam te vallen en moest met een wond aan haar achterhoofd naar een ziekenhuis vervoerd worden.

In de Marnixstraat had het tramverkeer vanmorgen 10 minuten vertraging door een aanrijding tussen een met een paard bespannen wagen en een tram van lijn 10.

11 augustus 1933
Voor de deelnemers aan het huldigingdefilé op 9 september (t.g.v. het 35-jarig regeringsjubileum van koningin Wilhelmina) stelt de gemeentetram die dag speciale dagkaarten voor de prijs van f 0,25 beschikbaar.

13 augustus 1933
Gistermiddag is bij het Postkantoor een vrouw onder een tram van lijn 1 geraakt. Aan hoofd en handen gewond moest ze naar een ziekenhuis overgebracht worden.

15 augustus 1933
De gemeentetram heeft in juli (6 regendagen) 8.615.000 personen vervoerd, en in juni van dit jaar (9 regendagen) 8.384.133, tegen 8.574.770 in juli 1932. Daarmee is voor het eerst in lange tijd weer enige vooruitgang geboekt, wat zonder twijfel is toe te schrijven aan het op 1 juli j.l. ingevoerde tarief.

22 augustus 1933
Omdat de politie foto's maakte van een vanmorgen plaatsgevonden hebbend verkeersongeval op de Nieuwezijds Voorburgwal bij de Martelaarsgracht, moest het tramverkeer tussen Stationsplein en Postkantoor enige tijd via het Damrak omgeleid worden.

23 augustus 1933
In de vandaag verschenen ontwerp gemeentebegroting voor 1934 is voor de gemeentetram rekening gehouden met een tekort van f 465.000.

24 augustus 1933
Uit Het Volk:
"**VOOR DEN POLITIE-RECHTER**
ERGERLIJKE BELEEDIGING
Voor den politierechter diende vandaag een beleedigingsaffaire, die de rechter zelf kwalificeerde als een zeer onsympathiek, zelfs ergerlijk feit. De aanleiding was gering. Een passagier wilde bij de Sluisstraat van de rijdende tram springen. Een mede-passagier belette hem dit door op de treeplahk te gaan staan en die plaats bezet te houden tot de eerstvolgende halte. Die laatste passagier, die in deze buurt een groote garage exploiteert, schijnt zich daar min of meer als heer en meester te voelen. „Kom er nu maar af, vuile uit Dultschland gevluchte Jood!" - De conducteur van het achterbalcon deed

wat een goed conducteur betaamt: hij belde onmiddellijk af en nam den beleedigden passagier mee naar de volgende halte: om erger te voorkomen. Die passagier deed aangifte: vandaag diende deze zaak voor den politierechter. De garagehouder met den grooten mond was stilletjes thuis gebleven..... Het is één ding, iemand uit te schelden, maar nog iets anders om er voor op te komen.....
De getuige deelde mede, deze beleedlging te hebben aangegeven, omdat hij het gedrag van dezen verdachte juist in dezen tijd zoo onbehoorlijk vond. Getuige is niet uit Duitschland gevlucht, hij heeft zijn heele leven in Nederland gewoond.
„Wilt u u dekken", vraagt de politierechter den getuige, vóór hij den eed aflegt!
"Neen Edelachtbare".
„Ben u dan geen Israëliet?"
„Ik ben Nederduitsch Hervormd".:....
Zoo iets doet voor de Arische afstamming, waarop de verdachte garagehouder blijkbaar kan …. bogen, uiteraard weinig ter zake. Maar er is toch eenige ironie in het noodlot, dat juist dézen getuige en dézen verdachte bijeenbracht op het achterbalkon van lijn 1. Vijf en twintig gulden boete, eischte de officier van justitie, mr. Bosch. Ik vind dit feit — aldus politierechter mr. N. Muller — bijzonder onsympathiek, ja zelfs gezien de tegenwoordige omstandigheden, zeer ergerlijk. Deze omstandigheden stempelen het tot een feit, dat in dit land niet wordt toegestaan en streng moet worden bestraft. Ik zal daarom een hoogere straf opleggen dan de officier heeft geëischt. In verband met de gunstige flnancieele omstandigheden van den verdachte bepaal ik de straf op vijftig gulden boete subsidiair tien dagen!"

28 augustus 1933
Een jongen op de fiets die zaterdagmiddag om half vier op de Stadhouderskade bij het Parkhotel nog voor een tram van lijn 6 wilde oversteken, werd door deze aangereden, en is door de G.G.D. bewusteloos en met een grote hoofdwond naar het Tesselschadeziekenhuis vervoerd.

30 augustus 1933
Gistermiddag omstreeks drie uur raakte de stuurinrichting van een vrachtauto op de Middenweg bij de Zaaiersweg onklaar, met als gevolg dat de auto de trambaan opreed en boven de sloot bleef hangen. Daardoor konden de trams van de Gooische tram niet meer passeren, en moest er ter weerszijden van de plaats des onheils overgestapt worden. Een oude stoomloc van de Gooische trok de vrachtauto weer op de weg. De chauffeur kwam met de schrik vrij.

Gistermiddag om 4 uur is een taxi, die op de Adm. De Ruyterweg voor een tram van de N.Z.H. langs de De Rijpstraat wilde indraaien, en waarvan de chauffeur de tram kennelijk niet had gezien, door die tram aangereden. Een 4-jarig meisje dat met haar ouders in die taxi zat, raakte aan een wang lichtgewond. De taxi was zwaar beschadigd, en ook de tram had schade.

31 augustus 1933
Ter gelegenheid van Koninginnedag heeft de Gemeentetram de volgende maatregelengenomen:
Lijn 2 en lijn 16 lopen van 12 tot 18.15 uur door naar het Stadion.
Deze lijnen worden, evenals de andere Stadionlljnen (6, 23 en 24) versterkt, zodat in de middaguren op deze lijnen een drieminutendienst wordt onderhouden.
Op alle lijnen met bijwagenverkeer zullen 's avonds de bijwagens in dienst blijven.
Met het oog op het vuurwerk aan de Amstel zijn bijzondere maatregelen getroffen op de lijnen 3, 4, 8 en 25, zodat op de meeste van deze lijnen 's avonds een vierminutendienst wordt onderhouden. Bovendien wordt zo nodig na afloop extra materieel ingelegd op de lijnen 4, 5 en 25.

4 september 1933
Met een zware klap is vanmorgen even over negenen een vrachtauto van de Amst. Rijtuigmij. op de N. Z. Voorburgwal tegenover de N. Z. Kolk tegen motorwagen 320 van lijn 2, komende uit de richting van het C. S., opgebotst. De hoog beladen vrachtauto, die uit dezelfde richting kwam, wilde over de rails de Kolk inzwenken, doch bemerkte de naderende tram te laat. Zo hevig was de botsing, dat de motorwagen ontspoorde en dwars over beide trambanen kwam te staan. De pui van de motorwagen, en de radiator en voorwielen van de vrachtauto werden zwaar beschadigd, ook een groote zijruit van de tram ging in scherven. Maar alles liep zonder persoonlijke ongevallen af. Een vat droge verf viel van de vrachtauto af en zijn inhoud kleurde het plaveisel in een vreemde rose tint. Nadat de politie de

noodige situatie-foto's enz., had laten maken, werd de tram weer in de rails getrokken; de wagen kon op eigen kracht vertrekken. Een verkeersstoornis van meer dan een half uur op alle lijnen, die over de N.Z. Voorburgwal rijden, was het gevolg van de botsing, die honderden belangstellenden heeft getrokken.

„Het treffen" op den N. Z. Voorburgwal te Amsterdam waarvan het tramverkeer grooten last ondervond.

5 september 1933
Door een breuk in de waterleiding in de Marnixstraat bij nr. 275 kwam de straat blank te staan, en moest het tramverkeer op lijn 10 worden stilgelegd. Na een half uur was de gesprongen buis gerepareerd, maar onder de betonbedding onder de tramrails is over een grote lengte 30 à 40 cm zand weggespoeld, zodat een omvangrijke reparatie daar nodig is. De tram kan echter ter plaatse doorrijden, omdat de betonbedding sterk genoeg geoordeeld werd.

6 september 1933
Door een brand in een leegstaand winkelpand in het perceel Witte de Withstraat 138 moest het tramverkeer daar wegens blussingswerkzaamheden plm. 20 minuten gestaakt worden.

In verband met de aankomst van de Koninklijke familie, waarvoor zeer grote publieke belangstelling bestond, ondervond het tramverkeer op het Damrak langdurige vertraging.

Donderdagavond zal in de RAI een grote antifascistische bijeenkomst plaatsvinden. Voor het vervoer van de deelnemers zal de gemeentetram de dienst op de lijnen 4 en 25 aanzienlijk versterken.

7 september 1933
De Muiderstraat is wegens herstel van de tramrails en de bestrating met ingang van gisteren wederom bij gedeelten voor twee weken gesloten.

9 september 1933
Gisteravond is in het Concertgebouw een openbare vergadering van de N.S.B. gehouden. Toen Ir. Mussert gearriveerd was, zette de politie, die uit angst voor rellen – in verband met een bijeenkomst van de communisten in Bellevue diezelfde avond - in groten getale aanwezig was, om kwart over acht de Van Baerlestraat geheel af. Lijn 3 mocht blijven rijden, maar aan de halte bij het Concertgebouw mocht niet gestopt worden. Na afloop van de N.S.B.-vergadering vond nog een incident plaats in de P.C. Hooftstraat, waar antifascisten een tram wilden aanhouden, waarin volgens hen N.S.B.-ers zaten. Door optreden van de politie werd dit verijdeld.

Vanmorgen is een grote aanhanger van een tractor, die uit de Sarphatistraat de Mauritskade opreed,in botsing gekomen met een motorwagen van lijn 11, die dezelfde kant opreed, en bij het Weesperpoortstation wilde stoppen. Door de kracht van de botsing werd het voorbalkon van de tram er bijna geheel af geslagen. Och raakte niemand gewond, en ook de trambestuurder kwam met de schrik vrij. De tramwagen moest naar de remise Nieuwe Achtergracht gebracht worden.

10 september 1933
Ongegronde insinuaties over de waarnemend directeur Lulofs en zijn medewerkers in het blad "De gemeenschap" van de Ned. Federatieve Bond van Personeel in Overheidsdienst hebben er toe geleid, dat b. en w. hebben besloten vertegenwoordigers van die bond niet meer in het Georganiseerd Overleg toe te laten. Dit is hen heden door Weth. Kropman meegedeeld. Twee dagen later stelde het raadslid Wijnkoop hierover schriftelijke vragen aan b. en w.

11 september 1933
Op de Rozengracht reed een 18-jarige wielrijdster tegen een tram van de N.Z.H. aan; ze kwam te vallen en werd in bewusteloze toerstand naar ziekenhuis vervoerd.

13 september 1933
Gisteren reed een meisje op de fiets in de Spaarndammerstraat op weg naar haar werk. Toen ze een stilstaande tram van lijn 5 passeerde kwam daar achter vandaan ineens een jongen, die tegen haar op liep. Het meisje viel en moest met een zware hersenschudding naar het Binnengasthuis vervoerd worden. De jongen bleef ongedeerd.

14 september 1933
Gistermorgen om half twaalf is een tractor met oplegger op de kruising van de Euterpestraat en de Beethovenstraat met een flinke klap op het voorbalkon van motorwagen 345 van lijn 24 gebotst. De chauffeur van de tractor, die de Beethovenstraat wilde indraaien, moest op een auto wachten, en zag toen de van de Stadionweg naderende tram over het hoofd.
Van de tram werden de stangen van het voorbalkon verbogen, de ruiten gebroken, de schakelkast ontzet, en de baanschuiver gekraakt. De tractor werd ook zwaar beschadigd en moest worden weggesleept. Gewonden waren er niet, maar de trambestuurder was zo geschrokken, dat hij niet verder kon werken.

Het aantal passagiers bedroeg in augustus 1933 8.448.000, in juli 1933 8.612.485, in de eerste 8 maanden 1933 70.300.000.
De achteruitgang aan passagiers over het le halfjaar 1933 bedroeg tegenover '32 11,4 %, juli 1933 tegenover '32 7,8 %, Augustus 1933 tegenover '32 5,9 %.
Achteruitgang gemiddelde dagontvangst over het 1e halfjaar 1933 tegenover 1932 ƒ 3.648; over de 2 maanden met nieuw tarief bedroeg de gemiddelde achteruitgang per dag ƒ 3.530 en wel ƒ 3.833 over juli en ƒ 3.230 over augustus.

14 september 1933

Uit Het Volk:
"Wie de grafieken van het passagiersvervoer der tram bekijkt, ziet dat het publiek een uitgesproken voorkeur heeft voor tramwagens met dwarsbanken. Zij worden verre geprefereerd boven die met „banken aan den kant". Dit heeft de tramdirectie doen besluiten een tachtigtal motor- en bijwagens van het bekende nieuwe model te doen verbouwen. De eerstvolgende maanden zullen er telkens een aantal van nieuwe dwarsbanken worden voorzien. Ook zullen zij betere ventilatie krijgen. Reeds enkele wagens zijn klaar: Lijn drie zal er morgen de primeur van hebben.
Vanmiddag heeft de pers in zoo'n verbouwden wagen een ritje gemaakt. Zij zitten uitermate prettig, de dwarsbanken. Men kan de directie voor deze verbetering erkentelijk zijn. De achterbanken zijn opklapbaar. Zoodoende is het aantal passagiers dat een wagen vervoeren kan van 56 tot 60 gestegen. Dit is wel de grootste eenheid, die één conducteur kan bedienen."
In het Alg.Hbld. was op 15 september een soortgelijk artikel geplaatst met daarbij een foto van het nieuwe interieur:

Dat laatste artikel vermeldde ook, dat de verbouwing geheel in de eigen werkplaats Tollensstraat zou plaatsvinden, en dat na het nieuwste materieel ook de rest van het wagenpark aan de beurt zou komen. In de thans verbouwde wagen waren 24 zitplaatsen en 8 staanplaatsen, benevens 24 staanplaatsen op beide balkons samen, maar op drukke uren zouden de kleine langsbanken kunnen worden opgeklapt, en dan zouden er vier staanplaatsen bij komen.
Ook was de ventilatie verbeterd door voor de klapraampjes "gestroomlijnde metalen jalouzieën" aan te brengen.
Tenslotte had het A.H. vernomen, dat er per 8 oktober een nieuwe dienstregeling voor remiseritten zou worden ingevoerd, die o.a. met zich zou brengen, dat lijn 24 zijn laatste rit voortaan richting Stadion zou maken, en niet meer richting centrum, zoals nu.

16 september 1933
Gistermorgen omstreeks 9 uur is een 17-jarig meisje op de hoek van de Linnaeusstraat en de Van Swindenstraat met haar fiets tegen een tram opgereden. Ze viel, kreeg een hersenschudding en werd daarmee in het O.L.V. gasthuis opgenomen.

19 september 1933

In de Nieuwe Amstelstraat is gistermiddag een ernstig verkeersongeluk gebeurd. Omstreeks drie uur kwam daar uit de richting van het Jonas Daniël Meijerplein een 21-jarige wielrijder, die de Nieuwe Amstelstraat inreed, toen van de tegenovergestelde kant een tramwagen naderde. Voor het gebouw van het arsenaal stond een handkar zo dicht bij de tramrails, dat de wielrijder niet meer tussen de handkar en de„ tram durfde te passeren. In plaats van af te stappen was hij zo onvoorzichtig naar links uit te wijken, om voor de aankomende tram op de andere kant van de rijweg te komen. De trambestuurder, op deze manoeuvre niet bedacht, kon een aanrijding niet meer voorkomen. De wielrijder werd tegen de straat geslagen en bleek een zodanige klap van het voorbalkon van de tram te hebben gekregen, dat hij met een zware hoofdwond bewusteloos bleef liggen. Bovendien had hij ernstige verwondingen aan armen en benen. Het slachtoffer, dat in de Indische buurt woont, is door de Gemeentelijke Geneeskundige Dienst naar het Binnengasthuis vervoerd en daar opgenomen, Gisteravond was hij nog niet bij bewustzijn gekomen.

Op het Stationsplein wilde een 70-jarige man op een tram springen, toen die plotseling wegreed. De man brak bij zijn val een been en werd naar een ziekenhuis vervoerd.

26 september 1933
Met ingang van gisteren worden in de Weesperstraat tussen Nieuwe Prinsengracht en Nieuwe Keizersgracht herstelwerkzaamheden aan de trambaan en de bestrating uitgevoerd. Dat duurt 8 weken.

28 september 1933
In "Spoor- en Tramwegen" is een artikel verschenen, waarin ir. De Kanter van de N.S. uiteenzet welke veranderingen er in Amsterdam-Oost zullen optreden in het kader van de spoorwegwerken aldaar. Door de opheffing van de halte Muiderpoort en de bouw van een nieuw station Muiderpoort zal een nieuwe tramverbinding daarheen worden aangelegd door de Wijttenbachstraat. Ook zullen tramverbindingen worden aangelegd naar het nieuwe Amstelstation, dat het huidige Weesperpoortstation zal gaan vervangen.

29 september 1933
Op de Vijzelgracht is een 26-jarige telegrambesteller door een tram van lijn 25 aangereden. Met een ribfractuur moest hij naar een van de ziekenhuizen.

30 september 1933
De Federatie heeft erkend dat de uitlatingen over de tramdirectie in haar blad "De Gemeenschap" gedeeltelijk onjuist en beledigend zijn geweest, en is weer tot het Georganiseerd Overleg toegelaten.

2 oktober 1933
Vanochtend om 11 uur moest het tramverkeer over de Rozengracht ongeveer een kwartier worden stopgezet, omdat een 15-jarige fietser onder een stoomwals was gekomen.

7 oktober 1933
Uit Het Volk:
"**Tramlijnen na middernacht**
In verband met wijzigingen in de berging der wagens in de remises, zullen na middernacht van heden af de ritten op de tramlijnen van de standplaatsen naar de remises als volgt worden afgelegd:
Lijn 1: Van Stationsplein over eigen lijn tot Amstelveenscheweg bij de Zeilstraat en daarna naar remise Havenstraat.
Lijn 2: Van Stationsplein geheel over eigen lijn en daarna naar remise Havenstraat.
Lijn 3: Van Javaplein en van Frederik Hendrikplantsoen over eigen lijn tot Amsteldijk en daarna langs Amsteldijk naar remise Kromme-Mijdrechtstraat.
Lijn 4: Van Stationsplein over eigen lijn tot Rijnstraat bij de Lekstraat en door die straat naar remise Kromme-Mijdrechtstraat.
Lijn 5: Van Oostzaanstraat over eigen lijn tot Amsteldijk en daarna langs Amsteldijk naar remise Kromme-Mijdrechtstraat.
Lijn 6: Van Station Muiderpoort over eigen lijn tot Sarphatistraat, over lijn 8 naar N. Amstelbrug en verder langs Amsteldijk. Van Stadlonplein over eigen lijn tot Station Haarlemmermeer, over lijn 16 tot Concertgebouw, over lijn 3 tot N. Amstelbrug en daarna langs Amsteldijk.

Lijn 7: Van Mercatorplein langs Hoofdweg, Postjesweg en verder over eigen lijn naar Sarphatistraat bij de Roeterstraat. Van Plantage Parklaan langs Plantage Middenlaan en Sarphatistraat naar remise N. Achtergracht.
Lijn 8: Van Stationsplein over eigen lijn tot N. Amstelbrug en daarna langs Amsteldijk.
Lijn 9: Van Stationsplein over lijn 11 tot Sarphatistraat bij de Roetersstraat.
Lijn 10: Van Zoutkeetsgracht over eigen lijn tot Frederiksplein, over lijn 5 tot N. Amstelbrug en verder langs Amsteldijk. Van Station Muiderpoort over eigen lijn tot Weesperpleln, over lijn 8 tot N. Amstelbrug en daarna langs Amsteldijk.
Lijn 11: Van Station Muiderpoort over eigen lijn tot Sarphatistraat, over lijn 8 tot N. Amstelbrug en verder langs Amsteldijk. Van Stationsplein over lijn 5 tot N. Amstelbrug en verder langs Amsteldijk.
Lijn 13: Van Mercatorplein langs Hoofdweg, Postjesweg en over lijn 7 tot Sarphatistraat bij de Roetersstraat. Van Stationsplein over lijn 11 naar Sarphatistraat bij de Roetersstraat.
Lijn 14: Van Linnaeusstraat over lijn 10 tot Sarphatistraat, over lijn 8 tot N. Amstelbrug en verder langs Amsteldijk. Van Van Hallstraat over eigen lijn tot Muntplein, over lijn 5 tot N. Amstelbrug en daarna langs Amsteldijk.
Lijn 16: Van Stationsplein geheel over eigen lijn tot Amstelveenscheweg en daarna door de Havenstraat.
Lijn 17: Van Surinameplein over eigen lijn tot Bilderdljkstraat, daarna langs Bilderdijkstraat en C. Huygensstraat, verder langs Overtoom en Amstelveenscheweg naar remise Havenstaraat. Van Stationsplein over eigen lijn tot J. P. Heyestraat en verder over lijn 23 tot Station Haarlemmermeer.
Lijn 18: Van Nassauplein over lijn 5 tot Muntplein, daarna over lijn 4 tot Rijnstraat bij de Lekstraat.
Lijn 19: Van Czaar Peterstraat over eigen lijn tot Stationsplein, daarna over lijn 11 tot Sarphatistraat bij de Roetersstraat.
Lijn 23: Van Zoutkeetsgracht en van Stadionplein over eigen lijn tot Station Haarlemmermeer.
Lijn 24: Van Stationsplein geheel over eigen lijn m daarna naar remise Havenstraat.
Lijn 25: Van Stationsplein over eigen lijn tot Rijnstraat en door die straat tot Lekstraat."

10 oktober 1933
De dirigent van de Amsterdamsche Tramharmonie, Joh. Schuitmaker, is gisteren gehuldigd wegens het bereiken van de 70-jarige leeftijd en zijn afscheid als dirigent in verband daarmee.

11 oktober 1933
Tijdens een zware storm gistermiddag waaide in het Oosterpark bij de Beukenweg een boom om, die op de bovenleiding van de tram terechtkwam. De breuk veroorzaakte grote stagnatie in het tramverkeer.

13 oktober 1933
In de Sarphatistraat bij het Weesperplein wilde een vrouw uit lijn 3 stappen, maar die begon opeens te rijden, met als gevolg, dat ze kwam te vallen, waardoor ze een arm brak en inwendige kneuzingen opliep. De G.G.D. vervoerde haar naar het Wilhelminagasthuis.

14 oktober 1933
De Gemeentetram vervoerde in september 8.888.000 passagiers, tegen in augustus 8.447.180 en in juli 8.612.485.
Over de eerste negen maanden van 1933 zijn 79.000 passagiers vervoerd. Vergeleken bij vorig jaar was de achteruitgang in het passagiersvervoer: voor het eerste halfjaar 11,4 pct.; voor juli 7,8 pct.; voor augustus 5,9 pct.; voor september 4,2 pct. De achteruitgang vergeleken bij verleden jaar neemt dus voortdurend af. Op het ogenblik is er derhalve een stijging vergeleken bij vorige maanden van dit jaar.

Op de hoek van de Nieuwezijds Voorburgwal en de Raadhuisstraat ontspoorde een bijwagen van lijn 14, wat leidde tot een half uur vertraging.

Op de Spaarndammerdijk sprong een trambestuurder van zijn tram, toen hij zag, dat een meisje daar door een man met een mes aangevallen werd. Samen met de vader van het meisje wist hij de 24-jarige messentrekker, die later aan de politie verklaarde, dat hij handelde uit woede over een verbroken verloving, te bedwingen.

16 oktober 1933
In de Sarphatistraat brak een 54-jarige vrouw haar linkerarm, toen zij van een rijdende tram sprong en onder de bijwagen viel. Het tramverkeer kreeg 10 minuten oponthoud.

17 oktober 1933
Gisteravond rond kwart over elf is op het Rokin bij het Muntplein een auto in het water reed. De chauffeur reed volgens getuigen achter een tram aan, die hij links wilde passeren. Toen hij zag dat er een tram van de andere kant aan kwam, gooide hij zijn stuur om, en reed het water in. Een politieman begaf zich te water en slaagde er in, de chauffeur uit de auto te halen. De passagier werd door voorbijgangers vanaf een daar liggende schuit gered. Beiden waren onder de invloed, en werden naar bureau Singel meegenomen. De chauffeur verklaarde, dat hij had moeten uitwijken voor een fietser. De auto werd door een takelwagen op de kant gehesen.

18 oktober 1933
In de vroege morgen (volgens Het Vaderland en het Volk tussen vier en half vijf) is onder het Westelijk Viaduct een melkauto uit Weesperkarspel in botsing gekomen met een tram van lijn 22. De auto kwam van de De Ruyterkade, de tram van het Stationsplein. De chauffeur van de vrachtauto verklaarde geen signalen gehoord te hebben; de trambestuurder zei die wel gegeven te hebben. De vrachtauto werd een de linkervoorzijde zwaar beschadigd, en van de tramwagen was het voorbalkon aan de linkerzijde ingedrukt. Onderzoek wees uit, dat de vrachtauto de bocht niet ruim genoeg heeft genomen.

19 oktober 1933
Ten gevolge van het springen van een waterleidingbuis bij de tramhalte in de Korte Marnixstraat moest vanmorgen rond half negen het tramverkeer op de lijnen 10 en 23 daar geruime tijd stilgelegd worden. Na een half uur was het lek gedicht, maar pas tegen elf uur kon het tramverkeer weer passeren.

Gisteravond plm. 7 uur is op de hoek van de Muidergracht en de Plantage Kerklaan een vrouw uit een tram gevallen. Met wonden aan haar benen werd ze naar het Binnengasthuis vervoerd.

In de 2e Nassaustraat is gisteren een jongetje van vijf jaar door een tram van lijn 14 aangereden. Het joch werd met een hoofdwond door de GGD naar zijn huis gebracht. De tram kreeg ca 10 minuten vertraging.

20 oktober 1933
Vanmiddag rond half een is een vrachtauto in de Beethovenstraat door een tram van lijn 24 aangereden, toen de chauffeur uitweek voor een fietser. De vrachtauto sloeg om door de kracht van de botsing, maar de drie inzittenden raakten niet gewond. Van de tram braken een paar ruiten op het voorbalkon.

21 oktober 1933
Vanochtend rond half negen stopte een tram van lijn 11 op de brug over de Prinsengracht in de Utrechtschestraat. Plotseling gleed het tramstel achteruit, zonder dat de bestuurder het tot stilstand kon brengen. De bijwagen ontspoorde op de wissel en kwam dwars op de weg te staan. De passagiers moesten uitstappen en het trampersoneel slaagde erin de wagen weer in de rails te krijgen, waarna de rit met een kwartier vertraging weer werd voortgezet.

24 oktober 1933
Vanmiddag is in de Van Swindenstraat een 8-jarig jongetje ernstig gewond geraakt, toen het plotseling vlak voor een tram de weg overstak (of op de rijdende tram probeerde te springen; de kranten spreken elkaar tegen). De bestuurder kon niet tijdig meer remmen, en het kind kwam onder de tram. Die moest opgevijzeld worden, en toen bleek bij onderzoek door het ambulancepersoneel, dat beide benen van het kind verbrijzeld waren, dat het aan beide armen gewond was en inwendige kneuzingen had opgelopen. De GGD bracht het naar het O.L.V. Gasthuis, waar het nog die middag overleed.

25 oktober 1933

Gisteren is op de Nieuwezijds Voorburgwal een personenauto door een tram van lijn 2 aangereden. De chauffeur was bezig zijn auto te draaien, toen hij plotseling moest stoppen voor een voetganger. Daardoor stond zijn auto gedeeltelijk op de tramrails, en kon de reeds dicht genaderde tram niet meer stoppen. Van de tram braken de ruiten op het voorbalkon, en de trambestuurder raakte lichtgewond aan een hand. De rechterzijde van de auto werd zwaar beschadigd, maar de chauffeur raakte niet gewond. Het tramverkeer kreeg ongeveer 10 minuten vertraging.

27 oktober 1933
Gistermiddag is in de Sarphatistraat een meisje van 15 jaar onder een tram geraakt. Ze is opgenomen in het N.I. Ziekenhuis.

Op de Meeuwenlaan is een 44-jarige arbeider door eigen onoplettendheid door en tram van de N.Z.H. aangereden. Zwaargewond werd hij naar het Binnengasthuis vervoerd, waar hij korte tijd later overleed.

30 oktober 1933
Op de Overtoom bij de Const. Huijgensstraat is een 38-jarige man met zijn fiets tegen een tram gereden, waardoor hij met verschillende verwondingen naar het Wilhelminagasthuis moest.

Op de Mauritskade weifelde een 59-jarige man met oversteken, waardoor hij door een tram van lijn 10 werd aangereden, en naast enkele hoofdwonden een hersenschudding opliep. Hij werd naar een ziekenhuis gebracht. De tram kreeg 15 minuten vertraging.

31 oktober 1933
Uit de memorie van antwoord van b. en w. op de opmerkingen gemaakt bij de afdelingsbehandeling van de gemeentebegroting 1934:
B. en W. achten de tijd nog niet gekomen, een overzicht te geven van de resultaten van het met ingang van 1 juli 1933 ingevoerde gewijzigde tramtarief en de vraag te overwegen, of in het tarief opnieuw wijziging moet worden gebracht. Met betrekking tot de opmerking van een lid, dat er eerst een concreet plan voor het Trambedrijf moet zijn, wil dit bedrijf weer op gang kunnen komen, delen B. en W. mee, dat bij de directie een dergelijk plan thans in voorbereiding is. De concurrentie van de taxi's zal hierbij mede onder ogen worden gezien. Met het thans geldende tramtarief is door de daarin vervatte differentiatie mede een poging gedaan, om weerstand te bieden aan den invloed van het jongste taxitarief. Voor zoover aan het personeel advies is gevraagd, is daaraan door de directie de nodige aandacht gewijd. De mening van een ander lid, dat het tarief te weinig systeem bevat en onoverzichtelijk is, wordt door B. en W. niet gedeeld. Het tarief is op eenvoudige wijze gedifferentieerd, ten einde aan de verscheidenheid in de belangen van het publiek te kunnen voldoen. De invoering van gezelschapsbiljetten werd reeds overwogen bij de indiening van het jongste tramtarief, doch is als een ondeugdelijk middel achterwege gelaten. Het aantal personen per biljet is slechts willekeurig aan te nemen. Moet dit aantal 5, 4 of 3 bedragen? Voor elke waarde toch is iets te zeggen. Bovendien heeft het gezelschapsbiljet zijn praktische bezwaren. Immers het gezelschap moet steeds bij elkaar vervoerd worden en zou bij zware belasting zich niet over motor- en bijwagen mogen verdelen.
Ten aanzien van het al dan niet verdwijnen van de tram uit de Leidschestraat zijn b. en w. van mening, dat eerst moet worden afgewacht hoe het verkeer zich ontwikkelt, nu dit jaar verkeerslichten in die straat zijn aangebracht.
Aan het verwijderen van de tram op de Adm. De Ruyterweg kan in verband met de hoge kosten in de huidige tijd niet gedacht worden.

Omstreeks middernacht is een vrouw die op de Nieuwezijds Voorburgwal bij de Lijnbaanssteeg op een vluchtheuvel op de tram stond te wachten aangereden door een auto die die vluchtheuvel links wilde passeren, maar er overheen reed. De chauffeur kwam van een vergadering en had gedronken. Hij is aangehouden en ingesloten. De vrouw werd zwaar gewond naar het Binnengasthuis vervoerd.

Op de Amstelveenscheweg werd een wielrijdster door een tram van lijn 2 aangereden. Hoewel zij onder de baanschuiver kwam, bleef ze ongedeerd. De tram kreeg plm. 10 minuten vertraging.

1 november 1933

Demonstrerende communistische werklozen hebben vanmiddag op de Munt en omgeving voor relletjes gezorgd, die leidden tot vertraging in de tramdienst.

4 november 1933
De gemeentetram verbruikte in het 3e kwartaal ongeveer 4,2 miljoen kwu aan elektriciteit, ongeveer evenveel als in dezelfde periode van 1932.

6 november 1933
Gistermorgen plm. ½ 11 reed een auto van een rijschool met een leerling aan het stuur van de Heerengracht de Leidschestraat in. Uit de richting Leidscheplein kwam een tram. De leerling-chauffeur maakte de fout om niet naar rechts te draaien, maar stuurde integendeel naar links, naar de andere weghelft. Daardoor kwam zijn auto in aanraking met de tram en schoot het trottoir op, waar hij een 70-jarige voetganger aanreed. Die brak daardoor beide benen. De tram en de auto werden beiden beschadigd.

7 november 1933
Vanmiddag is in de van Baerlestraat bij de Rijkspostspaarbank een plm. 60-jarige man bij het oversteken van de trambaan gestruikeld en onder een tram van lijn 3 terechtgekomen. Die moest opgevijzeld worden, en toen men het slachtoffer er onder vandaan haalde, bleek hij al te zijn overleden. De trambestuurder, wie geen schuld trof, was zo door dit ongeluk aangegrepen, dat hij de benen nam, maar korte tijd later terugkeerde. Het tramverkeer kreeg een kwartier vertraging.

8 november 1933
Er is tweemaal aangifte gedaan van diefstal op de tram:
Iemand deed aangifte, dat er op het achterbalkon van een tram van lijn 5 geprobeerd was hem te beroven: zijn vest was gedeeltelijk opengesneden; een ander was van een stuk ter waarde van f 500 beroofd op een tram van lijn 9.

10 november 1933
Met ingang van 6 november waren de trams die op werkdagen voor 7.30 uur en op zondag voor 8.30 uur van de standplaatsen vertrokken, ten behoeve van de vroegritweekkaarthouders voorzien van een bordje met het opschrift "VROEGRIT" op het voorbalkon van de motorwagen.

Op een tram van lijn 7 is iemand van zijn gouden polshorloge beroofd.

Vanmorgen rond 9 uur wilde een vrachtauto op de Sloterkade de Zeilstraat oversteken, nog voor een tram van lijn 1, wat echter mislukte; de tram reed de auto aan. Persoonlijke ongelukken deden zich niet voor, maar de voorzijde van de auto werd geheel vernield, en ook het voorbalkon van de motorwagen was flink gedeukt.

12 november 1933
Uit het Alg.Hbld:
"**TRAM-TOONEELTJE.**
Een oude dame stapt in de Van Baerlestraat op de tram en geeft een knipkaart aan den conducteur, die deze echter weigert omdat de kaart niet geldig is. De dame protesteert en vertelt, dat ze de kaart van iemand gekregen heeft, doch geeft ten slotte een geldige knipkaart. Zij is echter nog niet tevreden en vraagt, waar de eerste kaart dan wel voor diende. De conducteur licht haar in en zegt dat de kaart voor de „Permanent" is, waarop de oude dame den conducteur vraagt, waar die „Permanent" dan rijdt! De conducteur is ten einde raad, ligt de pet van zijn hoofd, wijst naar zijn haar en vertelt dan, dat de bewuste kaart een knipkaart van een kapper is. Algemeene hilariteit!"

14 november 1933
Op de Weesperzijde knapte zaterdagmiddag rond kwart over 1 een bovenleidingdraad en kreeg het tramverkeer vertraging, vooral op lijn 5, waar rond 20 minuten niet gereden kon worden. Maar ook de passagiers van de lijnen 3, 4, 8 en 25 moesten langer in de tram blijven zitten dan ze voorzien hadden.

In de De Clercqstraat is en man door een tram aangereden. Hij liep een wervelfractuur op, en werd in het Wilhelminagasthuis opgenomen.

Bericht uit De Tijd:
"NIEUWE AUTOBUSSEN
Wordt hier een eerlijke kans gegeven aan Nederlandsch fabrikaat?
Hedenmiddag hebben de wethouder voor de bedrijven en de directeur van de gemeentetram, de heeren Rustige en Hofman, alsmede de leden van de Commissie van bijstand voor de bedrijven, een proefrit gemaakt met een nieuw model autobus, een bus, waarbij de motor in den wagen is ingebouwd. Het schijnt de bedoeling te zijn dat, op voorstel van de tramdirectie, een tiental van dit type wagens wordt aangeschaft en in gebruik gesteld op het traject Watergraafsmeer.
Naar aanleiding hiervan schrijft men ons: „Het aanschaffen van autobussen is niet direct een wereldschokkend feit, maar aan deze plannen van de directie, die gesteund schijnen te worden door den betreffenden wethouder, zit toch een alleszins merkwaardige kant. Deze nieuwe bussen komen namelijk uit Amerika. Een vijftal wordt geheel gereed afgeleverd, terwijl de overige wagens in Nederland gemonteerd worden.
In dezen lijd, nu iedereen den terugslag van de malaise ondervindt en de leuze „Koopt Nederlandsch fabrikaat" terecht met ijver gepropageerd wordt, wekt een dergelijke handelwijze toch wel verwondering. Men zou kunnen veronderstellen dat de Nederlandsche industrie niet in staat is om deugdelijk werk af te leveren of dat de directie zich zou laten leiden door een al te groot verschil in prijs, maar dat is toch niet 't geval. De Nederlandsche industrie levert werk dat volkomen gelijkwaardig is aan het beste buitenlandsche fabrikaat. En wat den prijs betreft: het is inderdaad waar dat de aanschaffingskosten van een Nederlandsche bus, wanneer daar bij voorbeeld een Dieselmotor in gemonteerd werd, hooger zouden zijn, doch daar staat tegenover dat een bus met Diesel-motor minstens zes cent per wagenkilometer goedkooper is dan een bus met benzinemotor. En deze Diesel-moor wordt gebouwd door een Nederlandsche firma, ja zelfs door een Amsterdamsche firma, namelijk door de firma Kromhout. Zoo voordeelig werkt de Diesel-motor dat binnen anderhalf jaar alle kosten royaal er uit gehaald zijn. En dit is geen theorie, want inderdaad heeft de practijk reeds voldoende de juistheid van deze bewering bewezen. Onder de directie van Dr. Lulofs, die onmiddellijk tot de hoogst noodzakelijke werkplaatsrevisie is overgegaan, werd een Diesel Gardner-motor aangeschaft en gebouwd in bus 33 van Lijn A. De motor heeft uitstekend voldaan en bleek veel goedkooper te werken. In Rotterdam vervangt men thans den benzine-motor door een Diesel en in het buitenland is de vraag naar deze motoren zeer groot. Op een bedrijf van honderd motoren kwam er zelfs een nabestelling van vijftig. Maar al deze bewijzen blijken tot heden niet voldoende om de tramdirectie en den wethouder te overtuigen. Het Nederlandsche en, wat voor de hoofdstad toch ook wel wat heeft te beteekenen, het Amsterdamsche fabrikaat, wordt ten onrechte achtergesteld bij het buitenlandsche fabrikaat. Zelfs het feit dat in de uitstekend ingerichte fabriekswerkplaatsen van Kromhout, aan de overzijde van het IJ, waar men de motoren door en door kent, alle defecten onmiddellijk kunnen worden hersteld, waardoor men vanzelfsprekend een belangrijken voorsprong heeft op de technische reparatiernrichting van de gemeentetram, schijnt niet te tellen. Op zijn minst moeten wij dit wonderlijk noemen en het is dan ook werkelijk te hopen dat de commissie van bijstand — deze zaken worden niet door den Raad behandeld — na den proefrit van dezen middag tot een conclusie moge komen die in het voordeel is van onze eigen industrie en die geen aanleiding zal zijn tot een gerechtvaardigde verontwaardiging van stad- en landgenooten."

15 november 1933
De commissaris van politie van het bureau Leidscheplein verzocht getuigen zich te melden van een ongeval, dat zich zaterdagmiddag 28 oktober op het kruispunt Overtoom – Const. Huygensstraat had afgespeeld. Daar waren rond half 2 twee fietsers op elkaar gereden, waarvan er één onder een tram van lijn 6 was gevallen.

Door een verkeersongeval op de Nieuwezijds Voorburgwal bij de Wijdesteeg ondervond het tramverkeer enige vertraging. Daar werd een 16-jarige jongen bij het oversteken door een auto aangereden, en bleef bewusteloos op de trambaan liggen.

17 november 1933
Een bericht in het Nieuw Israelietisch Weekblad:

"In verband met den Zesdaagschen Wielerwedstrijd in het R.A.I.-Gebouw van 17 t/m 23 November a.s. zullen van Vrijdag- t/m Woensdagnacht de volgende extra-diensten worden ingelegd tusschen genoemd gebouw eenerzijds en Stationsplein, Haarlemmerpl., Javaplein, Mercatorplein en Stadionsplein anderzijds:
a. met tramwagens over de route van lijn 25 naar het Stationsplein van 0.30 u. tot 5.30 u. om de 15 minuten; van het Stationsplein wordt afgereden vanaf 0.50 u. tot 5.50 u. eveneens om de 15 minuten. De wagens zullen vóór het R.A.I.-Gebouw stoppen tot het opnemen en uitlaten van passagiers;
b. met autobussen van 0.30 tot 5.30 u. om het halve uur van het R.A.1.-Gebouw:
1e. naar het Haarlemmerplein langs Ceintuurbaan, Van Baerlestraat, Leidscheboschje, Bilderdijkstraat, Marnixstraat;
2e. naar het Javaplein, langs Ceintuurbaan, Sarphatistr. en Mauritskade;
3e. naar het Mercatorplein, langs Ferd. Bolstraat, Weteringschans, Stadhouderskade, 1e Const. Huygensstraat en Kinkerstraat;
4e. naar het Stadionplein, langs Ferd. Bolstraat, Alb. Cuypstraat, De Lairessestraat en Amstelveenscheweg.
Aan de halten van de tramlijnen langs het te berijden traject zal door de autobussen worden gestopt, voor het opnemen en uitlaten van passagiers. Van de vorenvermelde eindpunten der nachtlijnen zal worden afgereden van pl.m. 0.38 u. tot pl.m. 4.38 u. Het tarief bedraagt ƒ0.15 per rit. Overstapkaarten worden niet verstrekt. Abonnementen, week-, dag- en 10- of 5-rittenkaarten zijn niet geldig."

16 november 1933
Het Alg.Hbld. publiceerde de volgende cijfers omtrent het tramvervoer: passagiers in oktober 1933 9.068.000; in september 1933 8.890.966, augustus 1933 8.447.180. Over tien maanden in 1933 totaal 88.258.000.

17 november 1933
Het Volk schreef over de nieuwe verkeerslichten in de Leidschestraat, dat daardoor de trams nog minder konden opschieten dan voorheen.

18 november 1933
In de remise Lekstraat is gistermiddag een werkman van 39 jaar in een werkkuil gevallen. Hij raakte aan zijn hoofd gewond en kreeg vermoedelijk een hersenschudding. Hij werd in het Tesselschadeziekenhuis opgenomen.

19 november 1933
Door de vakbonden is in diverse adressen bij de gemeenteraad geprotesteerd tegen de door b. en w. voorgestelde loonsverlaging voor het gemeentepersoneel in het algemeen en de in verband daarmee gepaard gaande herclassificatie van het rijdend trampersoneel in een lagere loonschaal het bijzonder.

22 november 1933
De gemeentetram ging weer achteruit. Het aantal trampassagiers was 23.817.000 tegen 25 313 000 in 1932 en 31.704.000 in 1931. Het aantal buspassagiers 2.133.000 tegen 2.286.000 en 3.037.000.

In de Weesperstraat tussen de Nieuwe Prinsengracht en de Nieuwe Keizersgracht werden gedurende vier weken weer werkzaamheden aan de trambaan uitgevoerd.

23 november 1933
Bericht uit het Alg.Hbld.:
"**KRUISING VIJZELGRACHT WETERINGSCHANS.**
De nieuwe trambaan.
Dag na dag toonen de Amsterdammers groote belangstelling voor al de werkzaamheden, die verband houden met de demping van de Vijzelgracht en de verbetering van de situatie op de kruising Vijzelgracht (N. Vijzelstraat) en Weteringschans. Op het aangeplempte gedeelte ziet men reeds een trottoir liggen langs de Broodfabriek en men weet, dat nu 't eerst de verbreeding en vernieuwing van de brug over de Lijnbaansgracht aan de beurt komt. Eiken nacht opnieuw worden deze week de

noodige voorbereidingen getroffen voor de verplaatsing van de trambaan en de tramkruising, welke „verhuizing", naar wij vernemen, a.s. Vrijdagnacht zal geschieden.
De tramsporen worden dan verlegd naar den fabriekskant, ten westen van de tegenwoordige baan. In de oude sporen wordt alles reeds losgedraaid, de bestratingen worden er opengebroken, enz., teneinde in den bewusten nacht snel en zonder moeilijkheden de oude rails en kruising te kunnen vervangen door de nieuwe.
Daar de rails meer westwaarts komen te liggen, zal ook de rechthoekige kruising van thans verdwijnen en plaats maken voor een kruising, die meer den vorm heeft van een parallelogram. Er komen dan natuurlijk ook nieuwe vluchtheuvels voor de tramhalten van de lijnen 4, 16, 24 en 25 en het gewone verkeer gaat vervolgens over het weggedeelte, waar nu op de Vijzelgracht de oude rails liggen. De oostelijke rest van de wegbreedte wordt voor het verkeer afgesloten opdat daar de werkzaamheden aan de brug over de Lijnbaansgracht ongestoord zullen kunnen beginnen.
Tot zoover de veranderingen, die ons eind van deze week te wachten staan. Wat de tram betreft begint het tweede stadium zoodra de verbreeding van de Lijnbaansgracht-brug gereed is. Dan worden ter plaatse de tramsporen weer ± 24 m in de oude, derhalve oostelijke richting, teruggelegd, zoodat ze zoo ongeveer in het midden van den rijweg komen. Het derde en definitieve stadium wordt daarna bereikt, zoodra ook de brug over de Prinsengracht — tusschen Vijzelstraat en Vijzelgracht — verbreed zal zijn, waardoor het mogelijk wordt de tramsporen van de Vijzelstraat rechtdoor te trekken, in één as tot aan de Stadhouderskade toe. Het westelijk gedeelte van het Weteringplantsoen zal dan wat versmald en het tramhuisje daar alweer in westelijke lichting verplaatst moeten worden; eveneens zal 't tegen dien tijd noodig zijn de brug over de Stadhouderskade tot ± 30 m te verbreeden, — maar hoe in de toekomst de smalle Ferdinand Bolstraat het drukke verkeer naar en van de zich steeds uitbreidende rivierenbuurt zal kunnen verwerken, vormt nu reeds een groot raadsel.
In elk geval zal op de kruising Vijzelgracht— Weteringschans een groote verbetering tot stand komen, want aan de samenpersing van al het verkeer in zuidelijke richting over de tramrails komt een einde: tram en auto- Verkeer krijgen eigen banen, er komen flinke vluchtheuvels en ruime trottoirs. De moeilijkheden van den overgangstoestand naar een geheel gedempte Vijzelgracht met de nieuwe bruggen, hebben we daar gaarne voor over!
"

Een ander bericht uit dezelfde krant:
"NIEUWE TRAMHALTE-ZUILEN.
De vluchtheuvels.
Naar wij vernemen zal op het eind van deze of in het begin van de volgende week de gemeentetram in de omgeving van het hoofdkantoor van de tram en op het Stationsplein een proef nemen met nieuwe tramhalte-zuilen ter vervanging van de lantarens-met-tramhalte-transparanten. Deze proef houdt verband met de vervanging van de lantarens op de vluchtheuvels door de reeds hier en daar geplaatste verkeerszuiltjes met witten pijl op blauw front, welke zuiltjes — naar men weet — 's avonds verlicht zijn.
Aan het „begin" van den vluchtheuvel komen derhalve de verkeers-, aan het „einde" de tramzuiltjes. De laatste worden 1 m 90 hoog, ze dragen het opschrift „tramhalte" en vermelden de passeerende lijnen en haar routes, aan den anderen kant vertoonen ze de letter H (halte) en de cijfers der passeerende lijnen. De zuiltjes worden ivoorkleurig en de letters in blauw, voor de proefneming alles nog geschilderd, maar bij de definitieve doorvoering in emaille uitgevoerd. Vooral op het Stationsplein zullen deze halte-zuiltjes veel ertoe bijdragen, dat het publiek er gemakkelijk zijn tram kan vinden, hetgeen er de snelheid van het tramverkeer weer ten goede zal komen."

Tijdens de algemene beschouwingen inzake de begroting voor 1934 wijst De Hartogh (Onafh.) er op, dat sommige bedrijven, zoals de tram, beter aan particulieren kunnen worden overgedragen. Weiss (middenst.) pleitte voor afschaffing van de telefoon- en tramabonnementen voor de gemeenteraadsleden, wat een besparing van f 14.000 zou opleveren, en zei dat de gemeentetram in zijn ogen een bron van ergernis was, omdat dit bedrijf grote verliezen zou blijven lijden, zolang het een zuiver gemeentelijke instelling blijft. Hij dient een voorstel daartoe in, dat zal worden gedrukt en uitgedeeld. Ook Bernhard bepleit het "afschuiven" van het trambedrijf.

24 november 1933
Tijdens de voortgezette begrotingsbehandeling in de gemeenteraad zei Ter Haar (c.h.), dat hij niet afwijzend staat tegen de overheveling van het trambedrijf in particuliere handen.

Blijkens de statistieken is de tram in het 3e kwartaal van dit jaar betrokken geweest bij 139 verkeersongevallen, tegen 171 in het 3e kwartaal van 1932.

Vanmorgen half twaalf heeft in de Ferd. Bolstraat een tram een driewielige auto aangereden, die nog tussen die tram en een geparkeerde vrachtauto door wilde rijden. De driewieler klapte tegen de vrachtauto, die daardoor omsloeg en de ingang van het politieposthuis versperde, zodat de politie geen hulp kon verlenen. De driewieler werd volkomen vernield, maar niemand raakte gewond.

De Korte Vijzelstraat bij de Weteringschans:

25 november 1933
Een 7-jarige jongen, die in een bijwagen van een rijdende tram van lijn 5 wilde springen, sprong mis, kwam onder die bijwagen terecht, en raakte ernstig gewond aan zijn rechterbeen, waardoor hij in het Binnengasthuis moest worden opgenomen.

26 november 1933
Foto uit het Alg.Hbld. (bijwagen 754 op lijn 24):

DE TRAM ACHTER EEN SCHUTTING. — In den nacht van Vrijdag op Zaterdag is men gereed gekomen met het verleggen van een gedeelte der tramrails in de Vijzelstraat van het oude naar het gedempte gedeelte, waardoor het verkeer met andere voertuigen vlotter kan geschieden. De trams verdwijnen thans tijdelijk achter een schutting, die nog gesloopt moet worden.

27 november 1933
In een ziekenhuis werd opgenomen een 70- jarige vrouw, die in de Marnixstraat van een rijdende tram was gestapt, waardoor zij was komen te vallen en vermoedelijk een knie- en een schouderfractuur had gekregen.
In de Ferd. Bolstraat is een vrouw van een in beweging zijnde motorwagen van lijn 16 gevallen, met het gevolg, dat haar door de bijwagen drie vingertoppen werden afgereden.

28 november 1933
B. en w. stellen voor bij de IJ- en Amstelveren weer een overzettarief in te voeren voor voertuigen, van f 0,05 voor kleine en f 0,25 voor grote voertuigen. Invoering zal het nadelig saldo van de gemeenteveren verminderen met f 244.000.

30 november 1933
Door een felle brand in de villa Weteringschans 24 moest het tramverkeer worden omgeleid. De lijnen 7 en 10 reden tijdelijk via Museumbrug en Stadhouderskade.

1 december 1933
In de Van Woustraat had een aanrijding plaats tussen een auto en een motorwagen van lijn 4. De schade bleef wat de tram betrof beperkt tot enkele gebroken ruiten. De vertraging bleef beperkt tot 5 minuten, persoonlijke ongevallen deden zich niet voor.

2 december 1933
Foto uit het Alg.Hbld.:

NIEUWE TRAMHALTE-ZUILEN.

Na te Amsterdam op de vluchtheuvels de lantaarnpalen vervangen worden door lage verkeerszuiltjes (reeds hier en daar geplaatst) en dientengevolge ook de aan de lantaarnpalen bevestigde tramhalte-transparanten verdwijnen, wordt een proef genomen met nieuwe tramhalte-zuilen. Nieuwe halte-aanduidingen op het Stationsplein.

5 december 1933
B. en W. stellen de gemeenteraad voor de door de gemeente met het Rijk en de Nederlandsche spoorwegen te sluiten overeenkomst inzake verkeerstoestanden in Amsterdam-Oost, alsmede een door de gemeente met het Rijk en de Gooische Tramweg Mij. te sluiten overeenkomst inzake het brengen van het eindpunt der Gooische tram naar een plaats bij het nieuw te bouwen spoorwegstation in de Watergraafsmeer en het verleggen der trambaan, goed te keuren.
Deze voordracht zal 11 december a.s. door de gemeenteraad behandeld worden.

6 december 1933
Gistermiddag omstreeks half vier brak op de Admiraal De Ruyterweg bij de De Rijpstraat een bovenleidingdraad van de N.Z.H. In beide richtingen konden tussen Spuistraat en Sloterdijk geen trams rijden. Na een uur was de draad gerepareerd, waarbij de brandweer assistentie verleende. Aldus het Alg.Hbld. Daarentegen deed zich volgens Het Volk geen stagnatie voor.

Foto uit Het Volk:

Gistermorgen verscheen het bordje van de A.IJ.C. weer op de Amsterdamsche tram, de ijsclub is geopend.

De G.G.D. heeft hulp moeten verlenen aan een man, die in een tramwagen van lijn 3 op de Ceintuurbaan bij de Ferdinand Bolstraat door de kou bevangen was.

Vanmiddag omstreeks half een heeft op de Admiraal de Ruyterweg een hevige aanrijding plaatsgevonden tussen een vrachtauto uit Hoofddorp en een tram van de Sloterdijk-dienst. De vrachtauto wilde vanuit de De Rijpstraat de trambaan oversteken, maar de chauffeur zag – verblind door de zon – de tram over het hoofd. Die kon niet meer remmen en botste op de auto, die omsloeg en zijn lading (balen bruine bonen, vaten lijnolie en blikken verf) verloor. De drie inzittenden van de

auto raakten licht gewond door glasscherven, in de tram waren geen gewonden. Wel waren beide koplampen gebroken en een koppeling beschadigd. Een kraanwagen moest de vrachtauto weer overeind zetten, en de brandweer ruimde het mengsel van bruine bonen, lijnolie en verf op, dat op straat was terechtgekomen.

8 december 1933
Nu het Rijk heeft bekend gemaakt, dat aan de maatstaven ter vaststelling van de wegenbelasting voor autobussen het aantal zitplaatsen zal worden toegevoegd, is de gemeentetram, die thans 109 autobussen heeft met 2945 zitplaatsen, voornemens bij de aanschaffing van nieuwe bussen te kiezen voor een zwaarder type met naar verhouding minder zitplaatsen.

Morgen zullen de trams van de N.Z.H. vanaf 10 uur voorzien zijn van blauwe vlaggetjes, ten teken, dat de ijsbaan in Halfweg weer open is. Ook zullen er extra trams rijden.

9 december 1933
In verband met de interland Nederland – Oostenrijk, die morgen in het Stadion wordt gespeeld, zullen de lijnen 2 en 16 van 12 tot 17 uur naar het Stadion doorrijden. De lijnen 6, 23 en 24 worden dan versterkt met extra diensten.

10 december 1933
De N.Z.H. maakte bekend, dat in het kader van de bezuinigingen met ingang van 1 januari a.s. de dienst op de lijn Amsterdam – Haarlem op werkdagen tussen 9 en 16 uur zal worden beperkt tot een 20-minutendienst. Op de lijn naar Sloterdijk zal kleiner materieel gebruikt gaan worden en de retourprijzen zullen worden verhoogd met 5 tot 25 cent, al naar de prijs van het retour.

11 december 1933
Ingezonden brief in het Alg.Hbld.:
M. d. R.
Het ligt in de bedoeling van B. en W. van Amsterdam om voor gemeentewerklieden het gratis vervoer per tram af te schaffen. Immers in het gemeenteblad afd. I nr. 891 blz. 2005 lezen wij: „Thans echter is de ratio van de regeling geheel vervallen. Indien een werkman op een grooteren afstand van zijn arbeidsplaats blijft wonen, dan moet dit worden toegeschreven aan zijn voorkeur, om in een bepaald stadsgedeelte te wonen. Zijn vrijheid in dit opzicht wenschen wij niet aan te tasten, doch een aanleiding, om in zulk een geval een gratis tramkaartje te verstrekken, bestaat niet.
Elkeen, die dagelijks zijn tramgeld offert of maandelijks zijn ƒ 15 of ƒ 7.50 voor een net- of lijnkaart deponeert, zal dezen maatregel toejuichen. Maar op welke gronden wordt deze maatregel alleen beperkt tot gemeentewerklieden en niet toegepast op ambtenaren en beambten van hoog tot laag? In dit verband wijs ik bijv. op: schoolartsen, schoolverpleegsters. administrateur en kantoorpersoneel van de gemeentetram, gemeentearchltecten, onderdirecteur van den Stadsschouwburg (chef van het voorgebouw) enz. De toestand is zoo, dat al die menschen zich 's morgens naar hun „arbeidsplaats" begeven, 's middags gaan koffiedrinken en 's namiddags naar huis terug keeren, terwijl hun de tram gratis ter beschikking wordt gesteld en niets hun belet ook particuliere boodschappen te doen op die gratis tramkaart.
Het ls hoog tijd, dat B. en W. aan dien wantoestand onmiddellijk een einde maken. Daarmee wordt dan een groote onbillijkheid uit den weg geruimd en last not least: de gemeentefinanciën zullen er wel bij varen.
Zijn er tenslotte ambtenaren, voor wie uit hooide van hun bezigheden een gratis tramkaart of kaartje onmisbaar zijn. zooals inspecteurs en controleurs en opzichters van gas. electriciteit, waterleiding, woningdienst, ambtenaren van Maatsohappelijken Steun enz. fiat, maar laten B. en W. dien menschen dan de bindende verplichting opleggen om 's middags na afloop van hun dienst, die kaarten en kaartjes op hun diverse kantoren ln te leveren, om zo pas den volgenden morgen in ontvangst te nemen. Dat vrije trammen ten koste van de gemeenschap moet de wereld uit.
X
(Het verder beperken van gratis-tramvervoer maakt reeds een punt van onderzoek uit bij het gemeentebestuur. Alleen de ambtenaren, die in hun diensttijd van de tram gebruik moeten maken voor de uitoefening van hun functie behooren dit recht te behouden.

Zoo vernemen wij, dat het in de bedoeling ligt aan personeel van gasfabrieken of electrlciteitswerken na den gewonen diensttijd als regel geen recht op vrij vervoer meer toe te staan. Er zijn natuurlijk uitzonderingsgevallen als b.v. spoedeischend werk in overuren, denkbaar. — Red.)

Zondagmiddag is een 35-jarige koopman die op het ijs langs de Haarlemmerweg een koek-en-zopie stalletje had, toen hij de trambaan overstak om zijn voorraden aan te vullen, door een tram van de N.Z.H. uit Haarlem aangereden. Met een hoofdwond en inwendige verwondingen werd hij naar het Wilhelminagasthuis vervoerd. Het tramverkeer kreeg enige vertraging.

Vanmorgen is in de Marnixstraat bij de O.H.S. een 48-jarige fietser onder de tram geraakt, omdat hij onvoorzichtig overstak. De tram moest opgevijzeld worden om hem te bevrijden. Toen een tramcontroleur vervolgens gelastte, dat de trams in tegengestelde richting moesten doorrijden, werd dat door het verontwaardigde publiek verhinderd. Het zwaar gewonde slachtoffer werd door de GGD naar het Wilhelminagasthuis gebracht.

13 december 1933
De gemeenteraad heeft goedkeuring verleend aan de voordracht inzake de spoorwegplannen-oost (zie 5 december).

14 december 1933
Met ingang van morgen, 15 december, wordt bij de Hortusbrug voor stadwaarts rijdende trams van de lijnen 9 en 14 een seininrichting in gebruik genomen, die het mogelijk maakt de brugwachter te waarschuwen, dat zij de brug naderen. Zij stoppen dan niet bij de laatste halte voor de brug (Plantage Middenlaan bij de Plantage Parklaan).

15 december 1933
De gemeenteraad heeft gisteren met 24 tegen 20 stemmen besloten de gemeentebegroting vast te stellen. De voordracht tot herinvoering van ponttarieven werd verworpen met 24 tegen 20 stemmen. Ook een voorstel van het raadslid Weiss, om het trambedrijf te verkopen, werd verworpen met 41 tegen 3 stemmen, evenals een communistisch voorstel om autobuslijnen naar andere gemeenten in te leggen, met 39 tegen 5 stemmen.

17 december 1933
In november vervoerde de gemeentetram 8.888.000 passagiers, tegen 9.070.270 in oktober en 8.890.966 in september.

19 december 1933
Uit Het Volk:
"**Geen aanhangwagens meer op lijn 17**
Verkeerspolitie ondervond moeilijkheden op het Surinameplein
Maar nu heeft het publiek den last
Verscheidene stadgenooten uit West vestigden er onze aandacht op, dat lijn 17 op de drukke morgenuren en ook ln den namiddag de laatste dagen niet meer met aanhangwagens rijdt, terwijl dit vroeger steeds het geval was.
De passagiers ondervonden daarvan ongerief en het kwam voor, dat verscheidene personen aan de halten moesten wachten op de volgende tram. Daarbij kwam, dat de motorwagens dikwijls een meer dan normale belasting kregen.
Wij hebben ons met deze klachten tot den directeur van de gemeentetram gewend en hem gevraagd, welke motieven de tramdirectie voor dezen maatregel heeft.
„Wij zijn er natuurlijk steeds op uit," stelde de heer Hofman voorop, „om met al onze maatregelen het belang van het publiek te dienen. Maar in dit geval had de verkeerspolitie geklaagd over de moeilijkheden, die de aanhangwagens op het Surinameplein veroorzaakten. Daarom hebben wij geprobeerd een oplossing te vinden door de aanhangwagens af te schaffen en daar tegenover de tram met korter tusschenpoozen (drie & vier minuten) te laten rijden."
De directeur nam overigens met belangstelling van de klachten kennis. Het is ook zijn meening dat de passagiers op deze drukke uren niet mogen worden gedupeerd. "

20 december 1933

Naar De Telegraaf verneemt, zullen de kleine autobussen van de gemeentetram geleidelijk aan worden vervangen door grotere. De keus is daarbij gevallen op de zg. trambus, een type, waarbij de motorkap niet buiten de carrosserie uitsteekt. Deze bussen zullen 48 passagiers kunnen vervoeren en zijn voor eenmansbediening ingericht. Er zal achter uitgestapt moeten worden, waartoe daar een pneumatisch bediende deur wordt aangebracht. Dit type zal gaan rijden op lijn A.

Door een brand in Jodenbreestraat 64 werd het tramverkeer op lijn 8 gisteravond rond 9 uur korte tijd gestremd.

De directie heeft de juistheid van de klachten over lijn 17 erkend, en hoopt nu door inleggen van een motorwagen meer in de ochtendspits het euvel te verhelpen.

21 december 1933
De PTT heeft meegedeeld, dat op 2e Kerstdag en op nieuwjaarsdag de trambrievenbussen gesloten zullen zijn.

22 december 1933
De politie zocht getuigen van een verkeersongeval, dat op 4 december jl. in de Van Woustraat bij de Jozef Israelskade had plaatsgevonden, en waarbij een 38-jarige man, die uit een tram van lijn 8 was gestapt, en de straat wilde oversteken, op de trambaan was aangereden door een auto, waardoor hij in het Tesselschadeziekenhuis moest worden opgenomen.

Een vrouw, woonachtig op de Ranonkelkade, had in een tram haar tas laten liggen, met daarin een bedrag van f 27. Later bleek de tas verdwenen, en waarschijnlijk gestolen te zijn.

27 december 1933
Gisteravond omstreeks zes uur is een langdurige storing ontstaan op het westelijk deel van het stadstramnet. Op de Adm. de Ruyterweg vóór de Wiegbrug trok nml. de beugel van een der wagens van de Haarlemse tram de stroomdraad naar beneden, met het gevolg dat kortsluiting ontstond en een deel van het net stroomloos werd, zodat er grote stagnatie op de westelijke lijnvakken ontstond. Zo spoedig mogelijk werd een deel van het net weer onder stroom gebracht, maar voor de Haarlemse tram en lijn 13 duurde het oponthoud enige uren, welke met het herstel van de draadbreuk gemoeid waren.
Foto in het Alg.Hbld.:

29 december 1933
Evenals voorgaande jaren zal de tram op oudejaarsavond tot 1 uur rijden. Dan vertrekken de laatste ritten van de eindpunten; daarna volgen nog de remiseritten. Ook de ponten en de veerlijnen III en IV zijn langer in bedrijf.

Cees Pot.