

Trams en verkeersdrukte

In het laatste nummer van de 43ste jaargang (1970) van Oud-Utrecht vraagt de heer Jan Reeskamp de aandacht voor mijn beschouwing in het novembernummer, waarin naar zijn mening allerlei „misverstanden” zijn opgeroepen. In mijn aangevochten beschouwing heb ik mede opgenomen wat mijn herinnering had vastgehouden. Blijkbaar heeft Reeskamp een en ander nagespeurd, maar niet steeds juist geïnterpreteerd. Hij begint bijvoorbeeld mijn mededeling dat de Zeister paardetram de dienst om tien uur 's avonds stopte, als „onjuist” aan te wijzen, omdat hij heeft gevonden dat de laatste tram naar Zeist om middernacht van het centraal station vertrok. Hier echter is sprake van een misvatting: er ging wel een tram maar er was geen sprake van nachtelijk reizigersvervoer.

Posttram

Laat ik de juistheid van mijn mededeling dat dit reizigersvervoer 's avonds om tien uur eindigde, toelichten op een enigszins persoonlijke wijze. Ik heb van de „nachttram” meermalen gebruik gemaakt; in 1900 waren mijn verloofde en ik beiden nog studerende te Utrecht en inwonende bij onze ouders, zij te Zeist, ik te Utrecht. Toen (en later) is het wel voorgekomen dat zij (na een feestje) de „posttram” moest halen om thuis te komen. Deze tramwagen was bestemd voor de PTT en bij de poststukken werden geen particulieren toegelaten. Daar deze tramwagen toch reed, had men vóór de achteruitgang een kleine ruimte volkomen afgescheiden met een tot de kap reikend houten schot; in deze ruimte konden ten hoogste zes reizigers worden meegenomen. Omdat er bij deze reizigers soms personen waren die rechtstreeks uit een kroeg waren komen toeschieten, liet ik mijn verloofde niet alleen in dit bekrompen hokje naar Zeist gaan. Kortom: deze postdienst met een posttramwagen had niets te maken met de tramdienst voor personenvervoer, die om tien uur 's avonds eindigde.¹⁾

Intussen ben ik Reeskamp erkentelijk voor zijn opheldering, dat de paardetractie op 20 augustus 1909 werd vervangen door elektrische beweegkracht.

Op zijn elf-en-dertigst

Het woord „verkeer” heeft in het lange tijdsverloop dat ik kan overzien, gediend tot het aanduiden van zo verschillende grootheden dat zij onvergelykbaar zijn. Toen onze „lage landen” nog een

verzameling gewesten vormden en de afgevaardigden van de Friezen soms naar hun land terug moesten om nadere instructies te vragen aan de „elf steden en dertig grietenijen”, eiste het verkeer zo veel tijd, dat wij nu nog de klacht horen dat iets geschiedt op zijn „elf-en-dertigst”. Het zal 65 jaar geleden zijn dat ik bij het verlijden van een notariële akte om twaalf uur 's middags aanwezig moest zijn in Zierikzee. Hoewel er spoorwegen waren, was ook toen het verkeer iets heel anders dan nu. Ik moest in de avond van de vorige dag te Rotterdam overnachten en de volgende ochtend vroeg met treintjes en de boot verder reizen en op dezelfde wijze terug. Tegenwoordig vergt het verkeer voor dezelfde reis één enkele ochtend. Als Reeskamp in de kop van zijn commentaar schrijft: „Ook vroeger intens druk verkeer”, is hem deze onvergelykbaarheid blijkbaar ontgaan.²⁾

Dr. A. J. S. van Lier

1) *De dienstregeling Utrecht-Zeist van de Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij van 1 mei 1903 vermeldt onder de gewone tramdienst als vertrektijden 's avonds: 9.40 uur, 10.40 uur en 12.00 uur. Hoe dat vervoer geschiedde, stond er niet bij. Er bestond wel een bagagewagen, nummer 101. Wellicht is deze de schakel die de tegenstrijdige meningen van de heren Van Lier en Reeskamp kan verbinden.*

2) *Een kwestie van interpretatie, dunkt ons: ook „intens druk verkeer” kan op zijn „elf-en-dertigst” geschieden, vroeger door een tekort aan snelle vervoermiddelen, tegenwoordig door een teveel. „Tempora mutantur”, om met dr. Van Lier te spreken. Redactie.*

Discussie gesloten.

TRAM ALS HOBBY

Jan Reeskamp. Trams en tramlijnen; de elektrische tram in en om Utrecht (Utrecht; Utrecht-Zeist; Amersfoort-Zeist-Arnhem). Uitgevers Wyt, Rotterdam 1970 (f 7,90). 95 blz., m. afb.

Was de tram niet een leuk en gezellig middel van vervoer? Heeft hij bovendien niet heel wat aanpassingsvermogen getoond, en blijkt hij dat niet nog te kunnen doen? Sommige mensen worden er blijkbaar zó door geboeid dat ze van trams en

tramlijnen hun hobby maken. Voor hen is een reeks boekjes opgezet, die volgens aankondiging van de uitgevers om te beginnen alle elektrische trams in Nederland en op Java gaat behandelen. In die reeks is nu het 3e deeltje verschenen, over de Utrechtse stadstram en de NBM-lijnen (inclusief de voorgangers) van Zeist naar Utrecht, Amersfoort en Arnhem. Reeskamp geeft hierin voor elke lijn een historische schets van enkele bladzijden en biedt dan met behulp van veel foto's, voorzien van uitvoerige technische en ook wel topografische toelichtingen, een overzicht van alle typen locomotieven en wagens. Een lijst van de trajekten sluit de behandeling af.

Voor de echte kenner bevat dit alles ongetwijfeld een massa belangrijke zaken. De ongeschoolde liefhebber zal met mij wat afgeschrikt worden door de vele technische gegevens en problemen, zoals de aardbevingen die dubbelpolige bovenleiding aan het KNMI bezorgde... Meer thuis op ander terrein, heb ik me wel afgevraagd, uit wat voor bronnen de auteur geput heeft, want alleen van de foto's wordt de herkomst verantwoord. Een paar voorbeelden tenslotte om te laten zien dat ook de niet-hobbyist in dit boekje wat van zijn gading kan vinden. De foto's, vooral als ze wat meer dan een tram vertonen, hebben historisch-topografische waarde. Wat staan er nog veel bomen! Auto's rijden er zoveel te minder; mensen

wandelen deftig midden op de straat. In de tekstgedeelten schuilen ook aardige details. Zo zijn er Utrechtse geweest die uit woede over het einde van de paardetram nooit in de elektrische stadstram hebben willen zitten. Anderzijds hebben sommige trams behalve mensen ook andere vracht vervoerd: post en goederen, zelfs stenen van steenovens aan de Rijn. Er waren dan ook goede trekkers bij het wagenpark, die in het Utrechts-Gelderse „berglandschap” hellingen tot 1 op 13 toe namen, en na de oorlog dus goed dienst konden doen in het Ruhrgebied.

L. v. T.

Abstederbrug

Excuses voor een kleine „slip of the pen”: in mijn commentaar „Ook vroeger intens druk verkeer” (december 1970) heb ik op bladzijde 94 (2e kolom, 3e regel van onderen) geschreven over de Looierbrug. Dit moet zijn Abstederbrug.

J. Reeskamp

Het verkeer, anno 1900, voor het centraal station te Utrecht. Geheel links de achterzijde van de, in het redactioneel commentaar genoemde bagagewagen 101.

