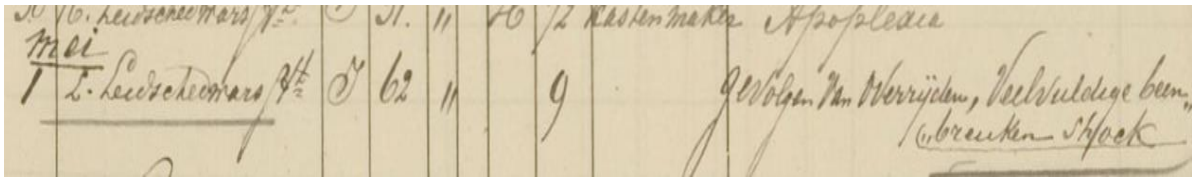


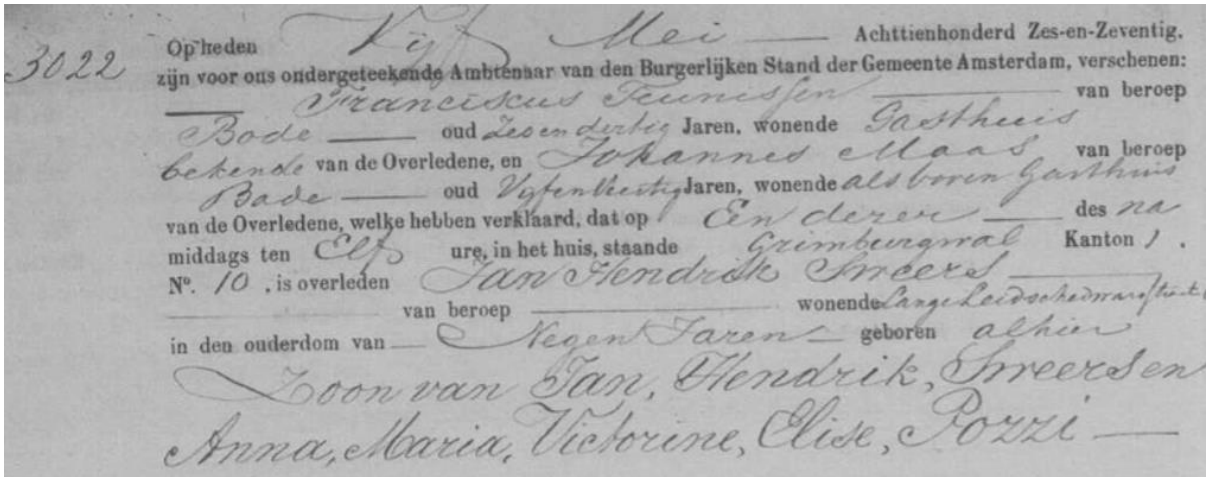
Overreden door de 1e tramway - 1876

In kwam in de scan van 1876 deze trieste doodsoorzaak tegen bij een jongetje van slechts 9 jaar.

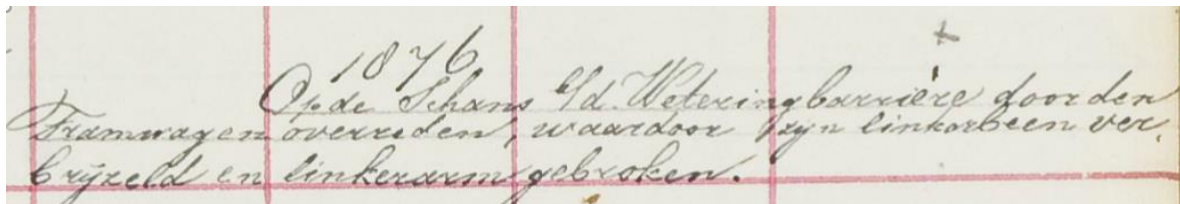


In de krant (De Standaard 3-5-1876) stond het volgende:

Ten 7 uur is J. H. S., oud 9 jaar, die op de Weteringschans bij de Nieuwe Vijzelstraat door den tramway was overreden en daardoor zijn linkerbeen heeft gebroken, naar het gasthuis gebracht.



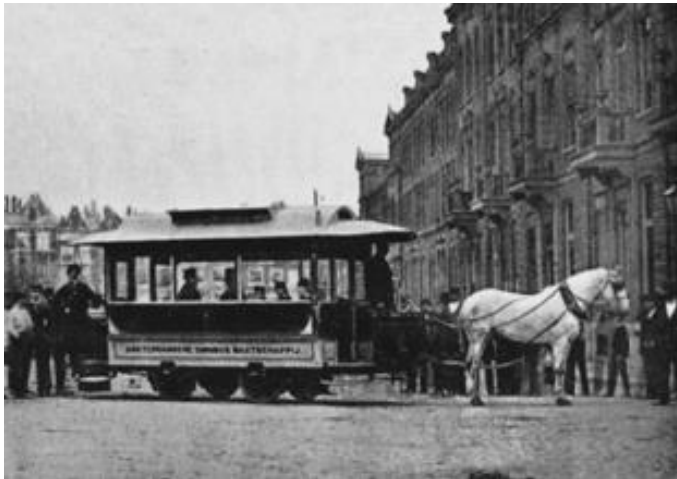
Het slachtoffertje is Jan Hendrik Sweers, geboren op 3-6-1866 te Amsterdam, zoon van Jan Hendrik Sweersen (1833-1887) en Anna Maria Victorine Elise Pozzi (1834-1900) met Italiaanse roots. Hij was het 4^e kind van de tien, slechts de helft ervan zouden de volwassen leeftijd bereiken. Jan Henrik, werd net geen 10 jaar, hij overleed op 1-5-1876 4 uur na het ongeval ten gevolge van een verbrijzeld linkerbeen, gebroken linkerarm en zeer waarschijnlijk een verbloedingsshock.



Jan Hendrik werd overreden op de Weteringbarriere/Weteringschans bij de Nieuwe Vijzelstraat..



Het ongeval gebeurde op het traject van de eerste paardentram Leidsche Plein – Plantage, waar nu nog lijn 7 rijdt. Een paardentram is een tram die wordt voortbewogen op rails door paardentraction. Afhankelijk van de grootte van de wagen staan er een of twee paarden voor. Op 1-6-1875 werd de eerste paardentram oftewel “tramway” feestelijk ingewijd. Er werd uitgebreid verslag van gedaan in de kranten.



* Hedenmorgen had de inwijding plaats van de tramway. De talrijke genoodigden, onder hen bevonden zich Burgemeester en Wethouders en de leden van den Raad met hunne dames, alsmede verdere autoriteiten, namen plaats in een vijftal waggons, die op het feestelijk versierde Leidscheplein gereed stonden. Door de Amsterdamsche Omnibusmaatschappij werd aan de genoodigden een collation in Artis aangeboden. Bij aankomst in de Plantage werd de tram door de muziek van het 7de regiment ontvangen. Van het Amstelhotel en het Paleis van Volksvlijt wapperde de driekleur.

't Was zeker van de Amsterdamsche Omnibusmaatschappij een goed denkbeeld, om aan de opening van het paardenspoor (lijn Leidscheplein—Plantage) een eenigszins officieel en feestelijk karakter te geven. Het stedelijk bestuur en verschillende andere autoriteiten waren met hunne dames uitgenoodigd. In vijf wagens werden zij van 't begin tot aan het einde der lijn gebracht, om daarna op de bovenzaal van 't Genootschap Natura Artis Magistra aan een, hun door genoemde Maatschappij aangeboden collation deel te nemen. De muziek van het 7de regiment infanterie begroette de aankomst van elken wagen met fanfares. Het Paleis voor Volksvlijt en het Amstel Hotel, alsmede eenige in de Plantage wonende particulieren, gaven blijken van hunne belangstelling door 't uitsteken der nationale driekleur. Ook aan den stal van de Amst. Omnibus, nabij het Leidscheplein waren eenige versieringen aangebracht, bestaande uit groen en vlaggen, het Amsterdamsche wapen en zeesvoorstellingen van de verschillende veranderingen, welke tot voertuig van de draagkoets tot aan de op heden in dienst gestelde wagens voor het paardenspoor, heeft ondergaan, d. i. de Draagkoets, de Toeslee, het Brommertje, de Vigelante, de Omnibus en de Tramwagen, allen van den Heer Prot, met het accessoir van dragers en koetsiers in kostuum van hun tijd. Het volgende versje was daar met witte letters op een blauw bord voor het gebouw geplaatst:

**De handel eischt een snel verkeer,
een druk verkeer baart zegen!
Legt Nederland dus baan bij baan,
Voor paardenspoor en stoomkoets aan
Zo blink ons allerwegen,
verhoogde zegen tegen.**

Vóór het afrijden sprak de Heer Westerman een woord van hulde en dank aan het Gemeentebestuur, dat de pogingen tot verbetering van het verkeer zoo onbekrompen schraagde; aan de dames vooral, die van den beginne aan den omnibusdienst een Cachet hadden gegeven, dat men ook bij de tramway hoopte te bewaren. De Burgemeester beantwoordde deze toespraak met een welverdiende hulde aan de ondernemers, wier ijver en volharding den dank der burgerij verdient.

De tocht naar de Plantage liep zonder noemenswaardige incidenten af.

Moge het der Amsterdamsche Omnibusmaatschappij blijken, dat hare nieuwe pogingen, tot vergemakkelijking van het verkeer, door het Amsterdamsch publiek op prijs gesteld worden.



De paardentram verving steeds meer de reeds in 1839 geïntroduceerde omnibus.

De introductie van de "tramway" ging niet zonder slag of stoot, zoals te lezen is op de <http://www.amsterdamsetrams.nl/paardentram/index.html>.



Een samenvatting:

In 1839 werd de omnibus geïntroduceerd in Amsterdam. De omnibus (= voor allen) was een koets op vier wielen, getrokken door één of enkele paarden. De omnibus bood plaats aan 12 tot twintig personen. In tegenstelling tot de oudere postkoetsen en diligences volgde de omnibus een vaste route en hanteerde vaste vertrektijden en tarieven.

Het initiatief tot oprichting van een geregelde omnibusdienst kwam van de Amsterdamse uitgever K.H. Schadd en A. Caramelli. Zij woonden in de Plantage, die in die tijd inderdaad nog een plantage was, en vonden het bezwaarlijk om dagelijks te voet of in een huurrijtuig naar hun werk in het centrum van Amsterdam te gaan. In 1871 werd besloten dat men een omnibus zou laten lopen van de Plantage naar de Dam. Het vervoermiddel viel in de smaak maar omdat de exploitatie voor de stalhouder Draaier te kostbaar ging worden besloot men een vennootschap op te richten; de Amsterdamsche Omnibus Maatschappij was een feit, K.H. Schadd werd directeur van de A.O.M. Op 3 april 1872 werd de eerste lijn Dam - Plantage opgericht. De maatschappij beschikte over twee omnibussen, acht paarden, twee conducteurs, twee koetsiers en een stalknecht.

In 1874 verleende de gemeente aan de Amsterdamse Omnibus Maatschappij de concessie voor het exploiteren van paardentramlijnen voor de periode van een jaar. Toch vond men deze wijze om passagiers te vervoeren nog niet optimaal. Men was van mening dat de omnibussen vervangen dienden te worden door wagens op rails. "Onmogelijk" beweerden anderen, 'trams in een stad met zulke nauwe straten en zoveel grachten, dat moet leiden tot grote ongelukken".

Maar de Schadd liet hen praten en besloot het met die trams te proberen en liefst zo snel mogelijk op een der moeilijkste trajecten. Hij vroeg aan B en W vergunning een tramlijn te mogen leggen en te exploiteren van het Leidseplein naar de Plantage. Schadd werd echter door B en W gewaarschuwd tegen dit dwaze plan en het werd hem afgeraden.

"Een tram leggen op dat baanvak! Een tram, die over de Hooge Sluis zou moeten gaan; door de smalle Weesperstraat moest lopen; een scherpe bocht maken bij de Kerkstraat; moest gaan over een paar beweegbare ophaalbruggen aan de Weesperstraat en de Muidergracht- dat moest immers tot allerlei ongelukken aanleiding geven".

De rails werd besteld, de eerste 6 rijtuigen kwamen uit Engeland en Frankrijk, de nummers 1-6. Beijnes leverde vier rijtuigen, de nummers 7-10. Er was plaats voor 16 personen (zitplaatsen) en 5 staanplaatsen. De rijtuigen kostten ongeveer 2000 gulden per stuk. Op 31 mei reed de laatste rit van de omnibus op de lijn Leidseplein – Plantage. Op 1 juni werd de eerste lijn geopend onder belangstelling van vele genodigden op het Leidseplein. Onder de genodigden was de toenmalige burgemeester Den Tex. Veel vertrouwen hadden de Amsterdammers niet in de tram. Ook het vertrouwen van de genodigden werd er niet beter op toen bij de eerste rit de derde wagen bij de bocht in de Kerkstraat derailleurde. Achteraf bleek toch dat de pessimisten het bij het verkeerde eind hadden want de wagens voldeden prima. Alle obstakels die Amsterdam kende bleken geen bezwaar te zijn.

Op 17 mei 1876 werd de beslissing genomen tot verdere uitbreiding van de paardentram. Haarlemmerplein - Dam - Vondelstraat - Dam - Sarphatistraat en van de Dam naar de Prins Hendrikkade.

Men was blijkbaar nog niet zo gewend aan het vervoer met de omnibus en tramway want in kranten van toen word regelmatig melding gemaakt van ongevallen.

Zo werd er op dezelfde dag dat Jan Hendrik Sweers verongelukte, nog een oude man die door de omnibus overreden.

Gisterenavond omstreeks 6 uur is C. V., oud 73 jaar, op den Nieuwendijk door een omnibus aangereden en per raderbaar naar het binnengasthuis vervoerd.

De eerste tramway heeft meerdere slachtoffers gemaakt. Op dezelfde plaats van het ongeval van Jan Hendrik, was enkele weken eerder ook al dodelijk slachtoffer gevallen:

— Een buitenman, die te Amsterdam van een tramwagen sprong terwijl deze nog in beweging was, is onder het zware voertuig geraakt, en belangrijk gewond naar het gasthuis vervoerd, waar hij overleden is.

Bron: Provinciale Overijsselsche en Zwolsche courant 17-04-1876

13
" April 1. L.P.
1876.
Aan de Directie d. Weteringbarricade doordens
Tramwagent overreden, waardoor het rechter
been gebroken, en verwonding bekomen.

In de registratie van het Binnengasthuis stond vermeld dat het om de veehouder Adrie de Lange, geboren 28-9-1828 ging. Hij was gehuwd Johanna Gezina van 't Land en had 2 minderjarige kinderen.

Desondanks kwamen er steeds meer trams, met de nodige gevolgen....

INGEZONDEN STUKKEN.

Aan de Redactie!

„Hedenmiddag te half zeven uren is een negenjarige knaap, wonende in de Paleisstraat, door den tramwagen overreden, beide beenen werden hem verbrijzeld.”

Deze regelen komen in uw geacht dagblad van heden voor. Zou de ijverige directie der Omnibus-Maatschappij kunnen besluiten, om een ijzeren roosterwerk vóór de wielen aan te brengen en daardoor een hoogst nuttig werk te verrichten??

Ik kom u beleefdelyk verzoeken deze vraag door uw dagblad aan de directie te doen. Men vindt die inrichting in het buitenland.

Hoogachtend. Uw bestendige lezer,
A. R. H.

Bron: Algemeen Handelsblad 11-07-1877