



Burgemeester
Mr. A. J. d'AILLY



Hoofdcommissaris
H. A. J. G. KAASJAGER

Bijkans vergeelde papieren hebben aangetoond, dat het 125 jaar geleden is, dat de Ordonnantie voor het Voermanswezen te Amsterdam op 31 Januari 1826 in werking trad. Bij deze ordonnantie werd een Kommissariaat over het Voermanswezen ingesteld, bestaande uit twee personen. Ziehier de voorvader in de geschiedenis, waarvan het huidige bureau Verkeerspolitie in rechte lijn afstamt. De zorgen, die de nazaten van de Kommissarissen over het Voermanswezen uit 1826 thans hebben, zijn wel in omvang en gewicht toegenomen in verhouding tot de problemen, waarmede men 125 jaar geleden te kampen had.

De stoutste fantasieën, die men in die dagen over het verkeer mocht koesteren zijn wel zeer overtroffen door de ontwikkeling van het verkeer, die de techniek heeft teweeggebracht. Aanvankelijk hier en daar een verkeersagent, later een enkel verkeerslicht, dan groeiend in aantal en geschakeld, is geleidelijk een samenstel van orde- en veiligheidsmaatregelen ontstaan, dat voor zijn toepassing een grote specialisatie en vernuft eist. Het verkeer is een vraagstuk geworden, dat tal van diensten en ook de burgerij bezig houdt en het behoeft dan ook geen verbazing te wekken, dat deze belangstelling in de Raad tot uiting is gekomen in een besluit tot het vormen van de Commissie voor de Verkeersproblemen.

De problemen zijn vele en moeilijke, doch zij zullen tot oplossing moeten worden gebracht. De fiets blijft naast de tram het meest gebruikte vervoermiddel en de fietser is een der lastigste weggebruikers; als fietser weet ik dit uit ervaring!

Met verwondering vraagt men zich af, voor welke verkeersvraagstukken men over 125 jaar weder zal staan. Het wil mij voorkomen, dat een stormachtige ontwikkeling, zoals wij in de achter ons liggende periode van 125 jaar hebben beleefd, ternauwernood denkbaar is.

De lange lijst van ernstige en minder ernstige verkeersongevallen maant ons dreigend. De thermometers aan de politiebureaux zijn een mene tekell

Het adagium: „Wees een heer in het verkeer”, hoe belangrijk en zinvol ook, brengt helaas nog niet de oplossing.

Het jaar 1951 zet voor de Amsterdamse Politie in met een bijzonder jubileum; en wel met dat van haar afdeling Verkeerspolitie.

Al is de benaming „Verkeerspolitie” nog niet aan de 125-jarige herdenking toe, als „Voerwezen” en „Verkeerswezen” samen is het toch een honderdvijfentwintig-jarig bestaan, dat het herdenken ervan alleszins waard is.

De Verkeerspolitie heeft er recht op om bij dit jubileum in het brandpunt der belangstelling te worden geplaatst.

In deze 125 jaren heeft de techniek een omwenteling gebracht, een omwenteling met zeer grote gevolgen.

De zich steeds verder ontwikkelende mechanisatie bracht ook die mechanisatie van het politieapparaat met zich, waarover het hedendaagse korps, wil het zijn taak naar behoren vervullen, dient te beschikken.

Wie met enige aandacht de fraaie foto's in dit jubileumnummer van Ons Amsterdam bekijkt, zal aanstonds willen toegeven, dat zowel het stads- als het verkeersbeeld van nu volkomen verschilt met dat van een eeuw geleden. De verkeersagent en de verkeerslichten zijn voortaan onverbreeklijk met het huidige grote-stadsbeeld verbonden. Merkwaardig is desondanks, dat de instructies van de politie-ambtenaar, thans met het toezicht op het verkeer belast, nauwelijks anders luidt dan die van de „policie-dienaar” van weleer. De verkeersagent, vlot in zijn optreden en „gevat” bij zijn mondelinge uiteenzettingen, siert het Amsterdamse straatbeeld en is tevens een bijzonder nuttige factor in het politieapparaat.

In deze speciale uitgave worden de verschillende facetten van de bemoeiingen van de Overheid met het verkeer belicht. Daartoe biedt het 125-jarig bestaan van de verkeerspolitie een goede gelegenheid. Mogen deze bijdragen meewerken tot een goed begrip van de moeilijke taak dezer verkeerspolitie.

Hierop vertrouwend, durf ik bij dit jubileum de verwachting uitspreken, dat de verkeerspolitie ook in de toekomst op dezelfde uitstekende wijze haar taak zal vervullen.

HISTORISCH OVERZICHT

HET VERKEER TE AMSTERDAM EN DE BEMOEIINGEN VAN DE OVERHEID DAARMEDE TOT 1912

De plaats van de stichting van Amsterdam is niet bepaald door de eisen van het verkeer te land. Immers, die plek, omgeven door plassen en moerassen, lag niet aan de oude heirwegen, maar was overland slechts te bereiken langs kronkelende dijken.

Amsterdam was het gemakkelijkst te water te benaderen. Men gaf dan ook aan varen de voorkeur. En dit verklaart, waarom, toen Amsterdam in de 14e, de 15e, de 16e en de 17e eeuw werd uitgebreid, steeds aan die zijde van het vraagstuk de meeste aandacht werd besteed. Het is een omstandigheid die later, bij het toenemend stadsverkeer, vooral in onze tijd, tot extra moeilijkheden aanleiding heeft gegeven.

*De stad verrijst, gelijk een weerelt, uit 't weilant,
Doorvloed van aderen, bezaeit met menigh eilant,*

Met steenen brugghen, boogh bij boogh, aan een gehecht.

Zo zong Amsterdams grootste lofzanger, Joost van den Vondel en daarmee is het eigenaardige grondplan van Amsterdam gekarakteriseerd. Door de grachten had dan ook oudtijds het hoofdverkeer hierterstede plaats. Blijkens oude afbeeldingen krioelde het tussen de burgwallen van vaartuigen. De aanzienlijken hielden er destijds, voor privé-gebruik, tentjachten op na, die men in de Heren- en Keizersgrachten in overvloed zag varen of voor de wal liggen, en de burgerman stelde zich tevreden met de eenvoudiger tentschuitjes. Maar alles placht te varen. Al dat drukke verkeer te water, in het hart der stad, moet een levendig en bont tafereel hebben opgeleverd.

Voor het landverkeer binnen de stad dienden, behalve de wagens, in de 17e eeuw vooral de toesleden — niet alleen voor het vervoer van goederen, maar ook van personen. Naar buiten, naar de omliggende plaatsen, ging men per trekschuit of wel per vrachtwagen. Onder „vracht” heeft men in dit verband te begrijpen de passagiers, die de vracht betaalden. „De reisende man” maakte er dus gebruik van. Later zijn die „vrachtwagens” — reeds bestaande in de 16e eeuw — verdrongen door de postwagens, die zich onderscheidten zowel door betere inrichting als door 't afrijden op gezette tijden en groter spoed. Totdat deze op hun beurt, weer het veld moesten ruimen voor de trein.

Sedert 1608 stonden de „vrachtwagens” op de speciaal daartoe aangelegde „Wagenpleinen” bij de poorten der stad, binnen de Veste. Voor elk der vijf grote poorten was zo'n vierkant plein te vinden: het Haarlemmer- en het Weesper-, het Utrechtse-, het Muider- en het Leidseplein. Een oude gevelsteen, in een der huizen naast het passage-bureau der K.L.M., herinnert nog heden ten dage aan de oorspronkelijke bestemming van het Leidseplein als Wagenplein. Het Haarlemmerplein bewaarde het langst dat karakter.

Over elk dezer Wagenpleinen was een kommissaris gesteld, en iedere voerman behoorde onder één dezer z.g. poortveren en was verplicht op dat en geen ander plein met paard en wagen „vóór te staan”.

Ziehier dus de oudste vorm van parkeerterreinen, die men tegenwoordig over de gehele stad, tot in het hart daarvan, verspreid ziet. Het is wel een merkwaardig feit, dat in onze dagen (1947) een vijftal moderne stedenbouwers, de architecten A. Komter, Arthur Staal,

Zandstra, Giesen en Symons, die een nieuw uitbreidingsplan voor de stad ontwierpen, ter verbetering h.i. van dat hetwelk Publieke Werken in 1935 indiende, weer tot (nu ondergrondse) parkeerruimten aan de rand der oude stad, de Buitensingel (Stadhouders-, Nassaukade, enz.), zijn teruggekeerd. Dat is, menen zij, de enige mogelijkheid om het groeiend autoverkeer op te vangen. Houdt men hier geen rekening mee, dan weerklinkt over 25 jaar weer de kreet: Dempt de grachten! — zo voorspellen zij.

Brede grachten en nauwe straten, zo zou men wellicht het best de oude toestand in de middeleeuwse kern der stad kunnen karakteriseren. Als voorbeelden van nauwe straten noemen wij in de eerste plaats de Warmoesstraat en de Nes, en daarnaast natuurlijk de Kalverstraat en de Nieuwendijk. Ook een aantal stegen dienden als wegen voor het grote verkeer van toen. Zo: de Gasthuissteeg en de Stilsteeg (nu verenigd tot Paleisstraat), de Vogelsteeg (gelegen ongeveer ter plaatse van de Mozesen Aäronstraat) en de Molsteeg, de Halsteeg (later verbreed tot Damstraat) en de Pijlsteeg, alsmede de Beurssteeg (nu de ingang van het Rokin bij de Dam). Zelfs als men deze benaming: steeg, met een korreltje zout neemt — het waren eigenlijk meer smalle straten dan stegen — dan nog blijkt, hoe onvoldoende er eigenlijk voor het verkeer te land in het oude Amsterdam gezorgd was.

Pas in het eind der 15e en het begin der 16e eeuw heeft men een verkeersweg Oost-West via de Dam gecreëerd, met brede stenen bruggen over de vier burgwallen, dwars door de stad, welke krachten haar ontstaan en eerste groei als dubbele rivierstad, twee eeuwen lang slechts verkeersstromen met de richtingen Noord en Zuid had gekend. Aldus, nu alweer een aantal jaren geleden, onze stadsarchivaris Mr. Oldewelt.

Omstreeks dezelfde tijd ontstonden, naar hij hieraan toevoegde, de eerste verkeersmoeilijkheden, voortvloeiende uit de grote vlucht, welke de handel nam en het dientengevolge groter worden der verkeersintensiteit in straten, die daarop niet waren berekend, noch daaraan konden worden aangepast.

Bij een keur van Mei 1518 werd mitsdien verboden, dat sleden of wagens hun weg over de houten bruggen namen, welke daarop evenmin berekend waren en daardoor te veel leden. De slepers, die van de Waag op de Dam naar de burgwallen gingen, moesten dus steeds over een der genoemde vier stenen bruggen, evenals de wagens, die van buiten de stad kwamen. En tien jaar later werd de wagenaars gelast naast hun wagens of sleden te lopen, in plaats van erop te zitten. Veiligheidshalve natuurlijk.

In 1595 reeds werd te Amsterdam het eerste één-richtingsverkeer ingevoerd. Alle wagens en sleden, welke over de Varkenssluis (d.i. de brug over de O.Z. Voorburgwal vóór de Damstraat) naar de Dam of de Warmoesstraat wilden, moesten door de Halsteeg passeren, doch in omgekeerde richting hadden zij de Pijlsteeg te nemen, aldus verordeneerden „Mijne Heeren van den Geregte”. Men bedenke eens: door de Pijlsteeg! het nog altijd op zijn oude breedte gehandhaafde smalle straatje, waarin de gezellige, ouderwetse taveerne van



BURGEMEESTER en WETHOUDEREN der Stad Amsterdam brengen ter kennis der Ingezetenen / dat op den 7den December 1825 door den Achtbaren Raad dezer Stad is genomen het volgende Besluit:

DE RAAD DER STAD AMSTERDAM.

In aanmerking nemende de klagen, welke van tijd tot tijd inkomen ter zake van de verontreiniging van ongelukken, door den slechten staat der Rijnigen, welke worden gebruikt tot vervoer van Personen en Goederen, en zulk zoo veel mogelijk op een krachtig wijze willende te doen gaan, heeft goedgevonden, met auctoriteit van de Ordonnantie op het Voormanswezen binnen deze Stad, van den 17den Maart 1815, van te stellen, gelijk daartoe vaststelt bij deze, de volgende

ORDONNANTIE voor het Voormanswezen te Amsterdam.

Art. 1. Er zal te dezer Stede een Kommissaris over het Voormanswezen bestaan uit twee Personen, welke ieder van Stadswege zullen genieten jaarlijks de som van f. 300.—

Art. 2. Alle Salmesters, Voortlieden of Verhuurs van Rijnigen, onder welke benaming ook, de Verhuurs der zoogenoemde Rijkswijzen, danwel inde begrepen, binnen deze Stad en derselver Jurisdictie gevestigd of die ten behoeve van de Rijnigen, binnen den tijd van veertien dagen na de afkondiging dezer Ordonnantie, zich moeten laten inschrijven tot Secretaris dezer Stad, op het Register der Voortlieden, en daarbij moeten opgave doen van het getal, den aard en de bestemming der Rijnigen, bij hen in de bereiking in gebruik, met aangevering alom van die Rijnigen, welke zij bij de maand of het jaar van Particulieren als eigene Rijnigen verhuuren, en zullen zij tevens, wanneer zij ook eenige Rijnigen in deze hante bezitting aanhouden, tevens binnen gelijken termijn van veertien dagen en op gelijke wijze, daarvan tot Secretaris aangeifte moeten doen, ten einde alle noodige Rijnigen, van wege Heeren Burgemeester en Wethouders, door Kommissarissen scheidelijk worden geinspecteerd. Zij die in een of ander voornem, onafgemaakt bevonden worden, zullen verboden een boete van f. 8.— ten proefte van een derde voor de algemeene Armen, en twee derde voor Stads Kas.

Art. 3. Zij die bij vervolg het bevoegde van Verhuurder van Rijnigen, als voormeld alom zullen willen beginnen uit te oefenen, zijn aan gelijke aangeifte binnen veertien dagen, nadat zij daarmede een begin hebben gemaakt, alsmede bij eerste halving van nieuwe Rijnigen, op gelijke wijze en op gelijke boete onderworpen.

Art. 4. Jaarlijks in de maanden Januarij, April, Juli en October zal een inspectie der Rijnigen, voor of bij de Stallen, naar gelang van ruimte en gelegenheid, geschieden door Kommissarissen. Denselven zullen voornamelijk zijn met een kopij der aangeifte ter Secretaris gedaan, en zal deze inspectie zich uitstreken over alle zoodanige Rijnigen, welke ter vervoer van Passagiers en Goederen zijn aangegeven.

Art. 5. Ieder der voormelde Rijnigen zal, scheidelijk in de gedane inspectie, met een merk bij de As worden gemerkt of geteekend, ten bewijze van goedkeuring; en dat een doorlopende zijghaar nummer op den Bak worden voert, welk nummer tevens in het Rijnig goed zijghaar zal moeten geplaatst zijn, en zal voor ieder Rijnig, hetwelk bevonden moet worden aan deze inspectie te zijn ontrekken, en zonder noodige merk of nummer te worden gebruikt of verhuurd, bij den Stalhouder of Voorman verhuurd worden een boete van f. 20.— ten voordeele als boven.

Art. 6. De Rijnigen, waarvan eenige reparatie door Kommissarissen wordt bevolen, zullen door dezelven met een zijghaar teken van afkeuring gemerkt en provisioneel buiten werking gesteld worden, en zal de Stalhouder of Voorman, die een Rijnig gebruikt, daarmede rijdt of laat rijden, waarvan de goedgekeurde reparatie niet is geschied, of hetwelk niet is afgekeurd, of waarvan het merk van afkeuring eigenaardiglijk magt zijn afgenomen of onzichtbaar gemaakt, voor de eerste maal verboden een boete van f. 20.— voor de tweede maal f. 40.— en voor de derde maal f. 60.— te verdienen als boven; zullende tevens dan, als bij bestelling gedaan hebbende, op hem toepasselijk worden gemaakt de bepalingen van intrekking van het Patent als Stalhouder of Voorman.

Art. 7. Ingeval echter een Stalhouder of Voorman mogt verklaren eenig Rijnig, bij hem in gebruik, buiten gebruik te stellen, of zich er van te ontdoen, zullen Kommissarissen zoodanig Rijnig van hun Register roijeren, en het Nummer van hetzelfde afnemen, ten einde daarvan door den Stalhouder of Voorman geen verder gebruik worde gemaakt.

Art. 8. Overvloedig bovengemelde inspectie zullen alle Rijnigen, welke verhuurd of in gebruik gegeven worden hoegenaamd, te allen tijde aan de surveillance en visitatie van Kommissarissen onderworpen zijn, en met deselve naar gelang van bevinding in voege voorscreven, als in Art. 5 is vermeld, in alle opzichten worden gehandeld.

Art. 9. Kommissarissen zullen een Boek of Register houden, waarin alle de Rijnigen met de doorlopende Nummers en Namen der Stalhouders staan geconsteerd, en zullen op dit Boek of Register tekenen reize de bevinding der Rijnigen bij keuring worden vermeld, en door Kommissarissen en Stalhouder worden geteekend, en bij weigering van latengemelden om te tekenen daarvan melding worden gemaakt.

Art. 10. Alle Voortlieden of Voormanswezen, welke zich in den Draak te buiten gaan of de Passagiers kwade bejegening aandoen, worden beboet met een boete van f. 8.— voor de eerste maal, van f. 10.— voor de tweede maal, ten behoeve als boven, overvloedig de straffen bij het Wetboek van Strafrecht bepaald.

Art. 11. De bepalingen, in voorgaand Artikel voorkomende, zijn al mede op de Slepers en hunne Knochts toepasselijk.

Art. 12. Alle Slepers zullen gehouden zijn aan beide zijden van het Schoffkruis van ieder der Tuigen, welke zij op Paarden voor Sleden of Karren gebruiken, te hebben een zijghaar Nummer van Koper, te hante kosten te maken; hieromtrent zullen de Slepers zich vervoegen aan Kommissarissen van het Voormanswezen, die aan iederen Slep, naar gelang van het getal zijner Paarden en Sleden, zullen opgeven van welke getallen hij zich kan bedienen, zoodanig dat niet hetzelfde Nummer door meer dan een Slep kan worden gebruikt, zullende Kommissarissen hierbij in acht moeten nemen het getal der Slepers, ten aanzien der Nummers, welke zij tans nog hebben.

En zullen de Slepers, die binnen een maand na de afkondiging dezer Ordonnantie niet mogten hebben voldaan, of zonder noodige Nummer of van een verkeerd Nummer voorzien, mogten rijden, teken reize verboden een boete van f. 3.— te verdienen als boven is gezegd.

Edelzullen hiervan uitgezonderd zijn de Tuigen, gebruikt wordende op Paarden voor zoodanige Sleden, waarvan Brudegoms en Bruiden den dag van Ondertrouw of Trouw gebruik maken.

Art. 13. Kommissarissen zullen van alle bekeuringen behoorlijke aantekening houden in een daartoe bestemd Boek, ten einde te doen blijken van de herhaling der overtredingen tegen het bij deze Ordonnantie bepaalde, en de boete die door den Overtreder moet zijn gecorreerd, doch welke deselve bereid is te betalen, van den bekeurden kunnen ontvangen, doch niet anders dan tegen kwintantie, terwijl, ingeval de bekeurde niet goed mogt vinden de boete te betalen, scheidelijk van de plaatshebbende overtredding Proces-Verbaal zal worden opgemaakt en binnen 24 uren aan den Heer Officier van Justitie gezonden om te vervolgen daar en zoo het behoort.

De Directeur van Politie wordt uigenoodigd om deze bepalingen ten strengsten te surveilleren en alles aan te wenden, ten einde deze Ordonnantie derzelve volle effect fortore.

Amsterdam, den 31sten Januarij 1826.

Burgemeester en Wethouders voornemend,

D. W. ELIAS,

Ter ordonnantie van dezelve,

W. J. BACKER.

Te Amsterdam, bij STADS-DRUKKERIJ, op het Rokin.

Wijnand Fockinck „de Wildeman”, is gevestigd. Zij geeft een goed begrip van de smalheid van zo'n hoofdverkeersweg toentertijd.

Intussen, deze eerste proefneming met het één-richtingsverkeer beviel zo goed, dat het in het volgend jaar ook voor Gasthuis- en Vogelsteeg werd ingevoerd. Het werd één door de eerste steeg en terug door de tweede.

Ook voor het Rokin-westzijde kwam zulk een verkeersregeling tot stand. In 1644 werd bepaald, dat alle slepers komende van de Dam, om naar een adres op het Rokin voorbij de Nieuwe Zijds Kapel te rijden, hun

route door de Kalverstraat moesten nemen. Van de Munt af konden zij zich dan langs het Rokin naar de plaats van bestemming begeven. Via een der Kapelstegen moesten zij daarna weer door de Kalverstraat naar de Dam terugkeren. Ook wie, komende van de Munt, naar een adres op het Rokin voorbij de N.Z. Kapel wilde rijden, moest eerst de Kalverstraat een eindweegs volgen en door de Wijde Kapelsteeg naar het Rokin afslaan. Via de Dam hadden zij dan weer door de Kalverstraat terug te rijden.

Men ziet hieruit tevens welk een belangrijke rol de

Kalverstraat eenmaal ook voor het rijverkeer speelde. Nog in de 19e eeuw trouwens. Bekend is een notitie, welke in 1840 een bewoner van de straat maakte. Hij gewaagt daarin van de meest-verscheiden voertuigen: omnibussen, diligences, boerenwagens, molenaarskarren, enz. enz., getrokken door in totaal niet minder dan 636 paarden, welke op één dag, van 's morgens acht tot 's avonds acht, de straat passeerden. Toch werd hier eerst in 1842 éénrichtingsverkeer slechts voor bepaalde categorieën van voertuigen voorgeschreven (twee eeuwen later dan bijv. in de Niezel). Blijkbaar vond de Overheid het zo erg niet in de Kalverstraat, ofschoon de voetgangers — men zie de geschrijfjes uit die tijd! — steen en been klaagden. Welk een verschil met thans, nu de Kalverstraat bijna uitsluitend door voetgangers gebruikt wordt!

Van zeer oude tijden af blijkt er ook een intens verkeer in de Molsteeg bestaan te hebben, waarschijnlijk eerst als gevolg van de vele bebouwde paden buiten de stadsmuur op die hoogte en, na de grote stadsuitbreiding der 17e eeuw, door het ontstaan van de Jordaan. Van daar dat er in de Molsteeg over de Nieuwe Zijds Achterburgwal (thans Spuistraat) een stenen brug lag, de enige buiten de vier meer genoemde. In 1668 werd bepaald, dat slepers, komende uit de Molsteeg, voortaan bezuiden de Jan Roodenpoortstoren, die op de Torensluis stond, moesten afrijden, en die uit de richting Oude Leliestraat benoorden die toren.

Het is aardig hierbij op te merken, dat de Molsteeg van thans, die een rijwegbreedte van slechts 3.40 m heeft, een in 1631 verbrede steeg is, dus daarmee voldoende voor het drukke verkeer werd geacht. Overigens deed men drie eeuwen geleden nog weinig of niet aan verbredingen. Het oudste voorbeeld daarvan schijnt wel te zijn de in de „Kroniek van Staats” (de Stadstimmerman) genoemde verbreding in 1625 van de Oude Kerksteeg (tegenwoordig bekend onder de verbasterde naam van Oude Kennissteeg). Althans deze steeg is breder dan haar collega's in de buurt.

Gedurende de tweede helft der 17e eeuw begon men hier ter stede last te krijgen van het luxe-verkeer op wielen. Eigenlijk moet men er zich over verwonderen, dat er in de oude stad ook karossen (alsmede koetsen en kalessen) werden toegelaten.

Die pompeuze, maar vooral omvangrijke staatsie-rijtuigen waren een uiting van de toenemende welvaart der burgerij en van de daaruit voortkomende weeldezucht dier dagen, in het bijzonder in hogere kringen. Sedert Louise de Coligny, de gemalin van Prins Willem van Oranje (hun zoon was Frederik Hendrik) de eerste koets uit Frankrijk deed overkomen, of liever: sedert Amalia van Solms, de gemalin van Frederik Hendrik, hier het voorbeeld gaf van een te voren ongekende praal, raakte speciaal de karos bij lieden van aanzien (en rijkdom) meer en meer in zwang.

Het moet wel heel decoratief en bekoorlijk zijn geweest, zo'n vergulde, rijk versierde karos, rijdend langs de smalle burgwallen met hun statige behuizingen en over de pittoreske hoge boogbruggen. Ziehier een onderwerp om van te watertanden voor een boek-illustrator als Anton Pieck, die al meermalen staaltjes van zijn bedrevenheid in dit opzicht heeft gegeven, of voor een kunstenaar als Nelly Bodenheimer, om er een harer geestige „zwartjes” (silhouetten) van te maken. Maar wat een voermanskunst moet er nodig zijn geweest, om zo'n pronkerig gevaarte door de dicht-opeen gebouwde stad te loodsen, en welk een gevaar voor voetgangers en huizen, de laatste met derzelver aan-

bouwsels: stoepen, pothuizen enz.! De voetgangers klaagden dan ook, dat zij „over de beenen gereden werden”, zoals dat toen heette, en in het algemeen was men ook slecht te spreken over... het geraas, dat al dat gerij veroorzaakte en sprak men schande over... het dreunen van de huizen!

Het kan dan ook niet verwonderen, dat er in 1634 een keur kwam, om het rijden door de stad te verbieden. Enige jaren later eerst werd de strengheid van dit absolute verbod wat getemperd. Van deze grotere vrijheid werd echter zo'n druk gebruik gemaakt, „dat binnen deze stad nu wel vier- of zeshonderd karossen zijn, dat een groot cieraat voor de stad is”, zoals een voorstander van deze grotere vrijheid en bewonderaar van deze koetsen schreef. Maar er waren er toen al — het was in 1662 — die profeteerden, dat het geen jaar meer zou duren of er zou weer een keur tegen komen. En zij vergisten zich niet! Die keur kwam reeds den 7den April 1663.

Mijne Heeren van den Geregte oordeelden de straten en stegen dezer stad, „mits haar engte, onbequaem om bereden te worden”, althans met „karossen en kalessen”, en er waren ook reeds „enige ongelucken geschiet”. Daarom verboden zij — „tot voorkominge van meerder ongelucken” — aan alle inwoners en vreemdelingen in of door de stad in karossen of kalessen te rijden.

Alleen wilden zij toestaan, dat, wie van buiten kwam, rechtuit reed tot aan zijn huis of logement, of ook omgekeerd van zijn huis of logement naar buiten — mits altijd langs de kortste weg, en met vermijding zoveel mogelijk van nauwe straten en stegen. Op de overtreding dezer keur werd een boete van niet minder dan honderd gulden gesteld!

Toch werd de keur „soo nu en dan” overtreden, en daarom werd zij de 5de Juli 1669 vernieuwd, met deze bijvoeging, dat de boete van honderd gulden niet alleen gevorderd zou worden van de gebruiker van 't rijtuig, maar ook van de eigenaar, onverschillig of deze het aan anderen geleend of verhuurd had.

Dat schijnt enige tijd geholpen te hebben; maar negen jaren later hadden de liefhebbers van rijden er wat op gevonden. (Er zijn altijd lieden die door de mazen van het net heen kruipen, ook in onze tijd nog wel!) Zij lieten nu rijtuigen maken van een andere vorm, koetsjes op lage wielen en slechts met één paard gespannen, of wel rijtuigen op twee wielen, waaraan zij nieuwe namen gaven. Dit waren geen karossen of kalessen, en dus was het verbod er niet toepasselijk op, zo meende men.

Toen verboden Mijne Heeren van den Geregte op 14 Januari 1679 ook deze nieuwe rijtuigen op gelijke boete. Evenwel met weinig vrucht. Want de Heeren ondervonden niet alleen, dat de keur werd overtreden, maar ook dat er „irreparabele ongemakken” uit voortkwamen. Daarom vernieuwden zij hun verbod op de 7de Mei 1681 andermaal en bepaalden tevens: dat niemand, wie ook, binnen de stad „met karossen, kalessen, wagens, karren, cheses of enig ander rijtuig op twee wielen, of ook met eenige slede” mocht draven, en voor zover ze rijden mochten, altijd stapvoets, — alweder op een (nieuwe) boete van 25 gulden.

Alleen de postwagens en dokterskoetsjes mochten in een draf rijden, mits met de nodige voorzichtigheid. Wie bepaald rennen en draven wilde kon 't buiten de stad doen!

Eindelijk, in het begin van 1736, wilden de Heeren wel enige grotere vrijheid van rijden verlenen, maar... niet zonder betaling! 't Bleek — alweder volgens



Verkeersdrukte op de Torenluis, begin 18e eeuw. Jan Roodenpoortstoren op de voorgrond. Naar gravure van L. Schenk.

Ter Gouw — dat zij het rijden verboden hadden, minder uit vrees voor ongelukken, dan wel uit vrees dat de straat te veel slijten zou, en te veel reparatie zou vorderen „tot groot bezwaar van de stads-financiën”. Zij begrepen echter, dat het tijd was „om de commoditeit van de ingezetenen in redelijkheid tegemoet te komen”, t.w. van die ingezetenen „houdende karossen, kalessen, berlijnen, swemmers of andere overdekte toerijtuigen, hebbende een bok voorop tot zitting van een knecht.”

Maar tevens vonden zij, dat zij die „commoditeit” toch niet voor niemendal behoeften te geven, vooral niet alweer omdat de straat er van slijten zou. En daarom werd dan aan elk, die er jaarlijks vijf en twintig gulden voor wilde betalen, permissie gegeven, om in zijn karos, kales, berlijn of swemmer te rijden, zoveel hij verkoos; maar voor de niet-betalenden zouden alle vroegere keuren van kracht blijven. Aan de dokters van 45 jaren en daarboven werd het bijzondere voorrecht gegund om zonder betaling te mogen rijden in een koetsje met één paard; maar de dokters onder de 45 jaren mochten niet rijden, of zij moesten betalen als ieder ander. Die vijf en twintig gulden jaarlijks kreeg de naam van „rijtuigengeld” (Uit het feit, dat de stadskas in 1736 uit deze belasting een bate trok van f10.875 blijkt, dat er toen niet minder dan 435 personen waren, die een eigen rijtuig hielden).

Met deze keur verdween tevens het zedelijk correctief, dat in 1634 medegegouden had. De verbodsbepaling schijnt n.l. ook gediend te hebben, tot bewaring van eenvoud van zeden „naardien gewoonlijk de een door het exempel van de ander uitgelokt werd om een rijtuig te houden, vaak tot bederf van hunnen huizen en tot ruïne van hunne middelen.”

Ja, ook tegen al te grote weeldezucht waakte oudtijds de Overheid. In de 17e eeuw werd door haar bijv. ook nauwkeurig vastgesteld welk doopgeschenk aan een kind mocht worden gegeven, en tot welke maal-

tijden bloedverwanten mochten worden uitgenodigd. De verbodsbepalingen ten aanzien van het verkeer met rijtuigen in onze stad hebben ruim een eeuw gegolden. Het gebruik van toe-sleden heeft echter dubbel zo lang geduurd. In de 17e eeuw zagen wij ze al vermeld en in het midden van de 19e eeuw kwamen ze hier ter stede nog voor.

Daartoe zullen ongetwijfeld verschillende oorzaken hebben bijgedragen. Van groot nut in verband met de eigenaardige bouw der stad, is het gebruik ervan zeker ook begunstigd door de verbodsbepalingen tegen de karossen. De sleden kwamen echter evengoed in „luxe-uitvoering” voor. Er waren er zelfs, die van buiten purper geverfd waren en rijk verguld van binnen, met fraaie stoffen bekleed en versierd met velerlei beeldhouwwerk. Gezeten burgers beschouwden de toeslee, later ook koetslede genoemd, als hun équipage. De gewone burger maakte natuurlijk van eenvoudiger sleden gebruik. Voor hem was de slede een niet te duur vervoermiddel, dat dienen kon bij alle voorkomende gelegenheden. Men ging er mede zowel naar de kerk als naar de schouwburg, en er waren bruids-, doop- en rouwsleden enz. Die populariteit van de toe-slede eeuwenlang was intussen toch wel opmerkelijk. Want eigenlijk was ze een stap terug op de weg van de ontwikkeling van het voertuig.

Volgens de overlevering was het een „geniaal” Frans sleper, die het eerst op de gedachte kwam het koetswerk van zijn wielen te beroven en in riemen te plaatsen op het onderstel van een slee.

„De slee had een somber, triestig uiterlijk, als iemand zonder benen, die zijn onbeholpen romp over de straat voortsleept”, zo oordeelde in de 19e eeuw de bekende doopsgezinde predikant Jeronimo de Vries over de toe-slee, maar die verkeerde toen in haar nadagen. En hij voegde eraan toe: „’t Was een rijtuig zonder wielen, de romp van een brommertje (vermoedelijk zo genoemd naar de naam van de vervaardiger — ze werden om

begrijpelijke redenen ook wel „rollertjes” genoemd), met zijn stel riemen op een stel houten sleeën gezet. Er was geen licht in dan dat, hetwelk door de raampjes van de portieren kwam en het placht met vuilgroen trijp bekleed te zijn. Het kroop als een verminkte over de straat voort, zacht en onnozel knikkend, getrokken door een slepersknol. Ter linkerzijde liep de sleper, in de ene hand de leidsels, in de andere een soort van handvat, dat aan de slee verbonden was en waarmee hij het voertuig moest leiden, trekken of afduwen, wanneer het de glooiing van een brug moest oversteken, of waarmee hij het moest tegenhouden, wanneer het te hard van een brug glijden mocht. Hij had ook een vuile vette lap aan een touw bij zich — smeerlap in de eigenlijke zin van het woord — dien hij soms, vooral bij droog weer, het voertuig voor de stugge leden wierp, om zijn weg glad en zijn gang voorspoedig te maken. Van nature toch was de toeslee lui. Ze ging af met een schok en bleef staan met een schok”.

Ziehier het niet al te opwekkend, maar duidelijk-verklarend beeld, dat een toen modern man gaf van de toeslede in haar laatste verschijningsvorm. „Sic transit . . . !”

De hoge bruggen — die vooral in het midden van de 18e eeuw ten behoeve van de scheepvaart gebouwd werden — vormden natuurlijk ook voor de toesleden een ernstig beletsel. Vooral het afgaan leverde gevaar op. Bepaald werd daarom van hoger hand, dat de slepers, zo nodig, bosjes stro voor hun slede moesten leggen en deze met behulp van een stevig touw vasthouden. Uit een verordening op het rijden van 1854 blijkt verder, dat het medenemen van een watervaatje bij vriezende weder verboden was.

In de tweede helft van de 19e eeuw kwam er, zoals gezegd, een einde aan de slee-tijd. Maar nog lang bleven oude Amsterdammers elke stalhouder en koetsier een sleper noemen.

Het was in het eerste kwartaal van de 19e eeuw, dat er hier ter stede op het gebied van het verkeerswezen iets bijzonders gebeurde.

Wij bedoelen de uitvaardiging van een Ordonnantie op het Voermanswezen; eerst die van 1807 en van 1815, daarna de herziening daarvan in 1826.

Vóór 1826 had men Kommissarissen voor het Voermanswezen, die geen bezoldiging uit de Stadskas genoten, doch wier inkomen bestond uit . . . de vergoeding, die voor keuringen van rijtuigen en consenten door rijtuighouders moest worden betaald, en verder uit — schrik niet — een aandeel in de boeten, die wegens overtredingen werden opgelegd.

In Januari 1826 verscheen echter een besluit van de Regering, die blijkbaar inzag, dat dit toch eigenlijk een onmogelijke toestand was, en die daarom bepaalde, dat noch aanbengers, noch ambtenaren, belast met de vervolging van overtredingen van plaatselijke reglementen van politie, voortaan aandeel in de boeten zouden mogen hebben.

Daardoor was het dus nodig de oude Ordonnantie op het Voermanswezen te Amsterdam te herzien. Op 7 December 1825 nam de gemeenteraad het daartoe strekkend besluit aan en op 31 Januari 1826 trad de nieuwe Verordening in werking en werd een Kommissariaat voor het Voermanswezen ingesteld.

Het is dit feit, waardoor het toezicht op het Verkeerswezen hier ter stede een meer ambtelijk karakter kreeg, dat thans wordt herdacht.

Voor de eerste maal had er hiervan een herdenking plaats in 1926, ter gelegenheid van het 100-jarig jubileum

der Ordonnantie. Er is toen een tentoonstelling in het Stedelijk Museum gehouden. In dit jaar vieren wij het 125-jarig jubileum o.m. met een tentoonstelling in het Waaggebouw op de Nieuwmarkt, het Amsterdams Historisch Museum, en met de uitgave van dit feestnummer van „Ons Amsterdam”.

De nieuwe Ordonnantie van 1826 bracht overigens meer veranderingen dan er, ingevolge het besluit van de Regering, vereist waren. Het was n.l. de bedoeling tevens paal en perk te stellen aan het zich, in verband met de toeneming van het verkeer, steeds uitbreidend aantal ongelukken. Dat is een klank, die wij heden ten dage nog begrijpen!

Er kwam dus een „Kommissariaat over het Voermanswezen”. Twee Kommissarissen werden aangesteld, en wel . . . een wagenmaker en een hoefsmid! Dat de functionarissen uit deze beroepen gekozen werden, wijst er wel duidelijk op, dat inspectie hoofdzaak zou zijn. De goedgekeurde rijtuigen kregen een merk en de afgekeurde trouwens ook. Op het rijden met afgekeurde wagens stond een hoge boete. Ook werden boeten gesteld op . . . „kwade bejegening van passagiers” en op het . . . dronken op de bok zitten. De sleepkoetsjes waren eveneens aan de inspectie onderworpen.

Waren dus de inspecties hoofdzaak, al spoedig namen Burgemeester en Wethouders ook andere verkeersmaatregelen. Wij releveerden reeds de gedeeltelijke invoering van het één-richtingsverkeer in de Kalverstraat, in 1842. Voor de St. Nicolaasavond gold sedert 1832 dit voorschrift voor alle verkeer; eerst in 1860 werd deze regeling permanent in deze straat.

De eerste maximum-snelheidsbepaling hier ter stede dagteekent nog van iets vroeger, n.l. van 1827. Ter voorkoming van alle ongelukken en schade aan gebouwen, straten, riolen en regenbakken werd bepaald, dat postwagens, diligences, volgeladen karren en vrachtwagens in de stad stapvoets zouden moeten rijden.

De Kommissarissen, wier titel inmiddels was gewijzigd in Inspecteurs van het Voerwezen, hadden echter geen politionele bevoegdheid en daardoor waren zij niet altijd in staat zich geheel te doen gelden. Ten einde hen nu met meer kracht in hun betrekking werkzaam te doen zijn, werden zij, op 30 December 1854, ten getale van vier als inspecteur ingedeeld bij de politie.

Sindsdien maakt het Voerwezen een onderdeel van de Amsterdamse politie uit.

Het werk van de inspecteurs bleef voorlopig nog beperkt tot het inspecteren van voertuigen, maar dat begon allengs meer werk te eisen. In 1819 had de vigilante reeds haar entree gemaakt, als opvolgster van koets- of toeslede. Ook de omnibus (Lat.: Voor Allen) of diligence (zo genoemd, omdat men er zo vlug mee rijden kon) kwam het steeds groter aantal voertuigen in de stad vermeerderen. De oudste was die, welke de firma Jonker en Co. langs de Prinsen-, Keizers- en Herengracht liet lopen. Spoedig kreeg zij echter de door de firma Fraisinet en Arp geëxploiteerde wagens, welke van de Dam naar het Haarlemmer- en Rhijnspoorstation liepen, tot concurrent. En zo waren er meer ondernemingen. Er is wel eens gezegd, dat er bijna evenveel ondernemingen als omnibussen waren en de miniatuurondernemingen beconcurrerden elkaar dat het een lieve lust was!

In 1872 veranderde de toestand!

De Amsterdamsche Omnibus-Maatschappij (de A.O.M.) werd opgericht en de kleine ondernemingen verdwenen. In 1874 reed de eerste omnibus dier maatschappij van de Dam naar de Plantage, het voorname woonkwartier,



Toeslede. Gevelsteen in de Wijde Steeg.

waar ook de oprichters der A.O.M., de boekhandelaar Schadd en de kunsthandaar Caramelli (beiden hadden hun zaken in de Kalverstraat), hun huizen hadden. Op 18 Juni 1875 vertrok de eerste paardentram van het Leidseplein naar Artis. Zo waren dus de eerste rails gelegd, begon het z.g. „starre” verkeer, dat van zo grote invloed was en is op de algemene verkeerstoestand. Waarschijnlijk mede onder de invloed van de tram nam het getal huurrijtuigen af. Amsterdam werd een rustige stad, waarin geen verkeersvraagstuk scheen te bestaan. Het was, naar geschreven is, de stilte, die aan een nieuwe verkeersstorm voorafging. Want in het jaar 1896 was reeds de eerste automobiel, een Daimler, gekocht door notaris Bax uit de Wieringerwaard, voorafgegaan door een inspecteur van Voerwezen, door de stad gereden. Ieder verwonderde zich over dat rijtuig zonder paard. Maar in het jaar 1900 konden duizenden hoofdstedelingen op de eerste R.A.I.-tentoonstelling, die in het (later afgebrande) Paleis voor Volksvlijt gehouden werd, een groot aantal gemotoriseerde voertuigen — zij het nog geenszins gestroomlijnde „sleeën” — aanschouwen. Het was hetzelfde jaar, dat de eerste elektrische tram door de stad reed.

De grote ontwikkeling van het automobilisme kwam na de eerste Wereldoorlog. Amsterdam, de stad met haar nauwe straten en vele grachten heeft ook de gevolgen daarvan in sterke mate ondervonden. Ook de stage uitbreiding van de stad heeft het vraagstuk van de verkeerswegen, in onze city vooral, dringend aan de orde gesteld.

De Overheid heeft op verschillende wijzen getracht de oplossing van dit grote vraagstuk te bereiken, allereerst door verbreding van bestaande wegen.

Tot de tweede helft van de 19e eeuw had men genoeg genomen met de bestaande toestand. Maar de moderne tijd bracht, gelijk gezegd, zulk een enorme toeneming van het verkeer te land, waarop — dit kan niet genoeg herhaald worden — de aanleg van Amsterdam eigenlijk niet berekend was — dat eindelijk moest worden ingegrepen. Dat leidde niet zelden tot krasse en lelijke

veranderingen in de oude stad, die met voorzichtig beleid te vermijden waren geweest — wij zeggen dit de bekende secretaris van de Bond Heemschut, architect A. W. Weissman, na. Daarbij kwam, naar hij opmerkte, een zeer stramme Onteigeningswet, die een behoorlijke oplossing van allerlei problemen onmogelijk maakte, en die nog verergerd werd door een bekrompen toepassing en uitlegging daarvan. Weissman haalde daar een merkwaardig voorbeeld van aan. Toen in 1865 de Wet tot onteigening van percelen aan de Halsteeg, die toen Damstraat zou worden, aan de orde was, merkte de Minister op — het was niemand minder dan Thorbecke! — „dat zoodanige Onteigeningswet geen anderen grondslag kon hebben dan het belang van het openbaar verkeer en dat noch sierlijkheid, noch vermeend gezondheidsbelang daarbij in aanmerking mochten komen”. Voor deze opvatting, destijds vrij algemeen, heeft Amsterdam — om nog eens met Weissman te spreken — zwaar moeten boeten.

De voorgenomen verbreding in het verlengde van de Damstraat, als begin van een grote verkeersweg naar het Oosten der stad, ging niet door.

Wel werd de Vijgendam verbreed: onderdeel van de tabula rasa, welke omstreeks 1912 op de Dam plaats vond, en waaraan ook Naatje ten offer viel (1914):

*Naatje van den Dam,
Die moest verhuizen (bis)
Naatje van den Dam,
Die moest verhuizen voor de elektrische tram!*

Het gehele complex van het schilderachtige Beurspoortje met Beurspleintje tussen Vijgendam, Beurssteeg, Rokin en Nes werd, naar ouderen van deze generatie zich nog wel herinneren zullen, in 1912 afgebroken en vervangen door een nieuwe bebouwing, waarin o.m. de Industriële Club gevestigd is. Ook de bebouwing tussen Vijgendam, Warmoesstraat, Vischsteeg (verbreed tot Vischersdam), en Dam viel onder de moker van de sloper, evenals het Commandantshuis, de overbuur van het paleis op de Dam. Op deze plaats

ligt thans het Damplantsoen, met daarin het (voorlopige) Nationale Monument. De afbraak van het Commandantshuis gaf ook gelegenheid de verbrede verkeersweg van het Rokin in rechte lijn door te breken naar het Damrak. Daar was inmiddels ook al een belangrijke verkeersverbetering tot stand gekomen door de afbraak van de Beurs van Zocher, in 1903. Het vrijgekomen terrein werd in 1909 verkocht aan de N.V. de Bijenkorf. Het Damrak — eerste gedeelte, dat tussen Dam en Oudebrugsteeg, was al in 1883 gedempt.

De tabula rasa maakte het óók mogelijk, toen de bebouwing aan de zuidzijde van de Dam vernieuwd werd, de voorlijn aldaar wat terug te zetten. Hierdoor verkreeg ons hoofdplein, dat door alle eeuwen heen met ruimtegebrek gesukkeld heeft, aan die kant althans wat meer lucht. Peek en Cloppenburg zijn hier nu gevestigd, naar men weet.

De Paleisstraat, in 1873 uit een nauwe steeg geboren, werd, eveneens omstreeks 1912 (nogal zuinigjes) verbreed, toen, na de fusie van de Groote Club en Doctrina, een nieuw sociëteitsgebouw op de hoek van de Kalverstraat en Paleisstraat verrees. Ook de Mozes- en Aäronstraat kon (in 1908) iets verruimd worden, en wel door de ontmanteling van de Nieuwe Kerk, de afbraak van de daartegenaan staande huisjes.

Maar verreweg de belangrijkste daad ter verbetering van de verkeerswegen in de binnenstad, geschiedde achter het Paleis. Wij bedoelen de schepping (in 1895) van de royale verbinding van het hart der stad met het Zuidwesten ervan en verder naar Haarlem. De Raadhuisstraat werd verkregen door amotie van de huisjes aan de Huiszittensteeg en de Korte Huiszittensteeg (tussen N. Z. Voorburgwal en Spuistraat), demping van de Warmoesgracht, doorbraak van de huizen tussen Heren- en Keizersgracht en demping van de Rozengracht (1889).

Zelfs de verbreding van de Vijzelstraat (1917) zinkt daarbij in het niet. Laatstgenoemde verbreding, die alleen aan de Westzijde plaatsvond, had als consequenties de demping van de Vijzelgracht en de afbraak van de H.B.S. op de hoek van de Weteringschans. Wij noemden daar een paar dempingen, maar er vallen er heel wat meer te vermelden: in de tweede helft van de 19e eeuw en ook in de eerste helft van de 20ste! Het begon met een paar Jordaangrachten: de Goudsbloemgracht (1854), nu de Willemsstraat, en de Anjeliërsgracht (1861). Daarna volgden: de Nieuwe Zijds Achterburgwal (1867), die, naar wij reeds zagen, verdoopt werd in Spuistraat; de Leprozen- en de Houtgrachten (1874) thans Waterlooplein, die nu weer, in verband met de nieuwe bestemming van de z.g. Jodenbuurt, uit het zand zullen worden opgedolven, en de Muidergracht (in hetzelfde jaar), nu gedeeltelijk Jonas Daniël Meijerplein; het Spui (1882), het Damrak (1883), de Nieuwe Zijds Voorburgwal (1884), de Rozengracht, de Elandsgracht (1890), de Warmoesgracht; de Palmen- en de Lindengrachten (1894), de Overtoom (1903), de Vijzelgracht (1929) en tenslotte het Rokin- 1e gedeelte (1934).

Wij weten niet of onze opsomming hiermede geheel volledig is, maar in elk geval blijkt hier toch wel overtuigend uit, dat het Gemeentebestuur herhaaldelijk niet geaarzeld heeft, het water, dat karakteristieke schoon van onze lagunenstad, voor het verkeer te land en de noodzakelijke verbetering daarvan, prijs te geven. En nu zou het zeker dwaasheid zijn te betogen, dat de vroede mannen nooit tot demping van grachten moesten overgaan. Maar men mag hierin niet te ver gaan! Ook

bij het gemeentebestuur zelf bestaat tegenwoordig trouwens die overtuiging („Het dempen van de grachten is wel een gemakkelijk middel om verkeerswegen te verkrijgen, doch zo licht gaat hierdoor veel van het eigenaardige stadsschoon verloren!” — zo schreef terecht de toenmalige Burgemeester van Amsterdam, wijlen Dr. W. de Vlugt, in het 21ste Jaarboek van het Genootschap Amstelodamum (1924) en het is niet aan te nemen, dat Burgemeester d'Ailly hierover thans anders zou denken). Gelukkig is indertijd, toen die overtuiging nog niet zo algemeen bestond, het heilloze plan om de fraaie Reguliersgracht te dempen, en daaruit een parallelstraat van de Utrechtsestraat te maken, niet doorgegaan, en evenmin de overkluising van de Leidsegracht, als parallelweg van de Leidsestraat. Elke demping moet wel zéér zorgvuldig worden overwogen. Wat onvermijdelijk is moet geschieden, maar er moet zoveel mogelijk ook naar andere middelen, om het landverkeer de nodige ruimte te verschaffen, worden omgezien. Steden zonder grachten moeten toch óók andere oplossingen zoeken!

Daarbij kwam, dat de verlaging en de verbreding van de ouderwetse boogbruggen, zo omstreeks 1880, vaak op een zeer onschone wijze gebeurd is, en wel met behulp van de toen opkomende ijzerconstructie. De boog werd eenvoudig gesloopt en vervangen door platte ijzeren liggers, rustend op de oude pijlers, die dan, ten einde het brugvlak breder te maken, uitgezet werden door middel van gegoten ijzeren consoles. Totdat, omstreeks 1910, hier ter stede het besef begon door te dringen, dat een brug ook een bouwwerk is, dat verzorging verdient en waarvoor een mooie oplossing gewenst is. Wijlen Van der Meij, de architect o.m. van het Scheepvaarthuis, maar vooral zijn phantasierijke collega Piet Kramer, die bij Publieke Werken als aesthetisch adviseur voor de bruggenbouw optrad, en ook een bouwmeester als Berlage — zie diens grote brug over de Amstel — hebben hiertoe veel bijgedragen.

Ten slotte iets over de bemoeiingen van de politie met het verkeer tot 1912, het jaar mij als grens gesteld.

Het eerste wat ik dan ontmoet, na de Ordonnantien op het Voermanswezen van 1807, 1815 en 1826, zijn de Verordening op de rijtuigen, sleden en rolwagens (blijkbaar een bijzonder soort vrachtwagens, zonder kap en met bakken erop) en de Verordening op het rijden binnen de gemeente Amsterdam, beide van 1854. De eerste was een algemene verordening, waarin de verschillende reeds bestaande verordeningen van deze aard werden verenigd. In de tweede vindt men o.a. een volledige opgave van alle straten en stegen, waarvoor het één-richtingsverkeer was voorgeschreven.

Vermelding verdient hierbij voorts, dat vóór 1854 de salarissen van de „Kommissarissen van het Voerwezen en Inspecteurs der Rijtuigen”, zoals zij zichzelf gaarne noemden, ten laste van . . . het Marktwezen kwamen. In het Gemeenteverslag over 1861 wordt voor de eerste maal gesproken over het Verkeer: „De uitbreiding van het personeel der politie draagt overigens aanvankelijk goede vruchten, daar op de drukste punten van verkeer beter toezigt kan gehouden worden”, zo leest men daarin. Bedoelde uitbreiding was in 1860 tot stand gekomen; het aantal „dienaren van policie” was toen van 95 (!) op 200 gebracht.

Het gemeenteverslag over 1862 stelt met voldoening vast: „Het cijfer der overtredingen van de verordening op de rijtuigen en het rijden is veel minder geweest dan in vroegere jaren, hetgeen is toe te schrijven aan het



De middelen van vervoer in de tweede helft der vorige eeuw.

stellen van vaste posten in die straten, waar slechts in ééne rigting mag worden gereden. Het nut van dien preventieven maatregel is bij ondervinding en bij herhaling gebleken."

In het Gemeenteverslag over 1866 komt het eerst een gespecificeerde opgave van het politiepersoneel voor. Hieruit blijkt, dat het aantal inspecteurs van het Voerwezen teruggebracht was op 3 en wel één met een jaarwedde van f880.— en twee met een jaarwedde van f600.— elk. De „dienaren" (dienders, zouden wij in onze tijd gezegd hebben) verdienden toen f360.— tot f500.—, de brigadiers f600.—, de inspecteurs f850.— tot f1000.—, de commissarissen f2000.— tot f2500.— en de hoofdcommissaris f3000.—. De inspecteurs van het Voerwezen stonden dus — wat bezoldiging betreft — ongeveer tussen een agent en een inspecteur. Zij waren toen echter nog „half-ambtenaar" en hadden nog hun particuliere middelen van bestaan.

In 1869 werd de eerste Algemeene Politieverordening vastgesteld. Zij telde niet minder dan 572 artikelen (thans 350). Blijkbaar was dat „vak-werk". Althans de tegenwoordige A.P.V. verschilt wat indeling enz. betreft, nog maar weinig met die van 1869. En hele artikelen luiden (behoudens wijzigingen in spelling) zelfs nog letterlijk hetzelfde. Het hoofdstuk „Van het rijden" (voorloper van ons huidige Wegenverkeersreglement) telde slechts 38 artikelen, maar daarbij kwamen nog 88 artikelen waarin gesproken werd van „rijtuigen, sleden en rolwagens"!

Blijkens het Gemeenteverslag van 1871 waren er toen nog steeds drie inspecteurs van het Voerwezen in dienst en wel tegen de oude salarissen. Wij vermelden dit omdat het aantekening verdient, dat zij niet zouden delen in de salarisverhoging per 1 Januari 1872 voor de inspecteurs, brigadiers en agenten van politie. Dat vond zijn oorzaak hierin, dat zij nog niet volledig gemeente-ambtenaar waren.

In 1873 kwam er echter een principiële wijziging in hun positie. Voortaan mochten zij geen ander (particulier) bedrijf naast hun ambt uitoefenen. Daarentegen werd

hun bezoldiging verhoogd tot resp. f1100.— voor de oudste inspecteur en f950.— voor de jongste. Tegelijkertijd was n.l. hun aantal verminderd tot twee; die konden nu al hun tijd en krachten besteden aan het voerwezen. Ziedaar een evolutie die vermelding verdient! De inspecteurs van het Voerwezen waren geheel opgenomen in het politiecorps en gelijkgesteld met hun ranggenoten.

Er was op dat ogenblik maar één functionaris: J. F. W. Snijdewind. De andere inspecteurs A. Bossmann en J. Stam Gzn. hadden eervol ontslag gekregen, in verband met de wijziging van het ambt. Later is, naast Snijdewind als inspecteur 1e klasse, W. H. de Haan als inspecteur 2e klasse benoemd, die hem bij zijn pensionering opvolgde; De Haan zou de eerste Hoofdinspecteur Voerwezen worden. In 1878 werden hunne salarissen verhoogd resp. tot f1500.— en f1200.—.

In de toelichting tot hun voorstel in zake de emancipatie van het Voerwezen hadden Burgemeester en Wethouders geschreven: „Het is niet te ontkennen, dat het verkeer met rijtuigen in de Gemeente in de laatste jaren is toegenomen. Vermeerdering van werkzaamheden, aan de inspectie van het Voerwezen verbonden, is hiervan het noodzakelijke gevolg". Het behoeft dan ook niet te verwonderen, dat er in 1878 al spoedig een tweede inspecteur 2e klasse bijkwam.

In het Gemeenteverslag over 1882 staat voor het eerst iets omtrent hun werkzaamheden: er werden 35 rijtuigen door hen tijdelijk afgekeurd. Waarom in 1893 en volgende jaren het getal der inspecteurs slechts één bedroeg, weten wij niet. Was het verkeer toen zoveel kalmer geworden? Hoe het zij, die ene inspecteur keurde dat jaar maar 7 rijtuigen af. Misschien ook was het voerwerk beter geworden.

In 1899 wordt in het Gemeenteverslag gesproken over „den Hoofdinspecteur, belast met het toezicht op het Voerwezen". Dat was de heer A. P. F. van Oost, die in 1898, na de Inhuldigingsfeesten, tot die rang bevorderd was; hij was de tweede Hoofdinspecteur Voerwezen. En nu worden mijn eigen herinneringen



Inspecteur Snijdewind.



Hoofdinspecteur De Haan.



Hoofdinspecteur Van Oost.



Hoofdinspecteur Van Kervel.

wakker. In gedachten zie ik hem nog voor mij, een deftig heer met brede grijze baard, een lofgnet voor de geestige ogen. Hij was een zeer decoratieve figuur. Als hij (gekleed in uniform) in het rijtuig van de Hoofdcommissaris (die toen steeds in burger was) meereed, bijv. aan het hoofd van de Koninklijke stoet, dan meende het publiek, of laat ons liever zeggen: het volk, dat hij de Hoofdcommissaris was en deze zijn klerk! Van Oost werd, kort na 1899, tevens chef van de in 1900 opgerichte Bereden Brigade. Aan het hoofd daarvan herinner ik mij echter vooral in de jaren vóór de eerste Wereldoorlog Hoofdinspecteur Van Kervel, een Indiesman, die te paard een zeer martiale indruk maakte. „Jantje Potdome" noemde de volksmond hem.

De werkzaamheden van het Voerwezen op straat bestonden omtrent de eeuwwisseling, evenals oudtijds, hoofdzakelijk uit het toezicht op de toestand van voertuigen, paarden en tuigen. Ondeugdelijk materieel werd naar het Hoofdbureau aan de O. Z. Achterburgwal meegenomen om door de Hoofdinspecteur van het Voerwezen te worden afgekeurd. De administratieve bezigheden waren echter legio. Alle houders van rijtuigen of handkarren en alle koetsiers hadden een bewijs van inschrijving („rijboekje") nodig, dat jaarlijks moest worden vernieuwd. Ook de afgifte van doorlaatbewijzen voor de Pers ressorteerde toen nog onder het Voerwezen.

Vóór de inwerkingtreding van de Motor- en Rijwielwet op 1 Januari 1906 had men van doen met de (toen te Amsterdam bij verordening voorgeschreven) gemeentelijke nummerplaten voor motorrijtuigen. Ook een chauffeur moest toen een „rijboekje" hebben! Na de inwerkingtreding was dit afgelopen, maar werd al spoedig begonnen met de afgifte van de z.g. „stadsnummers", die bestuurders van automobielen het recht gaven de voor het verkeer uitgesloten straten te berijden. Als voorwaarde was hieraan verbonden de verplichting, deze straten met niet groter snelheid te berijden dan 6 km per uur.

Voorts bemoeide het Voerwezen zich in het bijzonder met de stationnerende rijtuigen („aapjes") en later ook met de stationnerende auto's. De eerste waren, zoals men weet, electromobielen: de Ataxen! Wat konden die huurauto's traag naar stal terugkruipen als de batterijen uitgeput waren en moesten worden bijgevuld! Ten slotte ressorteerde, gelijk reeds werd aangestipt, onder het Voerwezen de Bereden Politie. Eerst na de Wereldoorlog I werd die zelfstandig. Ook de afdeling

„Gevonden Voorwerpen", aanvankelijk eveneens ingedeeld bij het Voerwezen, werd toevertrouwd aan een ander onderdeel der politie.

In het Gemeenteverslag over 1903 komt voor de eerste maal een aanduiding voor van de moderne verkeersregeling, die wij nu kennen. Dit geschiedt in het korte zinnetje: „Voorts zijn op enkele drukke verkeerspunten vaste posten geplaatst". In 1905 en 1909 blijken die posten uitbreiding te hebben gekregen en in 1912 verschijnt de Verkeersagent, voorzien van een witlederen manchet om de rechtermouw, ten tonele. De Verkeersbrigade werd opgericht, aanvankelijk met 12 man! De datum van dit evenement was 3 Dec. 1912. Velen menen, dat dit het eerste teken van meer intensieve bemoeiingen van de politie met het verkeer in de Hoofdstad is geweest. Dat is echter niet juist. In de archieven van de Verkeerspolitie komt een order uit 1905 voor, uitgevaardigd door de toenmalige Hoofdcommissaris de heer H. S. Hordijk, die het tegendeel bewijst. Het is merkwaardig te lezen, welk een uitstekende kijk deze politiemann, nu circa een halve eeuw geleden, al op de taak van de politie in het verkeer had. Met een paar onbetekenende wijzigingen zou de order vandaag opnieuw uitgevaardigd kunnen worden!

„Waar het verkeer op den openbaren weg per as en te voet buitengewoon toeneemt, blijkt het nodig, dat ook buitengewone oplettendheid geschonken worde aan eene dier vele plichten van de politie, waarbij haar tot taak is gesteld er voor te zorgen, dat het verkeer geregeld plaats kan hebben en ook werkelijk geregeld plaats vindt!"

Zo begint de order van „Stalen Bart", zoals de bijnaam van deze Hoofdcommissaris was. Daarna wordt dan uitvoerig betoogd, hoe dat kan en moet geschieden.

In één opzicht heeft de heer Hordijk zich in zijn order van 1905 met een illusie geleid. Het is waar hij schreef: „Ik houd mij echter overtuigd, dat wanneer ieder onzer, voor zoover van hem in deze actie uit kan gaan, er bij voortdurend en met wilskracht toe medewerkt aan een geregeld rij- en voetverkeer goede leiding te geven, het publiek weldra zal inzien dat hetzelfde daarmee gebaat is en men tot den toestand zal geraken, waarbij publiek zich zelve leidt en weinig leiding van politiewege meer behoeft." (wij spatiëren).

Neen, zover zijn we nog niet! Maar we zullen blijven hopen, dat dit ideaal eenmaal verwezenlijkt zal worden.

D. KOUWENAAR



Verkeersagent No. 1 in actie ± 1913 (met zwarte handschoenen!)

GERRIT BRINKMAN

AMSTERDAMS VERKEERSAGENT No. 1

Gerrit Brinkman, Amsterdams eerste verkeersagent in 1912, is nog in leven. Zijn gezondheid laat nog maar weinig te wensen over en 12 Augustus van dit jaar hoopt hij zijn 80e verjaardag te mogen vieren. Hij woont pal bij het Hoofdbureau — op een boogschots afstand, om in de sfeer van het hiervoorgaand artikel van de heer Kouwenaar te blijven — en wij zijn eens met hem gaan praten. Ziehier een kort uittreksel van de vele merkwaardige dingen, die hij ons verhaalde:

„Toen ik in 1902 bij de Amsterdamse Politie kwam, was juist enkele maanden tevoren voor het rijverkeer de verplichting van rechtshouden in de Politieverordening opgenomen. Dat was een grote nieuwigheid en een even zo grote inbreuk op de vrijheid van koetsiers en handkarbestuurders. Ik kon dus meteen flink van wal steken en heb ze dan ook bij bosjes bekeurd.

Kort daarna, om 't precies te zeggen op 1 Januari 1906, trad het Motor- en Rijwielreglement in werking. Dat telde toen op de kop af 8 kantjes van het Staatsblad. Het nieuwe Wegenverkeersreglement, dat ik onlangs eens in de Openbare Leeszaal heb zitten doorbladeren — oude liefde roest niet! — telt er maar liefst eventjes 280... Anders dan tegenwoordig was het verschijnen van de nieuwe verkeersvoorschriften niet iets waar de kranten grote stukken over ten beste gaven. En zeker geloof ik niet dat de toenmalige Chef van het Voerwezen, Hoofd-

inspecteur van Oost, er grijze haren van gekregen heeft; die had hij trouwens al.

Dat Voerwezen was in die jaren eigenlijk zo iets als Bronbeek bij de Amsterdamse Politie. Hoofdinspecteur Van Oost was alleen door zijn verschijning al als geknipt voor Gouverneur van zo'n instelling. Zijn belangrijkste werk was zijn morgenrit te paard in het Vondelpark, want hij was tevens Chef van de Bereden Brigade. Alleen op de dag na Nieuwjaarsdag had hij het erg druk, want dan kwamen alle stalhouders uit de stad hem op het Hoofdbureau feliciteren.

Verder deed er nog één inspecteur bij dienst, die men overigens erbij geplaatst had, omdat men nergens anders raad met de brave man wist en hij alleen hier geen kwaad kon doen. De rest van de bezetting bestond uit een door rheumatiek gekweld brigadier en 4 agenten. Deze laatsten waren vier eerbiedwaardige grijsaards (je werd toentertijd pas op je 65e jaar gepensionneerd), die op straat ontzaglijke hoeveelheden pruimtabak consumeerden, maar zich met verkeersovertredingen, laat staan met verkeersregeling op drukke punten, nimmer bemoeiden. Dit was het werk voor de „gewone” agenten, die er evenmin wat aan deden, ondanks het feit dat de toenmalige Hoofdcommissaris Hordijk er in 1905 al uitdrukkelijk order toe had gegeven. Één speciale verkeerstaak echter drukte op de schouders van



Verkeersagent No. 1 in actie ± 1917 als brandstoffen-controleur.

de dienders van het Voerwezen, n.l. om bij „deftige” begrafenissen ongeveer tien meter vóór de man met de steek (de „dekker”) aan de kop uit te gaan en ruim baan te maken.

Het Voerwezen was toen een afdeling van de Politie, waar ook het publiek zich hoegenaamd niet voor interesseerde, tenzij men eens iets verloren had. De afdeling Gevonden Voorwerpen ressorteerde er toen n.l. óók nog onder. De leiding van deze laatste afdeling en van de overige administratieve werkzaamheden berustte bij een bejaarde klerk, die vroeger koetsier op een deftige équipage geweest was en dus „deskundige” genoemd kon worden!

In 1933, toen ik, jammer genoeg, de dienst al met pensioen moest verlaten, was het personeel inmiddels wel iets uitgebreid. Er stond een Commissaris aan het hoofd en wij hadden over de honderd verkeersagenten. Van een onaanzienlijk onderdeel van de politie, waar niemand belang in stelde, was een afdeling gegroeid in een apart gebouw. Een afdeling, waar het publiek — en hoe! — zich dagelijks voor interesseerde. Een afdeling, die dan weer de grootste lof mocht incasseren en even later weer aan de hevigste critiek onderhevig was. Een afdeling, die... en zo zou ik kunnen voortgaan, maar laat ik liever vertellen hoe zich deze opkomst in een jaar of 10, 20 heeft afgespeeld. Ik ben daar wel van heel dichtbij getuige van geweest.

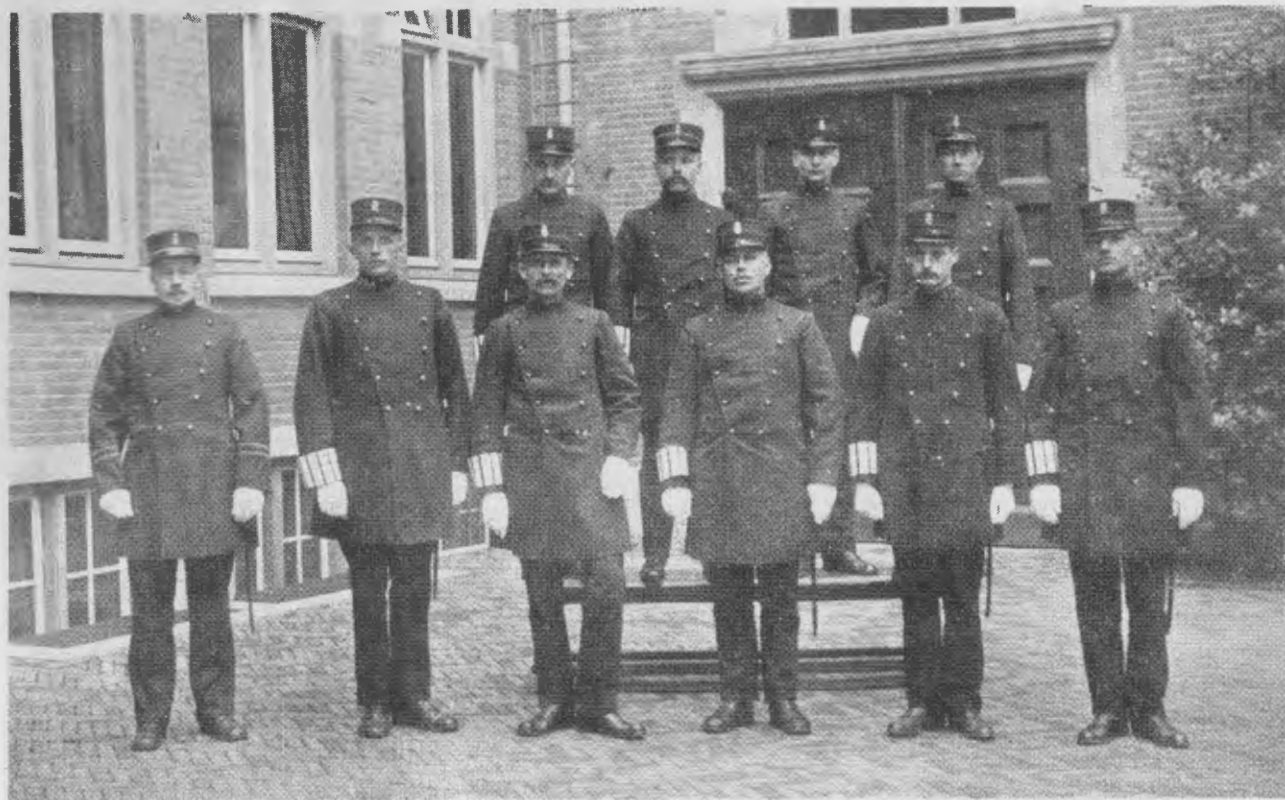
Het begon zó:

In de jaren kort vóór Wereldoorlog I, kreeg Amsterdam werkelijk grote-stadsallures. Sommige mensen, die in het buitenland geweest waren — dat deden toentertijd alleen maar de hele rijke lui, anders dan tegenwoordig — hadden daar verkeersagenten aan het werk gezien en

vonden, dat die nu ook maar eens bij ons moesten komen. Één van die mensen was het raadslid Jan ter Haar. Nu moet U zich van dat verkeer in Amsterdam in die jaren niet al te veel voorstellen. De stad zelf was veel kleiner dan nu. West aan de andere kant van de Wiegbrug bestond nog niet. De Haarlemse tram reed op een soort dijk, die later de Admiraal de Ruyterweg zou worden. De Slatuintjes waren nog in volle glorie. Op het Roelof Hartplein, op de plek waar nu „Het Nieuwe Huis” staat, stond een oude schutting en daarachter zag je de Boerenwetering en uitgestrekte landerijen. Ook bij het Concertgebouw, tegenover de Gabriël Metsustraat, stond een hek en daar kon je óók de wijde wereld inkijken. Het Sarphatipark lag aan de buitenrand van de stad en op Zondag gingen vader en moeder met hun kroost naar Schollenbrug of met de kettingboot naar het Tolhuis; dan was men een dagje buiten.

De verkeersdrukke was natuurlijk navenant. Het aantal fietsen bedroeg nog maar een kleine 20.000. Motorfietsen zelfs nog géén 150. Er waren bijna 400 auto's, voor het grootste gedeelte personenwagens; torpedo's en limousines, zoals die toen heetten.

Maar het aantal handkarren was naar verhouding bijzonder groot, n.l. ruim 15.000. Merkwaardig is, dat het toen nog niet de fietser was, die door zijn ongedisciplineerd rijden het verkeer in de war stuurde, maar de man die de handkar voortduwde! Jan ter Haar, die later nog eens wethouder zou worden, trok in de Raad dan ook geweldig tegen hen van leer en... óók tegen de Politie, die volgens hem „niet voldoende zelfbewust” was. Burgemeester Roëll las daarop de hele lange order voor, die in 1905 over het verkeer door Hoofdcommissaris



De voltallige Verkeersbrigade van 1919.

saris Hordijk was uitgevaardigd, maar Jan was daar niet tevreden mede en zei dat 't papier geduldig was. Hij werd overigens braaf bijgevalen door het toen erg op de voorgrond tredende raadslid Mr. van Gigch en gezegd kan worden, dat zij beiden de stoot tot oprichting van een Verkeersbrigade hebben gegeven. De burgemeester immers zegde in antwoord op hun opmerkingen ten slotte toe, zoals in het raadsverslag van 30 October 1912 vermeld staat, „om een deskundige commissie van ambtenaren uit te sturen, nu niet naar Londen en Parijs, want Amsterdam is met Londen en Parijs niet te vergelijken, maar naar plaatsen als bijv. Hamburg, Keulen, Dresden, Leipzig, die met Amsterdam op één lijn staan, om te onderzoeken, hoe men daar het verkeer regelt”. Die commissie, die onder leiding stond van de toenmalige Chef van het Voerwezen, Hoofdinspecteur van Kervel, heeft blijkbaar héél vlug gewerkt, want enkele weken daarna reeds werd door Hoofdcommissaris Hordijk al tot de oprichting van de Verkeersbrigade besloten.

De sterkte was 12 man en ik hoorde tot de boffers die daarbij werden ingedeeld. Later hoorde ik van Hoofdinspecteur van Kervel, dat de keus op mij was gevallen omdat ik indertijd zoveel bekeuringen had gemaakt wegens links rijden en dus blijkbaar veel voor het verkeer voelde. Bovendien was ik een nogal potige jongen en dat was voor een verkeersagent in die jaren een eerste vereiste. Maar daarover straks!

Ik herinner het mij nog als de dag van gisteren. Het was op 3 December 1912, dat ik als allereerste verkeersagent in Amsterdam, wat zeg ik, in Nederland, van 12 tot 2 uur de post N. Z. Voorburgwal achter het Paleis moest betrekken. De Amsterdammer kijkt graag naar zijn dienders en U begrijpt wat een bekijks of ik kreeg, toen ik daar zo maar midden op de straat ging staan en

dan nog wel met een, voor het toenmalige publiek wel heel zonderlinge, zwart-wit gestreepte manchet om. Maar van verkeersregeling is de eerste dag niet veel gekomen. In minder dan géén tijd had zich op de Voorburgwal een volksmenigte verzameld van een omvang, zoals ik het later, zelfs bij de Kroningsfeesten in 1948, nooit meer gezien heb. Er kon natuurlijk geen verkeer meer dóór en ik heb toen maar het enige goede besluit genomen en heb mij teruggetrokken in het toenmalige posthuis op de hoek van de Molsteeg. Laat ik U eerlijk zeggen, dat ik er toen een hard hoofd in had of het ooit wel zou gaan. En mijn chef, Hoofdinspecteur van Kervel, dacht er net zó over. 's Middags om 4 uur heb ik het opnieuw geprobeerd, maar toen ging het misschien nóg slechter. In minder dan geen tijd was het verkeer weer volkomen geblokkeerd.

De volgende dag heb ik het op de Dam geprobeerd en toen ging het warempel iets beter. Misschien waren de mensen door de kranten al wat wijzer geworden of was hun nieuwsgierigheid bevredigd: in ieder geval schenen zij begrepen te hebben, dat zij het verkeer niet in de weg moesten staan. Maar toch kan ik U zeggen, dat het verkeer regelen in die eerste tijd géén baantje is geweest. Verkeer regelen was toen nog synoniem met het hangen aan de teugels van ruitwagens en het losmaken van het bit, om onwillige koetsiers zodoende te dwingen tot stilstaan, met krachtmetingen met handkarbestuurders (*zij* duwen en *ik* trekken) en met het opvangen en meesleuren van fietsers. En onder die laatsten had je werkelijk niet de eersten de besten! Zo herinner ik mij o.a. een professor in de rechtsgeleerdheid en verder een van de meest bekende tandartsen naar het posthuis Molsteeg te hebben moeten opbrengen. Begrijpt U nú misschien, waarom een verkeersagent in die jaren vóór de eerste Wereldoorlog een poteling moest wezen?



Brigadier G. Brinkman himself.

Maar langzamerhand begon het publiek te wennen en werden wij op de 5 posten die wij toen bezetten — Dam, Victoria-hotel, Postkantoor, Muntplein en vóór Rijksmuseum — goed gehoorzaamd, zij het dan ook niet nadat tot in de hoogste instantie uitgemaakt was of men nu ook werkelijk onze aanwijzingen moest opvolgen. Zo stopte op een goede dag een tram vlak voor mij en reed niet op, ondanks mijn gebaren, gevolgd door een bevel. De bestuurder had opdracht van zijn organisatie om een proefproces uit te lokken; gelukkig dat hij het verloor...

In 1913 vaardigde Hoofdcommissaris Hordijk een nieuwe order uit over het onderwerp „Verkeer” waarbij zijn eersteling van 1905 werd ingetrokken. Wonderlijk doet het nu aan, dat daarin werd bepaald „dat in uniform gekleede agenten met straatsurveillance belast, zich zullen ophouden van 8 uur voormiddag tot 10 uur namiddag op den rijweg, teneinde leiding te geven aan het verkeer.” Ik wil dit Jan de Diender vandaag-de dag wel eens in de Leidsestraat zien doen!

Maar zo roeiden wij toch maar door, totdat Wereldoorlog I uitbrak en het al heel gauw met het gerij, tenminste met benzine-automobielen, practisch gedaan was; de Amstelbrouwerij bofte, want die had electromobielen. Ook de Ataxen bleven in bedrijf. Het personeel van het Voerwezen kreeg toen andere baantjes; o.m. moesten wij letten op die weinige auto's, die een rijvergunning hadden. Deze voerden voorop een klein geel bordje met de letters T.C.B. (Toewijzingscommissie voor Benzine). Ik zelf heb een hele tijd op een vrachtauto rondgereden met ambtenaren van de Distributie om „brandstoffen-contrôle” uit te oefenen. Het

publiek werd n.l. toen véél beetgenomen met gewicht en maat. De grote toename van het rijverkeer, vooral met automobielen, dateert echter pas van na Wereldoorlog I. Reeds kort daarna werden wij overstromd met voor die tijd kolossale vrachtauto's op ijzeren banden, uit de Duitse legervoorraden afkomstig; uit de „dumps” zou men tegenwoordig zeggen. Verder begon Ford zijn model T over de wereld uit te storten en in minder dan geen tijd was er in Amsterdam een verkeerschaos van je welste ontstaan, die niet beteugeld bleek te kunnen worden door het eenvoudigweg plaatsen van wat méér verkeersposten.

Toen deed de toenmalige Hoofdcommissaris A. J. Marcusse een goede greep: hij besloot tot de oprichting van een Motorbrigade, die bij het Voerwezen werd ingedeeld. Chef werd de tegenwoordige Hoofdinspecteur, toen nog Inspecteur, J. Kamp, en verder werden er 10 van de jongere verkeersagenten bij ingedeeld. Ik was inmiddels in 1920 brigadier geworden en kwam jammer genoeg niet in aanmerking; maar een paar jaar later mocht ik toch op de motor! Leren motorrijden viel in die jaren op de, hoog op de poten staande, Harley-Davidsons met hun smalle bandjes niet mee. Over de avonturen, die de leerlingen op de weg en ook in sloten en vaarten beleefd hebben, zou een verhaal apart te schrijven zijn. Misschien daarover een andere keer.

Op 9 Mei 1921, dus bijna 9 jaar na de Verkeersbrigade, verscheen de Motorbrigade voor het eerst op straat. Natuurlijk trok zij erg de aandacht van de Amsterdammers, al was het alléén maar omdat de agenten-motorrijders een platte pet droegen. Later is dat hoofddeksel, eerst door de verkeersagenten en vervolgens door het gehele korps, overgenomen.

De motorisering van de politie ging verder. Enkele weken voor de oprichting van de Motorbrigade was de eerste politieauto, een 1-tons White auto, in dienst gesteld. Chauffeur werd de agent N. Kuiper; hij is nog steeds chauffeur bij de politie, want ik zie hem nog geregeld op de wagen van de Heer Kaasjager. Met de verschijning van de White-auto was tevens het doodvonnis over de politiebrik geveld. Dit was geen boot, maar een rijtuig, waarmede arrestanten werden vervoerd. Het vehikel hoorde van de politie, maar koetsier Jan van Eeken en het paard waren in huur van de Amsterdamsche Rijtuig Maatschappij. Jan droeg aanvankelijk geen uniform, maar later kreeg hij, om zijn waardigheid wat te verhogen, een agentenpet op, die



De eerste Mercedes van de Hoofdcommissaris 1922.



Jan van Eeken op de politie-brik.

bij zijn bokjas met metalen knopen beslist niet misstond! Op 31 December 1921 maakte hij zijn laatste rit met de brik. Maar de politie zou hij nog niet vaarwel zeggen! De volgende dag trad hij n.l. in dienst als stalwacht bij de Bereden Politie en werd zodoende warempel nog politieambtenaar, zij het dan in wel heel bescheiden functie. In 1934 werd hij gepensionneerd; hij woont in de Bellamystraat en wordt dit jaar 75.

Hoofdcommissaris Marcusse kreeg eerst in 1922 de beschikking over een personenauto en wel een in 1913 (!) aangeschafte Mercedes, die al die tijd als dienstwagen van de Burgemeester had gelopen. Deze laatste kreeg eindelijk eens een nieuwe en het oude beestje kwam ter beschikking van de politie.

Bovendien werd in dat jaar nog een kleine vrachtauto aangeschaft en het aantal motoren met 2 uitgebreid. Dit gehele wagenpark nu werd gestald op het Hoofdbureau aan de O.Z. Achterburgwal; er was daar een kleine garage en wat hier niet in kon, stond onder afdakjes op de binnenplaats. Van rustig werken op het Hoofdbureau was voor de Hoofdcommissaris en zijn personeel natuurlijk geen sprake meer; motorrijwielen en auto's maakten toen heel wat meer lawaai dan tegenwoordig. Daarbij kwam nog de herrie, veroorzaakt door taxi's en „aapjes”, die voor periodieke keuring kwamen.

Maar niet alleen om deze redenen bleek alras, dat het Voerwezen niet langer aan het oude Hoofdbureau gehuisvest kon blijven. De werkzaamheden van allerlei aard namen met de dag toe, het personeel werd uitgebreid en de plaatsruimte voor dit alles ontbrak dood-

eenvoudig. Ikzelf moest mij b.v. als brigadier tevreden stellen met een plaatsje . . . in de portiersloge!

Feitelijk was een groot gebouw met een garage en werkplaats voor motoren en auto's, met een weegbrug en met de nodige kantooruimte, nodig, maar ook in die tijd moest er al bezuinigd worden en de Raad zou dat nimmer goedgekeurd hebben. Op de Overtoom, naast het gebouw van de Bereden Politie, stond echter een aan de Gemeente toebehorend perceel, waarin tot nog toe de glazenwasserij van Spiegel gevestigd was, al een tijd leeg. Bescheidenlijk werd aangevraagd dit te laten „verbouwen” ten behoeve van het Voerwezen. In feite kwam er een heel nieuw gebouw te staan, hetwelk op 1 October 1924 werd betrokken.

Van de gelegenheid werd gebruik gemaakt het oude Voerwezen geheel te moderniseren. De naam was al kort te voren veranderd in Bureau Verkeerswezen. De bemoeiingen met de keuring van „aapjes” (met uitzondering van de taximeters) en de daarvoor gespannen paarden, werden overgedragen aan de nieuwe buurman, de Bereden Politie.

Die Bereden Politie maakte tot kort na Wereldoorlog I overigens nog een onderdeel uit van het Voerwezen. Hoofdinspecteur van Kervel was een knappe kerel en als hij in zijn attila in de stad zijn morgenrit maakte, was er geen één vrouw die niet naar hem keek. Eerst op 1 Januari 1919 werd de Bereden Politie een zelfstandige afdeling.

De bemoeiingen met de vergunningen voor de witkielen (vóór de stations) en de gidsen (vóór de musea), alsmede met de gevonden voorwerpen en de honden-



Op uitkijk.

Kar-ga-door.



Aangepikt!

karren, waren al eerder naar andere afdelingen overgeheveld.

Maar één administratieve rompslomp bleef nog bestaan, n.l. de inschrijving van alle koetsiers en van alle houders en verhuurders van rijtuigen of handkarren. Uitzonderd waren alléén de houders van „eigen” rijtuigen of, zoals de Politieverordening dit met een fraaie term uit de vorige eeuw betitelde, „rijtuigen van gemak of weelde”. Al die lieden kregen een z.g. „rijboekje”, dat ieder jaar in de maand Januari of Februari moest worden hernieuwd. Dit gaf altijd een enorme drukte. Om deze reden alléén was feitelijk de verhuizing naar de Overtoom al noodzakelijk geweest; in 1925 werden dáár nog rijboekjes uitgegeven of hernieuwd te behoeve van niet minder dan 1900 houders van rijtuigen, 4300 houders van handkarren en 4600 koetsiers. Het aantal inschrijvingen nam echter in verband met de voortschrijding der motorisering gestadig af en toen ik in 1933 met pensioen ging, bedroegen bovenstaande cijfers respectievelijk nog slechts 1200, 3200 en 2500*). De handkar begon het veld te ruimen voor de bakfiets en de motordriewieler en met de handkar verdween nog iets typisch uit Amsterdams stadsbeeld: de kargadoor!

Die rijboekjes waren overigens voor de Politie toch wel nuttig, want als je op straat moeilijkheden had met een koetsier, dan nam je eenvoudig zijn rijboekje in. Dat was in die tijd zo'n soort rijbewijs voor die lieden. Die inschrijving had bovendien nog een ander nut, omdat wij zodoende voor de statistiek nauwkeurig wisten, hoeveel rijtuigen en handkarren er in de stad waren. Ook wat de fietsen betreft, wisten wij het aantal op 'n haartje. Wij kregen n.l. jaarlijks van de Posterijen precies op, hoeveel fietsplaatjes er hier in Amsterdam verkocht waren! Dit was naar mijn mening echter dan ook de enige aangename zijde, die aan de Rijwielbelastingwet was verbonden; zelden heeft de politie een wet moeten handhaven, die méér impopulair was bij het publiek. In 1933 wisten we zodoende, dat het aantal fietsers bijna ¼ miljoen bedroeg; als ik nu zo eens op straat

*) Eerst in 1935 werd deze inschrijving afgeschaft en verdween de uitdrukking „rijtuigen van gemak of weelde” uit de verordening. (Noot van de schrijver).

rondkijk, geloof ik dat er tegenwoordig beslist méér zijn. Voor de buitenwereld was natuurlijk de voornaamste taak van het Bureau Verkeerswezen de regeling van het verkeer op de kruispunten, eerst door verkeersagenten en later door verkeerslichten.

De toenmalige Hoofdcommissarissen, A. J. Marcusse, in 1929 opgevolgd door H. J. Versteeg, waren niet bang om met nieuwigheden een proef te nemen. Zo kreeg de verkeersagent op de Dam er in 1922 een ruiter bij om hem in zijn taak te assisteren, door het wachtend verkeer te dwingen zich en file op te stellen. Toen het publiek daar na een paar jaar goed aan gewend was, kon hij weer afgeschaft worden.

Tot 1924 kreeg iedere bestuurder, die moest oprijden of stoppen, van de verkeersagent een apart „individueel” teken. De toename van het verkeer maakte het in dat jaar echter noodzakelijk tot het thans nog gebruikelijke „collectieve” teken over te gaan.

Omstreeks die tijd werd ook een proef genomen met het aanbrengen van electrische voetverwarmers in het wegdek, ten behoeve van de agenten met verkeersregeling belast. Het bekende liedje: „Diender, o diender, regel het verkeer, Je hebt nu toch zeker geen kouwe voeten meer”, ontstond toen en werd door Jan met de pet onmiddellijk overgenomen! Die voetverwarmers bevielen in de practijk echter niet erg en, nadat de schoenzolen van een agent eens finaal waren doorgebrand, werd de proef dan ook maar niet langer voortgezet.

In 1925 was het grote evenement het eerste stopbord op de kruising Weteringschans/Nieuwe Vijzelstraat. Voor mij, die destijds al die narigheid in 1912 had meegemaakt, was het een merkwaardige ervaring om te zien hoe het publiek niet alleen de aanwijzingen van het stopbord van het begin af goed opvolgde, maar er zelfs beter gehoor aan gaf dan aan de tekens van een agent. In 1929 werd de witte jas voor de verkeersagent ingevoerd. Ook hier werden natuurlijk de nodige grapjes op gemaakt — daarvoor leven wij nu eenmaal in Amsterdam — maar zelfs hieraan wende het publiek al heel gauw.

De verkeersregeling met bellen in de Leidsestraat — je

was toen nog niet gelukkig door dat eeuwige getjengel als je toevallig op een hoek van die straat woonde — heb ik in hetzelfde jaar nog mee helpen invoeren. Ja, wat heb ik in de loop der jaren al niet met die straat zien experimenteren; overigens niet altijd met even gelukkig gevolg! Wist U dat ze zo omstreeks 1906 meer dan een jaar lang voor alle verkeer met motorrijtuigen en fietsen was uitgesloten? Maar de meeste deining hebben we er gehad nu een goede 30 jaar geleden om de voetgangers te dwingen rechts te houden; heel wat onwilligen — vooral dames — kostte dit een bekeuring en soms nog bovendien een verbaal voor wederspanningheid! *)

Vóór mijn pensionering heb ik ook nog, op 17 October 1932, de ingebruikneming van de eerste verkeerslichten op het Leidseplein meegemaakt. Ik kan U wel zeggen, dat ik op die dag nog wel eens even heb terug gedacht aan mijn begin in 1912 op de N.Z. Voorburgwal. Er waren n.l. zóveel nieuwsgierigen, die bleven stilstaan, dat ook hier de eerste dag alles in het honderd liep. Gelukkig heeft de Amsterdammer zich ook aan de verkeerslichten spoedig aangepast.

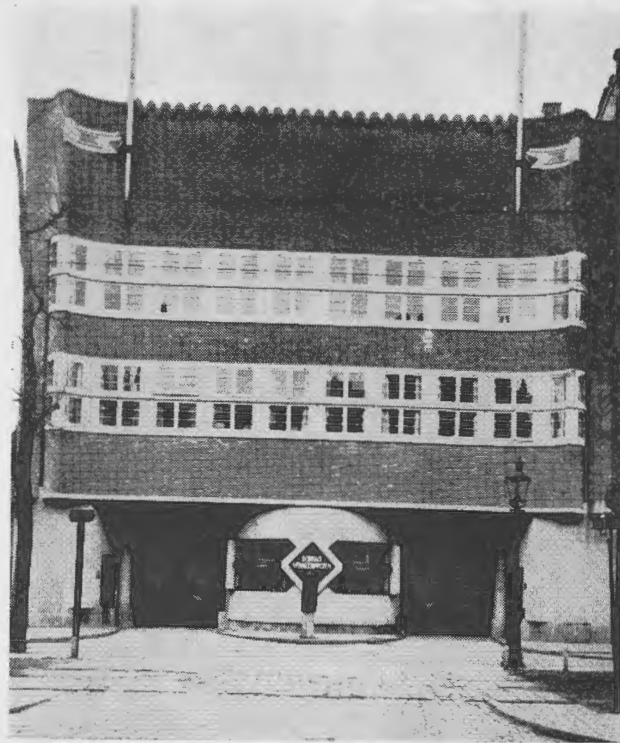
In totaal heb ik 9 jaar (van 1924 tot 1933) aan het bureau op de Overtoom dienst gedaan en ik mag wel zeggen, dat het mijn meest interessante diensttijd bij de politie is geweest. Immers, juist in deze jaren is het verkeer zo geweldig toegenomen en zijn tal van nieuwe maatregelen ingevoerd.

Als ik die nu zo eens de revue laat passeren, dan noem ik in de eerste plaats de invoering op 1 April 1926 van een maximum snelheid van 30 km (!) per uur in de gehele bebouwde kom. Dit was in zoverre geen nieuwigheid, omdat wij al enkele jaren een maximum snelheid hadden van 12 km (!) per uur in de Leidsestraat, Utrechtse straat en Nieuwe Spiegelstraat. Eerst in 1930 werd deze laatste maximum snelheid verhoogd tot 20 km per uur. Nog even vóór mijn pensionering, dus in 1933, werd de algemene snelheid van 30 km gebracht op 40 km per uur.

De z.g. stadsnummers, die ook met maximum snelheid te maken hadden, werden in 1928 afgeschaft. Tot dat jaar waren verschillende straten, zoals b.v. de Nieuwendijk, de Kalverstraat, de Zeedijk, de Molsteeg, enz., geheel uitgesloten voor het verkeer met motorrijtuigen. Maar iedereen, die er om vroeg, kon zonder meer ontheffing krijgen om in één bepaalde richting met een auto door die straten te rijden, mits niet sneller dan 6 km per uur. Ten bewijze van die ontheffing kreeg die auto een z.g. stadsnummer, d.w.z. een witte plaat met het stadswapen en daaronder een nummer in zwarte cijfers. Betrekkelijk kort daarna bleek echter, dat het vrijgeven van de Kalverstraat tot moeilijkheden leidde en in 1932 heeft de Verkeerspolitie er daarom maar een soort doolhof van gemaakt.

Met de Kalverstraat heb ik trouwens nog méér te maken gehad. Hoe dit gebruik ontstaan is, weet ik niet, maar sedert jaren was het gewoonte dat des Maandags enige honderden mannen daar op straat stonden en er openluchtbeurs hielden. Dit was een soort aanhangsel van de in het Restaurant Polen gehouden houtbeurs, waarbij het voorbeeld van de houthandelaren gevolgd was door de aannemers en de heiers, die onderscheidenlijk de restaurants „Suisse” en „De Karseboom” (dit laatste bestaat niet meer; de hoedenwinkel van v. d. Brink is

*) Ondanks het feit dat de verplichting tot rechts houden in de Leidsestraat reeds bijna 10 jaar niet meer van kracht is, houdt men zich over het algemeen toch nog nauwlettend aan deze regel! (Noot van de schrijver).



Bureau Verkeerswezen 1924.

er nu gevestigd) tot beurs hadden gekozen. De mannen die daar stonden, maakten het — de goeden niet te na gesproken — niet alleen het passerend damespubliek lastig, maar belemmerden bovendien het voetgangersverkeer. Op 25 November 1926 zijn zij met zachte drang van daar verdreven. Zij hebben toen nog een tijdje op het Damplateau hun fortuin gezocht, maar zijn tenslotte neergestreken in café's op het Damrak en omgeving, waar zij niet meer op straat staan.

Een soortgelijke moeilijkheid hebben wij ondervonden met de binnenschippers, die schippersbeurs hielden op het Damrak aan de kant van de Koopmansbeurs. Dit was een gevolg van de te geringe ruimte in de voor hen in die Beurs aangewezen localiteiten. Na de verplaatsing van het Gemeente Girokantoor uit dit gebouw naar de O.Z. Voorburgwal kwam behoorlijke ruimte ter beschikking en was ook dit euvel in letterlijke zin van de baan.

Het éénrichtingsverkeer vond steeds meer toepassing, maar geschiedde nog niet op zeer grote schaal. Maar nog juist voor mijn pensionering begon men het systematisch toe te passen en wel op de gehele grachtengordel. Dit gaf, zoals gebruikelijk bij de invoering van ingrijpende verkeersmaatregelen, aanleiding tot grote deining bij belanghebbenden, die aantoonde dat zij voortaan geweldige stukken zouden moeten omrijden en zij dientengevolge hun zaken wel spoedig zouden kunnen gaan sluiten. Maar, zoals eveneens gebruikelijk, viel alles nogal mee en tegenwoordig kan men zich niet meer voorstellen hoe het verkeer op onze grachten nog gaande gehouden zou kunnen worden zonder éénrichtingsverkeer.

Dat het overigens nu zo benauwd is met de ruimte op de grachten, vindt m.i. zijn oorzaak voornamelijk in het parkeren. Het ontstaan van het parkeervraagstuk — de grote moeilijkheid van de Verkeerspolitie in alle grote steden van de wereld — heb ik natuurlijk óók mee-



Pentekening van Jo Spier, 17 October 1932, de verkeerslichten voor het eerst in werking.

gemaakt. Feitelijk is het begonnen in 1921. Tot dat tijdstip n.l. was het verboden een auto op straat onbeheerd te laten staan. Vroeger had dit verbod geen moeilijkheden opgeleverd, omdat iedereen die er een auto op na hield ook een chauffeur had. Maar na Wereldoorlog I verscheen de „eigen rijder”, die echter zijn wagen nergens kon laten staan, omdat dit nu eenmaal niet toegestaan was. Op 2 December 1921 besloot de Raad echter de Politieverordening te wijzigen en het onbeheerd laten stilstaan toe te staan, waarmee het parkeervraagstuk was geboren!

In 1927 werden al parkeerterreinen ingericht, terwijl in 1930 de eerste parkeerverboden in ons land te Amsterdam in werking traden. Omstreeks die tijd werden ook de eerste maatregelen tegen de kwaal van het ongevraagd autobewaken genomen.

Vond ik het altijd prettig dienen bij de Verkeerspolitie en speciaal wel op de Overtoom, mijn mooiste tijd is toch wel geweest in 1928, toen ik een belangrijk aandeel heb gehad in de verkeersregeling ten behoeve van de Olympische Spelen. Behalve het Olympisch Stadion, stond het oude er recht tegenover óók nog. Het aantal automobielen, dat wij op sommige dagen hebben moeten parkeren, was van een omvang, die bij het aantal parkeerders bij een interlandwedstrijd van tegenwoordig weinig betekent, maar voor die jaren eenvoudig ongekend was. Het Bureau Verkeerswezen is toen voor de op verkeersgebied betoonde prestaties door het N.O.C. onderscheiden met een bronzen medaille en ik zelf mocht

van H.M. de Koningin de zilveren medaille van de Oranje-Nassau Orde ontvangen. En die blijft voor mij de mooiste herinnering aan mijn ruim 31-jarige loopbaan bij de Amsterdamse politie.”

L. A. A. COHEN.

Naschrift. De plaatsruimte maakt het onmogelijk om op de belevenissen van de Verkeerspolitie van 1933 tot heden uitvoeriger in te gaan. Verwezen zij echter naar de verschillende artikelen in dit nummer, die bepaalde onderdelen van tegenwoordig nader belichten. Een enkel woord echter over de bezettingstijd en de jaren na de bevrijding.

In 1941 verhuisde het Bureau Verkeerswezen van de Overtoom naar het nieuwe Hoofdbureau aan de Elandsgracht, waar het niet meer vandaan zou gaan. De verkeersagenten, het wagenpark en de Motorbrigade werden ingedeeld bij de toenmalige „Staf der Ordepolitie”, terwijl de overige werkzaamheden bij een administratieve afdeling werden ondergebracht.

In het bureau op de Overtoom zijn thans de Kinderpolitie en de Motor- en Radiodienst („88888”) gehuisvest. Bij de bevrijding was er van het vroegere Bureau Verkeerswezen practisch niets meer over. Betrekkelijk spoedig is het niettemin gelukt de vroegere organisatie weder in het leven te roepen, waarbij echter de oude naam „Bureau Verkeerswezen” moest wijken voor de meer juiste benaming: „Bureau Verkeerspolitie”.

L. A. A. C.



Vijzelstraat voor de verbreding 1914.

VERKEERSCOMMISSIE

Sinds de tijd, dat de Verkeerspolitie als zodanig optreedt, heeft steeds een band bestaan tussen deze instantie en de Dienst der Publieke Werken. Deze band werd belangrijk versterkt, toen in 1922 — als gevolg van een aan het einde van 1921 in de Gemeenteraad aangenomen motie betreffende de verkeersveiligheid van het publiek — Burgemeester en Wethouders overgingen tot het instellen van een Verkeerscommissie. Tot voorzitter van deze Verkeerscommissie werd door Burgemeester en Wethouders benoemd mijn ambtsvoorganger Ir. W. A. de Graaf, toen nog Hoofdingenieur bij de Dienst der Publieke Werken. Naast Ir. De Graaf werden in de commissie verder als leden aangewezen de heren H. C. J. Pfeiffer, Hoofdingenieur, Hoofd van de afdeling Bestratingen van de Dienst der Publieke Werken, de heren W. Huizinga (in hetzelfde jaar vervangen door de heer H. J. Funke) en K. W. G. J. Stoffels van de Gemeentetram en de heren C. Bakker en E. C. J. Staal, respectievelijk Hoofdinspecteur en Inspecteur bij de Verkeerspolitie. Verschillende vraagstukken, met het verkeer verband houdende, werden nadien in deze commissie onderwerp van bespreking tussen vorenbedoelde instanties. In een reeds in 1922 door de verkeerscommissie uitgebracht

rapport beval deze Burgemeester en Wethouders diverse maatregelen aan, welke tot verbetering van het verkeer en de verkeersveiligheid zouden kunnen leiden. O.m. werd in dit rapport gewezen op de vele smalle straten en de smalle, niet voldoende sterke bruggen in de stad, welke het verkeer bemoeilijkten; verder werd in overweging gegeven, in bepaalde straten, waar de tram rijdt, vluchtheuvels aan te leggen; ook werd aanbevolen, tot verbetering van de indeling van wegen en kruispunten over te gaan, alsmede in drukke straten gekleurde oversteekbanden aan te brengen ten behoeve van het veilig oversteken van de voetgangers. Daarnaast werd voorgesteld, het aantal verkeersagenten in de stad te vergroten. Eveneens werd met klem aan Burgemeester en Wethouders in overweging gegeven, de verkeersopvoeding van de jeugd ter hand te nemen en deze ook bij volwassenen te bevorderen.

In die tijd was slechts een klein gedeelte van de Amsterdamse straten van een asfaltdek voorzien. Een bezoek aan Engeland, dat door de Koninklijke Shell werd georganiseerd, gaf een aantal Nederlandse autoriteiten gelegenheid kennis te maken met het zgn. synthetische asfalt, een residuproduct van de aardolie-industrie. De voordelen, aan de toepassing van dit nieuwe product



De Vijzelstraat na de verbreding 1950.

verbonden, zijn oorzaak geweest, dat Ir. De Graaf na zijn terugkeer uit Engeland verdere asfaltering op grote schaal met dit nieuwe product voorstelde.

Het resultaat was een voordracht van Burgemeester en Wethouders aan de Gemeenteraad, waarin werd voorgesteld tot de geleidelijke uitvoering van een groots opgezet asfalteringsplan over te gaan en daartoe een krediet van tien miljoen gulden beschikbaar te stellen. In deze voordracht werd door Burgemeester en Wethouders naar voren gebracht, dat het autoverkeer, met name het verkeer met zware auto's, in zodanig snel tempo toenam, dat andere eisen aan de wegbedekking moesten worden gesteld. Zo lang de wegen niet zouden worden verbeterd, zou naar hun mening het geldelijk nadeel voor de Gemeente toenemen, omdat het steeds zwaarder wordende autoverkeer ruïneuze gevolgen voor de bestaande bestrating had. Zij bevalen dit asfalteringsplan, hetwelk er op gericht was, in een veel sneller tempo dan voorheen de hoofdverkeersaderen en een aantal secundaire wegen van een geruisloze wegbedekking te voorzien, dan ook ten sterkste bij de Gemeenteraad aan. De Gemeenteraad aanvaardde het plan op 8 November 1922.

Toen daarna de uitvoering van het plan aan de orde kwam, bleek het, in verband met de te verwachten aanzienlijke levensduur van het nieuwe wegdek, noodzakelijk, de bestaande wegindeling der te asfalteren straten te wijzigen, opdat de nieuwe wegindeling eveneens gedurende geruime tijd aan de eisen van het

steeds groeiende verkeer zou kunnen blijven voldoen. In de Verkeerscommissie zijn daarna vele profielswijzigingen aan de orde gekomen, waaromtrent na ampel overleg tussen de drie in de Verkeerscommissie vertegenwoordigde instanties overeenstemming werd verkregen. De wijziging van het profiel van de Plantage Middenlaan, een der eerste werken van die aard, deed heel wat stof opwaaien. Aan critiek van de zijde van het publiek en de pers heeft het ook nadien niet ontbroken; echter kan thans niet meer worden ontkend, dat deze wijziging een zeer aanzienlijke verbetering voor het verkeer heeft betekend.

Het nauwe contact tussen de in de Verkeerscommissie samenwerkende instanties heeft op verkeersgebied in het algemeen belangrijke resultaten voor onze stad opgeleverd. Het geringe aantal leden der Verkeerscommissie maakte het mogelijk, snel besluiten te nemen. Dit werd bovendien nog bevorderd, doordat speciale aangelegenheden vooraf in afzonderlijke sub-commissies werden voorbereid.

Uiteraard zijn controversen in de boezem der Verkeerscommissie niet uitgebleven. De stedenbouwkundigen en aesthetici enerzijds en de verkeersdeskundigen anderzijds hebben hun verschillen van mening gehad. Ook zijn er controversen geweest tussen de bedrijfsbelangen van het openbare vervoermiddel en de algemene verkeersbelangen. Ten slotte zijn echter, waar mogelijk, door alle partijen concessies gedaan en er mag worden geconstateerd, dat door begrip voor elkanders moeilijk-



Leidse Plein 1883, paardentram houdt nog links!

heden uiteindelijk een bevredigende oplossing in praktisch alle aangelegenheden kon worden bereikt.

Een vaststaand feit is, dat in verschillende gevallen verkeersoplossingen zijn gevonden, welke gedurende een lange reeks van jaren hun nut hebben afgeworpen en nog afwerpen. Amsterdam met zijn binnenstad van grote historische waarde, waarin vele straten van beperkte breedte, mocht bij het zoeken van deze oplossingen niet een museum worden. Bepaalde straten, die niet meer aan de eisen van het steeds groeiend verkeer voldeden, moesten met zoveel mogelijk behoud van het stedschoon en de bestaande bebouwing aan dit groeiende verkeer dienstbaar worden gemaakt.

De vele besprekingen, die in de Verkeerscommissie omtrent dit vraagstuk zijn gevoerd, hebben tot resultaat gehad, dat in 1931 door de Dienst der Publieke Werken een rapport werd samengesteld betreffende wijzigingen of verbeteringen aan bestaande wegen en (of) aanleg van nieuwe verbindingen, o.m. omvattende de verbreding van een aantal stamwegen, aanleg van een binnenring en van een aantal buitenringen en de verbreding van een aantal radiaalwegen, waarop secundaire en primaire wegen uitkomen. Dit werd door Burgemeester en Wethouders overgenomen en door de Raad als „Voorlopig schema van verkeersverbeteringen in de binnenstad” aanvaard.

Vóór 1940 was een klein aantal van de daarin voorgestelde verbeteringen tot stand gebracht; de tweede wereldoorlog met zijn economische gevolgen heeft een verdere uitvoering echter voorlopig onmogelijk gemaakt. Als belangrijke verkeersverbetering dient o.a. de totstandkoming van de Vondelbrug te worden

vermeld, tengevolge waarvan een aanzienlijke ontlasting van het verkeer op Nassaukade, Leidsebosje en Stadhouderskade werd verkregen. Ook thans is het nog niet mogelijk, de in 1931 voorgestelde verbeteringen met de daaraan verbonden straatverbredingen en doorbraken door te voeren. Sinds de bevrijding zijn de diverse maatregelen er dan ook meer op gericht geweest, het ter beschikking staande wegoppervlak in de stad zo efficiënt mogelijk te benutten en hiertoe partiële verbeteringen aan te brengen, zoals de verbreding van rijwegen door versmalling der trottoirs, de aanleg van parkeerhavens e.d. Met een en ander wordt beoogd, het verkeer, dat door de oorlog eerst sterk verminderd, zich daarna tot een grotere intensiteit dan vóór de oorlog heeft ontwikkeld, zoveel mogelijk gaande te houden, d.w.z. de gemiddelde snelheden ook tijdens de spitsuren zo hoog mogelijk op te voeren.

Een ander middel, waarmede tevens de veiligheid wordt bevorderd, is de invoering van lichtsignalen op kruispunten en pleinen. De lichtsignalering gaat in de meeste gevallen eveneens gepaard met ingrijpende wijzigingen in de wegindeling nabij de kruispunten of pleinen. Een der meest sprekende voorbeelden van de mogelijkheden, die de lichtsignalering biedt, is wel de in samenwerking tussen de Politie, de Plaatselijke Telefoondienst, het Gemeentevervoerbedrijf en de Dienst P.W. ontworpen en onlangs in bedrijf gestelde installatie op het Muntplein, een van Amsterdams drukste pleinen, waar op een zeer beperkte oppervlakte het verkeer van zeven wegen bij elkaar komt. De hier gevonden oplossing, waarbij zonder hulp van verkeersagenten (behoudens dan de agent, die zo nodig de duur van de



Leidse Plein 1950.

phasen vanuit zijn „duiventil” binnen zekere grenzen kan beïnvloeden) het gehele verkeer wordt geleid, wordt ook internationaal als een zeer bijzondere prestatie gezien.

De verkeerscongestie in de binnenstad maakt het noodzakelijk, ook tot andere middelen zijn toevlucht te nemen om te bereiken, dat stagnatie zoveel mogelijk wordt voorkomen. Zo moet men er noodgedwongen toe overgaan, het aantal verkeersbeperkende bepalingen uit te breiden, zowel ten aanzien van de rijrichting als ten aanzien van de parkeerduur; verder zal het aantal stopverboden (zoals reeds in de Leidsestraat, Vijzelstraat e.d. aanwezig) moeten worden uitgebreid en zullen gedurende de spitsuren meer drukke straten van het verkeer met volumineuze vervoermiddelen (trailers, enz.) moeten worden uitgesloten.

De signalering met verkeerslichten zal nog verder moeten worden uitgebreid, waarbij de opeenvolgende kruispunten gecoördineerd zullen moeten worden. Ter vermindering van het aantal verkeersongevallen dient de propaganda voor veilig verkeer en voor wellevendheid in het verkeer intensief te worden voortgezet.

Het parkeervraagstuk heeft bij voortduring de aandacht. Zoals reeds vermeld, wordt de aanleg van parkeerhavens, waar mogelijk, bevorderd. Verder wordt de mogelijkheid bestudeerd, de beschikbare parkeer ruimte nuttiger te gebruiken, eendeels door duidelijker indeling in parkeerstroken en parkeereenheden, anderdeels door beperking van de parkeerduur. Ofschoon de bestaande wettelijke bepalingen in Nederland het gebruik van „parkeermeters” uitsluiten, zal men deze

reeds sedert 1935 in de Verenigde Staten in gebruik zijnde registreerapparaten wellicht op de duur ook hier zien verschijnen. Dit geldt speciaal ten aanzien van de binnenstad. In de ontworpen nieuwe stadswijken wordt met de behoefte aan parkeerruimte reeds van meet af aan rekening gehouden. Ook de in bewerking zijnde wederopbouwplannen voor enkele stadsdelen openen de mogelijkheid, parkeerruimte in die stadsdelen te reserveren.

De bovengenoemde maatregelen, hoe nuttig ook, zijn niet voldoende om de verkeersmoeilijkheden, veroorzaakt door het steeds groeiende verkeer, op de duur het hoofd te bieden. Daarvoor zijn ingrijpendere maatregelen noodzakelijk als verbreding van radiaalstraten, doorbraken, aanzienlijke verruiming van kruispunten, enz. Zij zijn slechts te verwezenlijken na veel overleg en studie, waarin de Verkeerscommissie zeker haar aandeel in ruime mate zal kunnen en moeten bijdragen. De tram, als openbaar middel van vervoer en tevens de meest economische weggebruiker, speelt in het verkeer een voorname rol. Bij het oplossen der verkeersvraagstukken wordt dan ook steeds getracht, een oplossing te vinden, waarbij de afwikkeling van het tramverkeer zoveel mogelijk wordt bevorderd.

Is in het voorgaande het accent hoofdzakelijk gelegd op verkeersproblemen in de binnenstad, dus in het gedeelte van Amsterdam, gelegen binnen de Singelgracht, ook in de stadsdelen buiten deze gracht brengt het groeiende verkeer vele moeilijkheden mede, welke tot oplossing moeten worden gebracht. Over het algemeen kan hier meer worden bereikt dan in de binnenstad, omdat het



Stalinlaan, voorbeeld van modern wegprofiel.

stratenplan van de stad hier ruimer is. In dit verband kan o.m. worden gewezen op de recente invoering van circuits op verschillende punten, zoals het Surinameplein, het ontmoetingspunt Linnaeusstraat/Mauritskade en bij het voormalig station Haarlemmermeer. Ook in de buitenstad wordt de lichtsignalering meer en meer toegepast en de verbetering van de wegingdeling ter hand genomen. De straten in de jongste uitbreidingen van Amsterdam worden vanzelfsprekend op een zodanige breedte aangelegd, dat zij ook in een verdere toekomst het dan veel-intensiever geworden verkeer zullen kunnen verwerken. Bij de vaststelling van de wegprofielen dezer wegen speelt de Verkeerscommissie eveneens een belangrijke rol.

De huidige samenstelling van de Verkeerscommissie is als volgt:

Ir. J. W. Clerx, Stadsingenieur, voorzitter;
H. A. Bessem, Commissaris van Politie, Chef van de Uitvoerende dienst der Geuniformeerde Politie;
L. A. A. Cohen, Commissaris van Politie, Chef Verkeerspolitie;
Prof. C. van Eesteren, Hoofdarchitect-stedebouwkundige bij de Dienst der Publieke Werken;
H. N. van Exter Jr., Chef afd. Vervoer en Tractie bij het Gemeentevervoerbedrijf;
Ir. G. H. Meyer, Hoofdingenieur, hoofd van afdeling Bestratingen bij de Dienst der Publieke Werken;
Ir. W. Wijt, Hoofdingenieur, hoofd afd. Techn. Buitendienst bij het Gemeentevervoerbedrijf;

J. L. Best, Chef van onderafdeling Publieke Werken, secretaris.

De Commissie vergadert als regel elke week en sedert haar instelling is zij reeds ruim 1100 maal bijeen geweest.

Uit het voorgaande is voldoende gebleken, dat de bemoeiingen van de Verkeerscommissie met de verkeers-technische aangelegenheden legio zijn. Echter strekken de werkzaamheden van deze commissie zich bovendien nog over andere gebieden uit, die in een meer verwijderd verband staan met het verkeer in onze stad. De Verkeerscommissie adviseert nl. ook op het gebied der rondvaart-aangelegenheden, staanplaatsen voor neringdoenden, „straatmeubilair”, tramaangelegenheden zoals wijziging van tramtracé's en eindpunten van tramlijnen, belangrijke verkeersomleggingen bij uitvoering van werken in de openbare weg, enz.

De praktijk heeft bewezen, dat al deze bemoeiingen niet alleen zin hebben, doch ook rijke vruchten hebben afgeworpen.

Ik wil dit artikel dan ook besluiten met het uitspreken van de wens, dat de zeer goede samenwerking, welke tussen de in de Verkeerscommissie vertegenwoordigde instanties steeds heeft bestaan, bestendig moge blijven en verdere gunstige resultaten voor het verkeer in Amsterdam moge hebben.

VAN HEEMSKERCK.



Oude Hoofdbureau van Politie, voor de verbouwing in 1910.

DE POLITIE-FUNCTIONARISSEN, DIE HIER LEIDING GAVEN

Naam	Rang	In politiedienst getreden	Politiedienst verlaten	Chef van het Voerwezen (Verkeerswezen)
J. F. W. Snijdewind	Inspecteur van politie 1e klasse	27 December 1854	1 September 1879 eervol ontslagen	1854-1879
W. H. de Haan	Hoofdinspecteur van Politie	1 Januari 1871	1 Juli 1892 eervol ontslagen	1879-1892
A. P. F. van Oost	Hoofdinspecteur van Politie	1 October 1879	1 September 1911 eervol ontslagen	1892-1911
W. E. van Kervel	Hoofdinspecteur van Politie	16 September 1894	1 September 1915 eervol ontslagen	1911-1915
H. I. de Jong	Hoofdinspecteur van Politie	1 April 1896	1 October 1937 eervol ontslagen ¹⁾	1915-1919
J. Thuman	Hoofdinspecteur van Politie	1 Juni 1898	1 Januari 1935 eervol ontslagen ¹⁾	1919-1920
C. Bakker	Commissaris van Politie	1 Januari 1905	28 November 1945 ontslagen	1920-1945

¹⁾ In de rang van Commissaris van Politie.

WAT DOET DE VERKEERSPOLITIE?

„Wat doet toch eigenlijk zo'n Verkeerspolitie?" is de vraag, die zo dikwijls aan politiemensen gesteld wordt en dan blijkt bijna altijd, dat de „gemiddelde burger" van mening is dat dit werk zich beperkt tot het plaatsen van verkeersagenten of het aanbrengen van verkeerslichten, verder hoogstens nog tot het bekeuren van verkeersovertreeders en daarmee dan ook basta. Moge het hierna volgende daarom in dit opzicht verhelderend werken!

Daartoe moet begonnen worden iets te vertellen over de huidige organisatie van Amsterdams politiekorps. Uit onderstaand schema blijkt dan, dat onder de Hoofdcommissaris allereerst ressorteren twee Diensthoofden (op wier taak aanstonds teruggekomen wordt) en voorts dertien Afdelingschefs, welke laatste de rang van Commissaris of Hoofdinspecteur bekleden.

De gemeente is n.l. in 13 politieafdelingen verdeeld. In iedere afdeling bevindt zich een bureau (soms óók nog 1 of meer posthuizen), waar de Afdelingschef zetelt, b.v. bureau Singel, Raampoort, Linnaeusstraat, om maar enige te noemen.

Vóór de oorlog bestond een straffe centrale leiding. Vanwege het Hoofdbureau — „de fabriek", zoals dit in het politiejargon van toen heette — werd de dienst aan de Afdelingen tot in de kleinste onderdelen voorgeschreven en gecontroleerd, waarbij aan het inzicht der Afdelingschefs al héél weinig werd overgelaten. Na de oorlog braken ook op dit punt meer moderne opvattingen baan en de tegenwoordige Hoofdcommissaris, de heer H. A. J. G. Kaasjager, huldigt het principe van vrijwel volkomen autonomie der Afdelingschefs. Dat wil dus zeggen, dat zij — met enige vrijheid in de wijze van aanwending van het onder hen ressorterend personeel — in hun afdeling persoonlijk verantwoordelijk zijn voor de handhaving van orde, rust en veiligheid, en dus óók voor de zorg voor een vlot en veilig verkeer. Zoals gezegd staan in de eerste plaats 2 andere hoofdambtenaren, n.l. de Commissarissen resp. Hoofd van de Recherchedienst en Chef van de Geüniformeerde Politie, rechtstreeks onder de Hoofdcommissaris; zij zetelen aan het Hoofdbureau. De taak van de eerstgenoemde functionaris kan, praktisch immers geheel vallende buiten het kader van dit artikel, verder onbesproken blijven. Het arbeidsveld van de Commissaris van Politie, Chef Geüniformeerde Politie, de heer T. P. Gaaikema, ligt, zoals zijn titel reeds aanduidt, meer speciaal op het terrein van de straatdienst. Hij bemoeit zich echter niet alleen met de dienst van de „gewone" agent, maar ook met die van de motorbrigade, van de agenten met de politiehonden, van de radio-auto's (88888!), van de ruiters en last but not least van de verkeersagenten.

Zijn functie vertoont echter nog heel wat méér facetten en is daardoor niet zo heel gemakkelijk in enkele woorden te omschrijven. In de eerste plaats echter is zij van coördinerende aard; al hebben de Afdelingschefs dan ook autonomie, er dient eenheid in hun optreden, vooral naar buiten, te zijn. Een voorbeeld ter verduidelijking.

Stel dat er een Afdelingschef is, die van mening is dat de vluchtheuvelzuilen in zijn ressort alle van „dwangpijlen" voorzien dienen te worden, omdat hij het berijden van de tramrails door auto's hoogst gevaarlijk vindt. Een tweede Afdelingschef daarentegen vindt op even goede gronden het samenpersen van alle verkeer

dóór de flessenhals, gevormd door de vluchtheuvel en trottoir, nog véél gevaarlijker en houdt het daarom bij „groene" vluchtheuvelzuilen. Een derde tenslotte meent dat geval voor geval bekeken moet worden. Kregen nu alle drie hun zin, dan zou de stad in dit opzicht een lappendeken worden; het is duidelijk dat hier een coördinerende instantie in het belang van een goed korpsbeleid niet kan worden gemist.

De C.P.U. (de in het dienstverkeer bij de politie gebruikelijke afkorting voor de Commissaris van Politie Chef Geüniformeerde Politie), wordt in het dagelijks werk geassisteerd door een Staf, bestaande uit vijf „bureau's", eveneens alle in het Hoofdbureau gevestigd. Eén ervan, het 4e Bureau, is de Verkeerspolitie.

Wat behoort nu in de bovengeschetste organisatie tot het arbeidsveld van de Verkeerspolitie?

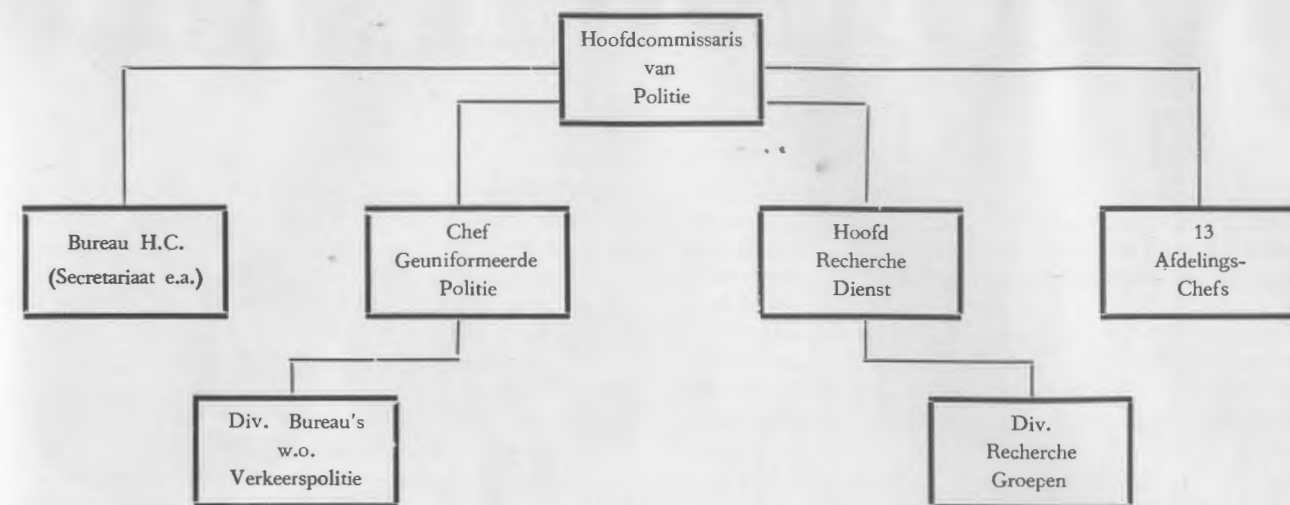
In de Verenigde Staten wordt dit terrein na de oorlog in het algemeen in de z.g. 3 E's verdeeld, t.w. de beginletters van *E*ducation, *E*ngineering en *E*nforcement, welke begrippen in het Nederlands het best kunnen worden vertaald door: opvoeding, technische beveiliging en wetshandhaving. Men redeneert, dat de weggebruiker éérst opgevoed moet worden, o.m. door het hem bijbrengen van de verkeersvoorschriften. Dat is dus *E*ducation, E no. 1. Vervolgens moet door middel van techniek er voor gezorgd worden, dat hij deze voorschriften ook werkelijk kan opvolgen; wat baat het vóór te schrijven dat men zus of zo moet rijden, als de indeling van de weg b.v. eenvoudig niet toestaat dit voorschrift op te volgen? Dit is dus *E*ngineering, E no. 2, en voor wie tenslotte tóch niet horen wil, staat de stok achter de deur in de vorm van het proces-verbaal: *E*nforcement, E no. 3.

Ook het arbeidsveld onze Amsterdamse Verkeerspolitie nu laat zich vrij scherp in deze drie E's onderverdelen.

De eerste E, opvoeding en voorlichting van de weggebruiker, heeft vooral in de laatste jaren te Amsterdam een grote vlucht genomen. Verderop in dit nummer leest U daar méér van!

Onder technische beveiliging, de tweede E, vallen niet alleen de zuiver technische zaken, zoals b.v. het aanbrengen van verkeerslichtsignalen. Hieronder moet n.l. óók gerekend worden alles wat dienen kan om een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer te bevorderen, dus b.v. wijziging van wegprofielen, aanleg van vluchtheuvels, invoering van éénrichtingsverkeer, van parkeeren van stopverboden, aanleg van voetgangersovergangen en -hekjes, de regeling van het innemen van standplaatsen (b.v. door venters) op de openbare weg, plaatsing of opheffing van tramhaltes, verbetering van straatverlichting, aanleg van parkeerterreinen, aanwijzen van taxistandplaatsen, enz. De Directeur van de Dienst der Publieke Werken heeft U hieromtrent elders in dit nummer reeds uitvoerig verteld. Omtrent al deze onderwerpen wordt, zo het initiatief al niet van de Politie zelf uitgaat, haar advies ingewonnen. Veel „papier" is hierbij — helaas! — onvermijdelijk.

Ook de plaatsing van verkeersposten behoort onder E no. 2. Vóór de oorlog waren nog alle verkeersagenten bij het toenmalige Bureau Verkeerswezen ingedeeld. Mede in het kader van de grotere autonomie der Afdelingschefs worden thans verschillende verkeersposten door „gewone" agenten vervuld, die echter ook de witte pet en mouwen dragen. Het publiek kan dus



geen verschil zien. Slechts de zeer moeilijke posten, zoals b.v. Dam en Victoriahotel, waarvoor beslist bijzonder vakmanschap vereist wordt, worden nog door speciale verkeersagenten bezet.

Tenslotte de laatste E. Het beste middel om de weggebruikers te dwingen de verkeersvoorschriften op te volgen, blijkt nog altijd gemotoriseerde politie te zijn. Een nieuwe figuur is na de oorlog de agent-motorrijder op de solomotor, sedert kort uit veiligheidsoverwegingen voorzien van een (witte) valhelm. De goede resultaten met motorpolitie bereikt, vinden zeer zeker niet in de eerste plaats hun verklaring in het hanteren van het wapen van het proces-verbaal alléén; de preventieve werking die ervan uitgaat, gevolg van de wetenschap bij de weggebruiker, dat ieder ogenblik plotseling zo'n „speedcop" kan verschijnen, is veel en veel belangrijker. Volledigheidshalve zij vermeld, dat, anders dan vóór de oorlog, de motorbrigade — met uitzondering van de motorbrigade Vervoerswezen, waarover hierna meer wordt verteld — niet meer onder de Verkeerspolitie ressorteert. Bepaalde de oude motorbrigade zich aanvankelijk tot „verkeerssurveillance", in de loop der jaren werd haar doelstelling minder eng en werd het „algemene surveillance". Organisatorisch was zij aldus ook niet meer bij de Verkeerspolitie op haar plaats; zij is thans bij een der andere onder de C.P.U. ressorterende bureau's ingedeeld.

Naast de hiervoor opgesomde werkzaamheden van de Verkeerspolitie, die gemakkelijk onder één van de 3 E's geassocieerd konden worden, zijn er nog enkele andere, waarmee het wat moeilijker gaat. Misschien is dit nog niet eens het geval met de verkeersongevallenstatistiek, met de analyse van de ernstige ongevallen, met de ongevallendienst en met de verkeersregeling bij Koninklijk bezoek en andere grote gebeurtenissen. Maar wat te doen b.v. met de werkzaamheden van de afdeling Vervoerswezen, welke zich bemoeit met de taxi's en autobussen, met de uitvoering van de Rijtijdenwet en met de auto- en rijwielbewakers? Verwezen zij echter naar de andere artikelen in dit nummer, verschillende dezer onderdelen afzonderlijk belichtend.

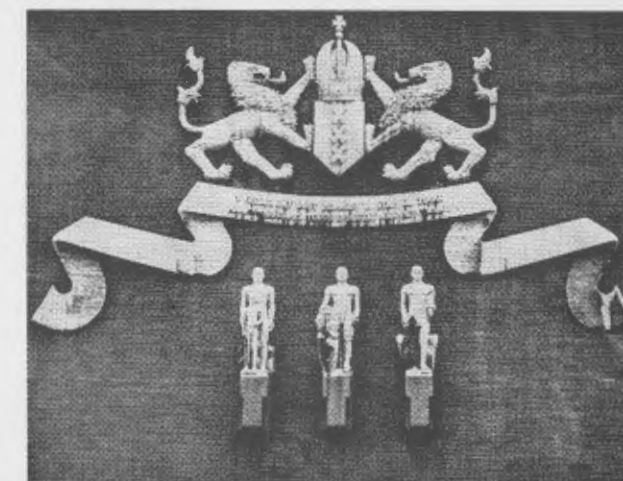
Dit overzicht zou overigens niet volledig zijn, indien werd verzuimd te wijzen op de talrijke ambtelijke en andere commissies — daarvoor zijn we nu eenmaal in Nederland! — waarin een vertegenwoordiger der Verkeerspolitie verkeersbelangen kan bepleiten. De Verkeerscommissie werd reeds genoemd. Belangrijk is de zetel in de Commissie voor de Wegenverkeerswetgeving, die het nieuwe Wegenverkeersreglement

heeft voorbereid. En niet te vergeten tenslotte de Verkeerspolitie-commissie: de Hoofdcommissarissen en/of de Chefs der Verkeerspolitie van de tien grootste gemeenten.

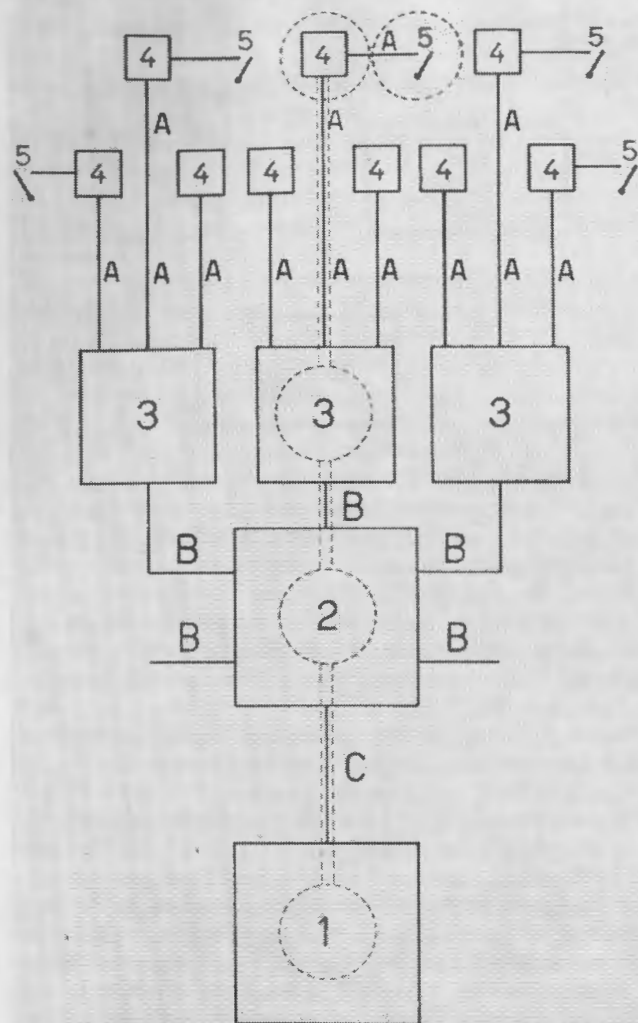
Geheel los van de eigenlijke taak der Verkeerspolitie staat tenslotte de zorg voor het wagenpark der gehele Politie. In het begin der twintiger jaren klein begonnen, telt het thans reeds meer dan 100 eenheden (auto's en motorrijwielen)!

Het is niet te vermijden, dat de C.P.U., in een korps als het Amsterdamse tóch al met een buitengewoon omvangrijke taak belast, zich moet bepalen tot het aangeven van enkele algemene directieven en daarom de behandeling der „dagelijkse" verkeersvraagstukken verder aan de Chef der Verkeerspolitie heeft gedelegeerd. Alvorens te eindigen moge volledigheidshalve niet onvermeld blijven, dat onder de Verkeerspolitie óók de behandeling van de Luchtvaartwet ressorteert! Toegegeven dat de daaraan verbonden werkzaamheden tot op dit ogenblik nog niet erg belangrijk zijn, weet echter niemand wat de toekomst in dit opzicht misschien nog gaat brengen. De aanwezigheid op de jubileumtentoonstelling in het Waaggebouw van een inzending van de Rijksluchtvaartdienst, die een suggestief beeld geeft van de luchtverkeersregeling boven Amsterdam, valt dus geheel binnen het kader van deze tentoonstelling, die immers een beeld wil geven van verleden, heden en toekomst.

L. A. A. COHEN.



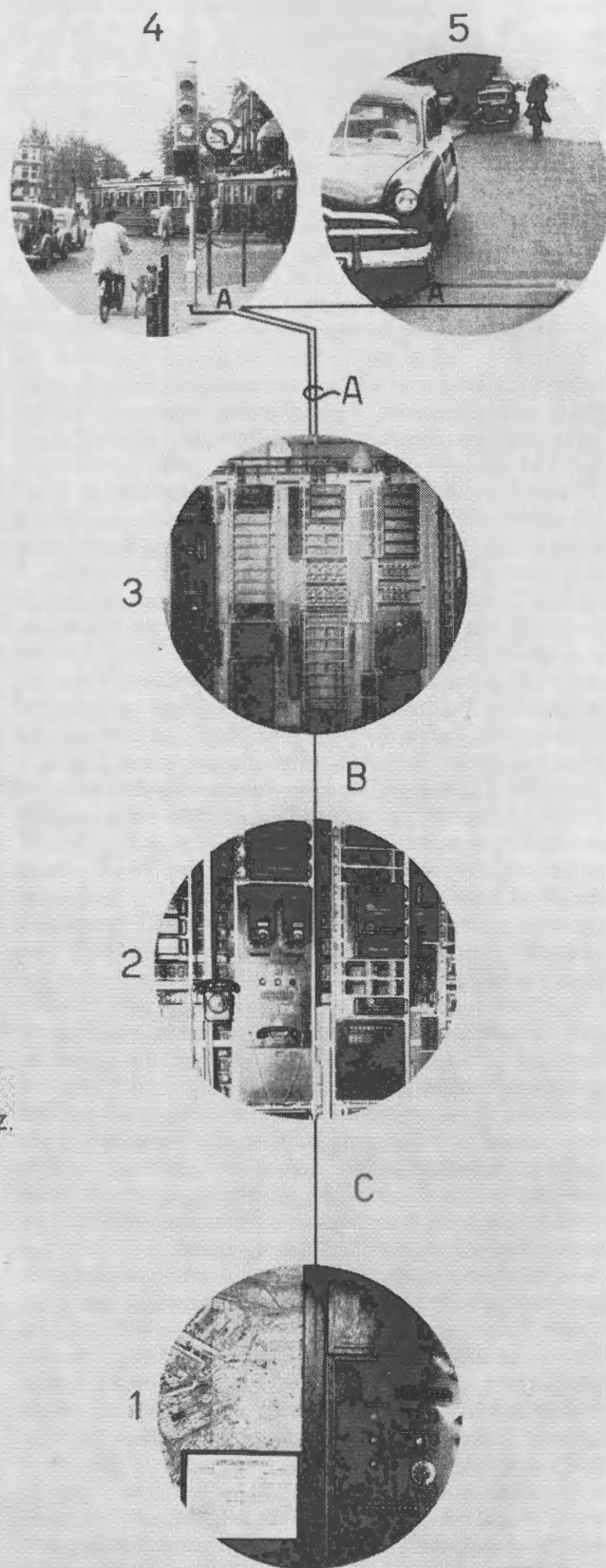
Frontispice Hoofdbureau van Politie.



Legende:

- 1 = Commandopost Hoofdbureau Politie
- 2 = Hoofdverkeerscentrale in telefoongebouw Centrum
- 3 = Verkeerscentrales in telefoongebouwen voor stadswijken Centrum, Zuid enz.
- 4 = Signaalinstallaties op diverse kruispunten
- 5 = Verkeersdrempels

De cirkeltjes in bovenstaande figuur komen overeen met de „close ups“ in de fotomontage rechts, alwaar de verbindingslijnen corresponderen met de hierboven schematisch aangegeven kabelroutes A, B en C

VERKEERSBEVELEN, VERTAALD
IN GROEN, GEEL EN ROOD

Het is allerm minst bij de meeste belanghebbenden bekend, dat hetgeen de Hoofdcommissaris met zijn verkeerspolitiechef tot de weggebruikers in Amsterdam heeft te zeggen, voor een goed deel vertolkt wordt door de hoofdstedelijke telefoondienst. Het is deze dienst, die voor de hele technische installatie, waarvan de groen-geel-rood-signalen terecht het meest in het oog vallen, alle zorgen heeft, van het ontwerp af tot en met het onderhoud toe. Toen de huidige Plaatselijke Telefoondienst nog Gemeentetelefoon was, in 1932, is onder Directeur ir Snijders deze taak ter hand genomen. De techniek is ontwikkeld door dr ir Maitland, bijgestaan eerst door Faro, later door Den Drijver.

Toch is het zo verwonderlijk niet, dat de telefonie met haar vrij- en bezetsignalen, haar kiestechniek, haar uitgebreide aansluitmogelijkheden en haar eigen verkeersproblemen hier een taak gevonden heeft, die geheel bij haar wezen past: het vertalen van de verkeersbevelen der Politie in „Vrij- en bezetsignalen“!

Op de schematische voorstelling hiernaast (waarvan men vooral eerst de verklarende tekst leze!) ziet men rechts onder een stuk van de commandopost in het Hoofdbureau van Politie. Van deze plaats af kan de Politie met een kiesschijf (geheel gelijk aan die van het telefoontoestel!) door het „draaien“ van een nummer van 3 cijfers via dradenbundels en kiezersapparatuur van het telefoonnet met het eerste cijfer een stadswijk en met de volgende cijfers elk gewenst kruispunt in die wijk bereiken. Met de druktoetsen, die men op het tableau onder de kiesschijf ziet, kan vervolgens één uit diverse verkeersregelingen voor het gekozen kruispunt in dienst worden gesteld. De Politie weet nl. door verkeersstellingen voor elk uur van de dag welke verhouding tussen groen en rood licht of welk tijdsverloop tussen het groen van opvolgende kruispunten het best bij de verkeersbehoefte past. Op de kaart van Amsterdam, in de figuur naast het tableau deels te zien, geven signaallampjes aan, of inderdaad de gewenste kruising en verkeersregeling zijn ingeschakeld.

Welke regelingen zijn er also? Het bestek van dit artikel laat slechts een kleine greep uit alle mogelijkheden toe, doch alvorens deze greep te kunnen doen is nog een klein beetje „theorie“ nodig.

In het schema links bovenaan zijn kruispunten (4) met en zonder z.g. verkeersdrempels (5) aangegeven. Cirkelfoto's 4 en 5 rechts boven duiden dus op een kruispunt met drempels. Kortheidshalve zullen wij het werkwoord „drempelen“ invoeren: de voorste auto van foto 5 gaat drempelen. Het aardige is, dat men met zo'n drempel, net als met een kiesschijf, „electrisch kan tellen“, en wel in de telefooncentrale, die daar van ouds wel raad mee weet. De „drempelimpulsen“ gaan nl. via dradenbundel A naar zo'n centrale en melden daar hoe groot de behoefte aan groen licht is!

Keren wij na dit stukje theorie terug tot enkele van de vele mogelijke verkeersregelingen.

1. *Zonder drempels.* Hier kan de verdeling van het groen over de beide richtingen *niet* door het verkeer zelf worden geregeld. Wel kan de commandopost kiezen uit verschillende „starre“ verhoudingen tussen groen en rood.

2. *Met drempels in één richting.* In de voornaamste

route liggen geen, in de dwarsroute wel drempels. Alleen indien, tijdens groen in hoofdroute, dwars wordt gedrempeld, verschijnt in dwarsroute groene lamp. Echter niet dan na afloop van voor hoofdroute bepaalde groene en gele periode.

3. *Drempels in beide richtingen.* Hier zijn vele mogelijkheden, waarvan er één is, dat naar behoefte afwisselend een der richtingen wordt „bevoordeeld“. Deze houdt groen zolang in de andere route niet wordt gedrempeld. M.a.w. de laatstbereden richting houdt groen. Treedt in de tijdelijk bevoorrechte route echter een verkeers-hiaat op, dan wordt na 6 sec op andere richting omgeschakeld *indien daar is gedrempeld*.

4. *Gekoppelde kruispunten.* Dit onderwerp is feitelijk de clou van het Amsterdamse systeem; helaas kan het hier slechts worden aangestipt. Het zal wel duidelijk zijn, dat b.v. in de Leidsestraat de 15 kruispunten *afhankelijk van elkaar* moeten worden geregeld. De commandopost kiest hier met haar schijf niet punt voor punt, maar de gehele groep tegelijk en kan dan nog diverse regelingen instellen. Een der z.g. *progressieve* is: de aanvangstijdstippen van groen worden voor de 15 onderling zo ingesteld, dat zoveel mogelijk voertuigen in de bevoorrechte richting ineens de straat kunnen doorrijden ('s morgens stad-in, 's middags stad-uit!). Wordt „dwars“ *niet* gedrempeld, dan blijft de hoofdroute groen. Dit vooral ook om het contra-verkeer in de straat niet teveel aan het kortste eind te laten trekken!

5. *Muntplein.* Om dit verkeerskluwen, bestaande uit een achtsprong, waar vele voetgangers, rijwielen en auto's alsmede zes tramlijnen passeren, te ordenen, is een speciale regeling tot stand gekomen. Hoewel er voorlopig *niet wordt gedrempeld* is de regeling toch niet geheel star gehouden. Zij kan door ingrijpen van de menselijke hand ietwat worden aangepast aan de verkeersbehoefte. Die hand behoort aan de verkeersagent, wiens wakend oog van zijn „duiventil“ uit alle verkeersstromen kan overzien. Doet hij niets, dan wordt automatisch route na route van het aan combinatiemogelijkheden rijke geheel vrij gegeven onder gelijktijdige blokkering van de overige combinaties. Door het drukken van een knop kan de agent vier van deze routes ten hoogste 10 sec langer „groen laten houden“. Het gehele proces (groen één keer „rond“) duurt zonder zijn ingrijpen 80 sec. Er wordt dus *nooit* langer dan 2 minuten op groen gewacht.

De voordelen van het systeem? Behalve lagere exploitatiekosten, vergeleken bij kruispunten met agenten: gebruik van het *toch aanwezige* telefoonkabelnet, instellen van de signalen op de centrale commandopost, apparatuur droog en veilig in de telefooncentrales, waar personeel, er grondig mee vertrouwd, het onderhoudt etc.

Heel veel moet vanwege de plaatsruimte onvermeld blijven! Moge echter, nu de Amsterdamse telefoondienst in plaats van een gemeente- een PTT-bedrijf is geworden, het medegedeelde voldoende indruk hebben gemaakt, om ook hier te begrijpen, dat onze dichter Boutens door PTT werd geïnspireerd tot een gedicht met de aanvangsregels: „Gesproken of geschreven leent het woord de vleugels van zijn moeder, de gedachte“!

Ir. F. C. M. VOGELS



Het Schapenplein, thans Muntplein, met de Engelse huizen ± 1870 om 11.40 uur.

ONTWIKKELING DER AUTOMATISCHE VERKEERSREGELING TE AMSTERDAM

In het begin van de twintiger jaren schreef iemand in een onzer politievaktijdschriften een artikel, waarin hij vertelde van het gebruik van stopborden — toen nog deftig „semaphores” genoemd — en verkeerslichten in Amerika. Hij voorspelde, dat deze hulpmiddelen bij de verkeersregeling binnen niet al te lange tijd ook in ons land hun intrede zouden doen.

De schrijver werd naar aanleiding van zijn voorspelling voor utopist en zelfs voor minder vleijends uitgemaakt; in het hiervoorgaand relaas van de gepensioneerde brigadier van politie Brinkman heeft men echter kunnen lezen, hoe spoedig semaphores en lichtsignalen te Amsterdam desondanks ingevoerd werden! Brinkman heeft de ingebruikstelling op 17 October 1932 van de eerste automatische verkeerssignaalinstallatie, die op het Leidseplein, nog meegemaakt.

Aan de totstandkoming van deze installatie is heel wat voorbereiding voorafgegaan. Reeds in 1929 was de Verkeerspolitie al begonnen met de bestudering van de verschillende in het buitenland gebruikte verkeerssignaalsystemen. Als resultaat van deze studie heeft de Politie toen in overleg met de Gemeente-Telefoon een aantal voorwaarden opgesteld, waaraan een eventueel aan te schaffen installatie moest voldoen en deze eisen rondgezonden aan enige fabrikanten op dit gebied. De voornaamste eis was dat — in tegenstelling met vrijwel overal elders — *centrale* regeling vanuit het Bureau Verkeerswezen op de Overtoom mogelijk moest zijn, waarbij gebruik gemaakt diende te worden van de

aders van het bestaande kabelnet van de telefoon. Het plan was eerst het Leidseplein van een proef-installatie te voorzien en vervolgens Leidsestraat, Koningsplein en verder tot en met het Spui, één afgerond geheel vormend. Er kwamen aanbiedingen van fabrieken uit binnen- en buitenland. Lang werd overwogen of niet de keus diende te vallen op een Nederlands systeem, de tweekleurige Heemaf-lampen, die toen reeds in Den Haag in gebruik waren (Deze zijn aldaar nog in gebruik op het kruispunt Laan van Meerdervoort/Anna Paulownastraat, doch zullen nu vermoedelijk spoedig verdwijnen). Tenslotte bestelde men bij Siemens & Halske te Berlijn een uit een centraal punt dirigeerbare installatie met signalering volgens het driekleurensysteem (rood, geel en groen), welk stelsel destijds reeds in Engeland, Oostenrijk, België en Duitsland was ingevoerd.

De proefinstallatie op het Leidseplein voldeed uitstekend, doch bij verdere bestudering van de verkeersproblemen van de Leidsestraat bleek, dat de installatie niet voldoende mogelijkheden bood om aan de eisen, welke het Leidsestraat-verkeer op verschillende tijden van de dag stelde, tegemoet te komen. Deze eisen lopen nl. zeer uiteen.

Des ochtends om 5 uur b.v. zal een verkeersregeling daar geheel overbodig zijn bij gebrek aan verkeer. Tussen 8 uur en 9.15 uur echter neemt het verkeer *gaande naar de binnenstad* zeer snel toe tot een zekere piekwaarde. Na 9.15 uur neemt de intensiteit spoedig weer af tot een gemiddelde waarde, welke gehandhaafd



Het Sophiaplein, thans Muntplein, in 1909 om 11.40 uur.

blijft tot plm. 17 uur. Daarna bemerkt men wederom een snel aangroeien der intensiteit nu van het verkeer *komende uit de binnenstad* tot een hoge piekwaarde, welke te ca. 18 uur bereikt wordt. Een half uur later is het verkeer alweer aanmerkelijk rustiger en neemt gaandeweg af, behoudens enkele oplevingen tussen 20.00 en 20.45 en tussen 22.30 en 23.15 uur. Verder wisselt de intensiteit van het verkeer sterk met het weer, met de dagen der week en met de tijd van het jaar. Het is dus van het grootste belang, dat een verkeerssignaalsysteem de nodige soepelheid bezit om zich aan deze wisselende eisen aan te passen. Deze soepelheid bleek ook met wijziging van het voor het Leidseplein toegepaste stelsel niet te verkrijgen en er bleef dus niet anders over, dan een geheel nieuw systeem op te bouwen. De Gemeentetelefoon vervaardigde een model, waaraan de levensvatbaarheid der nieuwe denkbeelden werd getoetst. Siemens & Halske verklaarde zich bereid dit stelsel verder te ontwikkelen en uit te voeren. Zo kwam op het gebied van automatische verkeersregeling te Amsterdam iets geheel nieuws tot stand. De man, aan wiens vernuft dit alles te danken is, is de toenmalige Hoofdingenieur van de Gemeentetelefoon — thans Hoofddirecteur der P.T.T. — Dr. Ir. C. E. A. Maitland. Hem zij van deze plaats nog eens hulde gebracht! In November 1933 kon automatische verkeersregeling volgens dit nieuwe systeem worden ingevoerd voor Leidsestraat, Koningsplein en Spui. Daar het ontworpen stelsel ook buitengewoon geschikt bleek om verkeersdrempels aan te sluiten, werd één kruispunt nl.

het kruispunt N.Z. Voorburgwal/Spui bij wijze van proef van deze noviteit voorzien. Deze drempel had tot taak het dwarsverkeer van het Spui op een bepaald moment zóveel doorlaat te geven, als met het aantal zich daar aanmeldende voertuigen overeenkomt. Tevens kwam de eerste automatisch beveiligde voetgangersoversteekplaats, die op de brug van Leidseplein naar Leidsebosje, tot stand.

De verkeersregeling op de verschillende punten werd door middel van synchroon werkende lichtsignalen gecoördineerd, zodat men met een snelheid van 24 km/uur zonder te moeten stoppen kon doorrijden van voormelde brug tot en met Spui of omgekeerd. Deze synchrone regeling geldt thans nog voor de Leidsestraat voor het gedeelte van de dag, gelegen buiten de spitsuren.

De lezer zal hier opmerken, dat 24 km/uur nogal aan de lage kant is. Men diene echter niet te vergeten, dat de snelheid van motorrijtuigen in de Leidsestraat aanmerkelijk gereduceerd wordt door de in het midden rijdende tram, alsmede door de vele fietsers.

Het inwerkingtreden van de automatische verkeersregeling voor de Leidsestraat maakte een einde aan het in 1929 voor deze straat ingevoerde systeem, waarbij door middel van belsignalen verband werd gelegd tussen de verkeersregeling van de in die straat toen nog op *alle* kruispunten aanwezige verkeersagenten. De bedoeling van dit belsysteem was over de volle lengte van de straat de gewenste regelmaat te brengen in het doorlaten van het Leidsestraatverkeer ten opzichte van



Het Muntplein in 1950 om 11.40 uur.

het dwarsverkeer (en omgekeerd) en tevens om het verkeer zo min mogelijk te onderbreken. Daar het (rekening houdende met aflossing, vrije dagen, ziekte, verlof, etc.) per dag niet minder dan ca. 24 agenten vergde, leverde de invoering van de automatische verkeersregeling een aanmerkelijke personeels- en dus ook kostenbesparing op.

Het past hier een woord van lof toe te brengen aan de toenmalige inspecteur bij de Verkeerspolitie E. G. H. A. Bosch, die alle voorbereidingen voor de totstandkoming van de installaties van Spui tot Leidsebosje en ook voor de latere heeft getroffen en die alle plannen en diagrammen tot in finesses heeft uitgewerkt. Het wordt nog steeds betreurd, dat zijn gezondheid hem in 1942 helaas noopte de politiedienst vaarwel te zeggen.

Na 1933 breidde het aantal installaties zich niet alleen snel uit, doch werd het bestaande stelsel steeds meer geperfectioneerd. Zo werd in 1934 op het kruispunt Van Baerlestraat/Willemsparkweg een installatie volgens het vol-drempelsysteem in werking gesteld. Bij deze installatie werden voor het eerst in Amsterdam in de vier toegangswegen naar het kruispunt drempels gelegd, waardoor een regeling werd verkregen, waarbij de lichtsignalen zich volkomen aanpassen bij de behoeften, welke het rijverkeer stelt. Tevens werd hier als tweede noviteit een intermitterend lichtsignaal, zgn. tram-attentiesein, aangebracht ter regeling van het tramverkeer. Voor de Leidsestraat werd naast de bestaande synchrone regeling een progressieve regeling ingesteld om de verkeersstroom stad-in en stad-uit zoveel mogelijk

tegemoet te komen. Men leze hiervoor het voorafgaande artikel van Ir. Vogels.

In 1936 werden op de grachten en zijstraten, uitkomende op de Leidsestraat, verkeersdrempels aangebracht. Op 6 nieuwe kruispunten, o.a. Stadhouderskade/Hobbemastraat, konden lichtsignalen in werking gesteld worden. Het jaar 1937 gaf een uitbreiding met 5 kruispunten te zien.

In 1938 werd, aanvankelijk bij wijze van proef, overgegaan tot de eerste praktische toepassing hier te lande van de zgn. teldrempelregeling, een regeling, waarbij drempels de dichtheid van het verkeer in bepaalde richtingen registreren en aldus de wijze van coördinatie van verschillende kruispunten bepalen. Deze toepassing vond op de kruispunten Stadhouderskade/Rijksmuseum en Weteringschans/Nieuwe Spiegelstraat plaats, waar deze rekenmachines nog steeds functionneren.

Na verdere uitbreiding in 1939 waren er op 10 Mei 1940 36 installaties in bedrijf.

In het begin van de oorlog werd het centraal commandement van het bureau aan de Overtoom naar het nieuwe Hoofdbureau overgebracht (waar het nog is), maar gedurende de bezetting vond natuurlijk geen verdere expansie meer plaats. In 1942 kwam weliswaar de reeds in 1939 geprojecteerde installatie Overtoom tot stand, doch deze is maar zeer korte tijd over de gehele linie in werking geweest; tot op vandaag de dag zijn nog steeds niet alle lichten in bedrijf! Al spoedig bleek toch dat de intensiteit van het verkeer de aanleg van deze installatie niet rechtvaardigde, met als gevolg nodeloos



De laatste dag, 31 Januari 1950, van het „Prentenboek”; grappenmakers hadden een bosje stro („te koop”) aan het stopbord gebonden.

oponthoud en terecht klachten van de zijde van de weggebruikers. Ook thans nog zou de Politie, niet-tegenstaande het motorisch verkeer ongeveer de dubbele intensiteit heeft van voor de oorlog, vermoedelijk niet tot signalering van de Overtoom, afgezien dan van de kruispunten Overtoom/Stadhouderskade en Overtoom/1e Constantijn Huygensstraat, en wellicht óók nog afgezien van het kruispunt Overtoom/J. P. Heijestraat, overgaan.

Rest over het tijdvak 1940—1945 nog te vertellen, dat in het kader van de verduisteringsmaatregelen de lampen der verkeerssignalen tijdens duisternis in plaats van op 220 V op 60 V brandden, dat de lichtsignalen overigens op een groot aantal kruispunten moesten worden gedoofd tengevolge van het door het publiek als schoenzolen aanwenden van de rubbermatten van de verkeersdrempels en dat tenslotte eind 1944 alle installaties uitvielen, daar het Gemeente-Energiebedrijf de stroomvoorziening staakte.

De bevrijding toonde aldus op het gebied van de automatische verkeersregeling een ontredderd beeld. Na enkele weken echter konden de eerste lichten weder in werking gesteld worden en successievelijk volgden de overige. Met de reparatie der drempels vlotte het echter niet erg. Die moesten uit Engeland komen en deviezen waren toen nog schaarser dan nu. Maar ook deze moeilijkheden werden overwonnen en het is aan de onvermoeide arbeid van de mannen van de Plaatselijke Telefoon dienst — de Gemeentetelefoon was in September 1940 door het Rijk genaast — te danken, dat niet-tegenstaande de grote materiaalschaarste alle gedurende de bezettingsjaren ontstane schade in October 1947 was hersteld en alle installaties (met uitzondering van

als gezegd die op de Overtoom) weder volledig in werking waren!

Hoewel in de periode onmiddellijk na de oorlog geen nieuwe installaties tot stand kwamen, werd echter al spoedig druk gewerkt aan de voorbereiding van nieuwe projecten en verbetering van de bestaande installaties (o.m. die op het Leidseplein) die in sommige opzichten verouderd bleken te zijn. In deze periode kwam ten behoeve dezer voorbereiding een zeer nauwe samenwerking tot stand tussen de Afdeling Stadsontwikkeling van de Dienst der Publieke Werken en de Politie. De plannen van beide instanties grepen nl. dermate in elkaar, dat slechts coördinatie der werkzaamheden resultaat zou kunnen hebben. Bovendien was de na-oorlogse technische outillage en personeelssterkte van de Verkeerspolitie niet meer berekend op uitvoering van projecten van uitgebreide omvang.

Als resultaat van deze samenwerking kwam de installatie Muntplein tot stand, welke op 1 Februari 1950 door Burgemeester d'Ailly officieel in werking werd gesteld. Deze installatie overtreft zowel in electrotechnisch als verkeerstechnisch opzicht alles wat op dit gebied tot op heden is tot stand gebracht en is vermoedelijk een unicum in geheel Europa, zo niet in geheel de wereld. Slechts een installatie als die bij de Bank of England te Londen, het zgn. „Bank-Complex”, is enigszins met die op het Muntplein te vergelijken.

Iedere 80 seconden krijgt elke rijrichting een zekere doorlaattijd. Mocht echter deze tijd op een bepaald moment niet voldoende zijn, dan kan de in het verkeershuisje dienstdoende verkeersagent — uit het huisje kunnen de toegangswegen naar en van het Muntplein geheel worden overzien — ingrijpen en door het eenvoudig drukken op een knopje de doorlaattijd met maximaal tien seconden verlengen. (Buiten de spitsuren is dit verlengen zelden nodig en zelfs ongewenst. Vandaar dat sedert kort het huisje slechts gedurende deze uren bezet is; het grootste deel van de dag echter is het verlaten en functionneert de installatie „vanzelf”!) Voor het geval van Koninklijk bezoek, optochten e.d. is een speciale constructie in het leven geroepen, waarbij de diverse rijrichtingen door de agent naar believen ook langer dan 10 seconden op „groen” gehouden kunnen worden.

Er is óók rekening gehouden met eventuele storingen in de installatie. Indien er n.l. door welke oorzaak ook een defect in de installatie ontstaat, wordt dit ogenblikkelijk verklikt door een signaallampje, dat op het schakeltableau in het verkeershuisje gaat branden. In geval van draadbreek kunnen verder nimmer twee elkaar kruisende richtingen tegelijk het groen signaal krijgen. De verkeerssignalen op het Muntplein zijn gesplitst in twee groepen, welke uitgeschakeld kunnen worden, wanneer door een ongeval de normale verkeersregeling wordt verstoord. Het verkeer kan na het uitschakelen van de betreffende groep verder „gewoon” op straat door de verkeersagent geregeld worden.

Voor de installatie werden 37 „gewone” verkeerslantaarns, 10 speciale ten behoeve van het tramverkeer, ca. 2200 meter sterkstroomkabel en 283 meter zwakstroomkabel gebruikt.

Ontwerper van de installatie, voor wat betreft het verkeerstechnische gedeelte, was D. Bruininkweerd, destijds technisch ambtenaar bij voormelde Afdeling Stadsontwikkeling, thans technisch hoofd-ambtenaar bij de Dienst Gemeentewerken te Utrecht. Het electrotechnisch gedeelte is verzorgd door de Plaatselijke Telefoon dienst, onder leiding van de Technisch Hoofd-



Verkeersagent Jan Bos in de Duiventil.

ambtenaar der P.T.T., W. den Drijver. Het verkeershuisje is gebouwd door de Afdeling Bruggen van de Dienst der Publieke Werken; architect Piet Kramer maakte het ontwerp en ir B. Haringsma zorgde voor de uitvoering.

Op het Muntplein — heeft U zich overigens wel eens gerealiseerd, dat dit plein eigenlijk geen *plein* maar een *brug* is? — komen niet minder dan 6 van de drukste tramlijnen (4, 5, 9, 16, 24 en 25) samen en het spreekt dan ook wel vanzelf, dat bij de voorbereiding ook een nauwe samenwerking met het Gemeentevervoerbedrijf, met name met Ir. W. Wijt, Hoofd van de Afdeling Technische Buitendienst, heeft plaats gehad. Bij de uitvoering zelf werkte het G.V.B., ook buiten zijn eigenlijke terrein, in belangrijke mate mee; zo werd b.v. van de montage-auto gebruik gemaakt om de plaats van de „duiventil” proefondervindelijk vast te stellen en later nog eens voor het ophangen van enkele hoog aan een spandraad bevestigde verkeerslantaarns. Het ingebruiknemen van de installatie Muntplein maakte een einde aan de verkeersregeling d.m.v. het zg. prentenboek, welke als voorloper op de automatische regeling medio 1948 was ingevoerd. „Prentenboek” was de naam, die de vox populi had gegeven aan een zeer vernuftig bedacht stopbord met vier bladen, waarmee de automatische verkeersregeling, die later moest komen, op eenvoudige wijze kon worden nagebootst. Ontwerper hiervan — zijn door hem persoonlijk in elkaar geknutseld model is op de tentoonstelling in het Waaggebouw te zien — was eveneens Bruininkweerd.

Het prentenboek wordt in de Munttoren bewaard. Bij defect raken van de automatische installatie kan de verkeersagent in het verkeershuisje het zonodig terstond te voorschijn halen en weer gaan gebruiken!

In Augustus 1950 werden vervolgens verkeerssignalen op de Ceintuurbaan in werking gesteld. Voor de eerste maal was thans te Amsterdam een kruispunt (Ceintuurbaan/Amsteldijk) in de signalering betrokken, waarvan één van de toegangswegen wordt gevormd door een brug, welke verscheidene malen per dag geopend wordt, hetgeen ettelijke problemen opwierp. Een regeling is echter getroffen, waardoor de brugwachter de automatische afwikkeling, bij het openen van de brug voor het scheepvaartverkeer, kan „verstarren”, tengevolge waarvan alle richtingen welke naar de brug leiden een rood signaal krijgen.

De nieuwste verbetering zal zijn het aanbrengen van „voetgangersknoppen” bij de voetgangersoversteekplaatsen op de brug tussen het Leidseplein en het Leidsebosje, waardoor het rijverkeer in de avonden geen nodeloos oponthoud meer ondervindt. Voor wat betreft de komende jaren staan op het programma voortgezette signalering van de zg. Vondelring, dus Roelof Hartstraat, Van Baerlestraat, 1e Constantijn Huygensstraat en Bilderdijkstraat, alsmede van de omgeving van het Postkantoor. Bovendien wordt gewerkt aan een bevredigende oplossing voor die verkeerslichten op de Overtoom, die nu al jaar-in, jaar-uit ongebruikt staan.

Al-met-al, voorlopig werk genoeg!

W. F. TIELROOY.



DE MAN AAN HET STOPBORD

„Verkeersagenten zijn wezens bij het Verkeerswezen, die verkeerswezen vóór willen wezen.”

Oef, dat staat er, en het is heel ingewikkeld. Maar het was me nu eenmaal zo gedictéerd en daarom schrijf ik het voor U over. Wacht, laten we even naar die man daar, die met die witte pet en witte jas, gaan.

„Stop!, meneer!” „Jamaar ik moet...!” „U moet *uikijken*! ... Zo, steekt U nu de straat maar over.”

„Morgen, agent.” „Môge, heren. Ogenblikje, even die.. Ze leren het *nóóit*! Hédaar, aan de rechterkant rechtehouden met die fiets. Zo. En de heren?” We laten hem de zin, waarmee dit relaas is begonnen, lezen.

„Nou, dat is duidelijk, nietwaar? Wij zijn er om te voorkomen, dat er nog meer ongelukken gebeuren dan er al in de statistiek komen. Elk jaar verliezen idem zoveel kinderen hun vader of moeder door een verkeersongeval. En dat zijn dan de verkeerswezen.

Hoofd links, hoofd rechts, arm de hoogte in, bord om. „Weet U, hoeveel mensen per jaar onder een auto — Ja mevrouw, als U links af wil slaan, heeft de man van de andere kant voorrang. Nu kunt U weer doorrijden. — Was bijna raak, hè? Even lijn dertien doorlaten. Trams krijgen stuk voor stuk een seintje. Môge, meneer! Vaste klant van me. Altijd goeiedag zeggen sinds ik 'm een keer op de bon getimmerd heb. Kostte-n 'm een knaak. Ogenblikje.”

Hoofd links, hoofd rechts, arm de hoogte in, bord om. „Daar heb je m'n maat aan dat bord daar. Begonnen als voorturner. Uren achter mekaar met zijn armen op schouderhoogte het verkeer regelen op de Munt. Linkerhand aan de schouder brengen, strekken, rechterhand de hoogte in, kwart slag draaien, rechterhand aan de schouder, strekken, ach ja, meneer, en dat alles met één manchet. Strepiespatroon. Ogenblikje.”

Auto's trekken op, fietsers rijden over het slappe koord, waaronder de diepten van „Stadsnieuws” en operatie-

zalen grijnzen, voetgangers ontsnappen aan de wet van het gemiddelde.

„Als wij er niet waren, meneer, moest je over Meer-en-Berg naar je werk. En dan nog kwam je er niet als ik hier niet stond. Ogenblikje.”

Hoofd links, hoofd rechts, arm de hoogte in, bord om. „Hoe lang we dat nu al doen? Nou, zo'n acht-negen en dertig jaar, meneer. Het was de nu gepensioneerde brigadier Brinkman, die er in '12 mee begon. Op een goeie dag begon-ie met zijn armen te zwaaien om een verkeersknoop uit mekaar te krijgen. En het gekke was, dat het nog lukte ook. De mensen vonden het overigens maar gek, dat de politie zich met het verkeer bemoeide. Vinden een heleboel trouwens nog. „Zonder die witpetten en die feestverlichting gaat het ook”, zeggen ze. Jaja, alsof de verzekeringsmaatschappijen en het verplegend personeel... Hédaar, wat mot dat? Kom 's hier met die fiets! Denk er voortaan om, dat het je niet zozeer je geld kost omdat je niet op dit bord let, maar dat dit bord er staat, omdat het je anders je leven kost. Zo, rij nu maar..., nee, éérs die auto. Niét op de rijweg blijven staan daar, juffrouw! Liever geen bloemen of toespraken, nietwaar? Blijf hier maar even bij me.” Geluiden, beweeg, geschuifel, richtingaanwijzers, uitgestoken handen, witte petten, jeeps met luidsprekers, gekanker, lichtflitsen groen-oranje-rood-rood-groen, flikkerlichten „TRAM!”, signalen van ambulancewagens, chefs van het vervoerbedrijf, aarzelende oudjes en nietsziende kinderen, „Rem af bij spijkerpaden”, „Druk die rode lijn”, „Môge agent.”

„Saevis tranquillius in undis, hè?”

„Zeg U dat wel, meneer. Maar dan een zeevis in een leefnetje vol jonge blikies. Hédaar, moeder! Mag die kleine niet meerderjarig worden? Ozo, dat dacht ik ook. Zo, draaien maar weer. Môge, meneer.”

JAAP REENS.