



JAARVERSLAG 2015

**JUBILEUM
UITGAVE**

STICHTING HISTORISCH GENOOTSCHAP **"DE BLAUWE TRAM"**



Manifestatie "Memory lane" in Katwijk aan den Rijn, 24 t/m 29 augustus.

 JEUGDHERINNERINGEN	blz. 4 t/m 6
 ACTIVITEITEN	blz. 7, 10 t/m 15, 42,43
 70 JAAR GELEDEN	blz. 8 t/m 9
 VERHUIZING NZHVM	blz. 16 t/m 18
 MEMORY LANE	blz. 20 t/m 32
 30-JARIG JUBILEUM	blz. 33 t/m 41
 UITBREIDING MUSEALE COLLECTIE	blz. 45 t/m 52



JAARVERSLAG

Stichting Historisch Genootschap "DE BLAUWE TRAM"

INTRO

Voor u ligt een extra dik jaarverslag en zoals de omslag aangeeft vond in Katwijk aan den Rijn in de laatste week van augustus een bijzondere manifestatie plaats, waarvan wij uitgebreid verslag doen. Begin november ontvingen onze donateurs en begunstigers een uitnodiging voor ons 30-jarig jubileumfeest, **hiernaast weergegeven**. Dit feest is voor hen niet ongemerkt voorbij gegaan. In Voorburg waar het allemaal begonnen is, hebben wij onze oprichting op speciale wijze herdacht. Door de samenwerking met de TS-werkgroep Scheveningen werd het mogelijk er een echte NZH-aangelegenheid van te maken. Voor het eerst kon met de motorwagen A 106, die net door de keuring was gekomen, een stadsrit door Den Haag worden gemaakt. Iets langer dan ons bestaan hebben vrijwilligers aan deze tram gewerkt, een geweldige prestatie! Zij hebben het door hun inzet en doorzettingsvermogen mogelijk gemaakt dat wij konden herbeleven hoe het ooit was om met een interlokale Blauwe Tram op weg te gaan. Bovendien ontving onze vice-voorzitter Han Geijp die dag een Koninklijke onderscheiding voor zijn bijzondere kwaliteiten en inzet voor het behoud van cultureel erfgoed. Hierover meer in deze uitgave, waar ook van de verhuizing van het NZH-Vervoer Museum in Haarlem verslag wordt gedaan. Het was een jaar met wederom veel aanwinsten. Opmerkelijk die van de decembermaand, waar uit een grofvuilcontainer NZH-objecten van de voormalige werkplaats Rijnsburg werden veiliggesteld. Een jaarverslag, de dertiende editie, een jubileumnummer waardig.

Georg Groenveld
voorzitter

COLOFON

Uitgave: Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram

Redactieadres: Rubenslaan 49
2661 RV Bergschenhoek

Telefoon: 010 5215215
E-mail: blauwetram@hgjgroenveld.demon.nl

Bestuur/redactie: Georg Groenveld
Han Geijp
Raymond Naber

Website: www.blauwetram.nl
Webmaster: Otto Dijkstra

Secretaris,
penningmeester: Henny Groenveld

Fotografie, tenzij
anders vermeld en
vormgeving: Han Geijp

Medewerkers: André Pop
John Groenveld

DTP: Elco Roest
Druk: Drukkerij NIVO, Delfgauw

Kamer van Koophandel 's-Gravenhage, (1985); inschrijfnr. 154091

ANBI: Culturele status bij de Belastingdienst

Bankrekening: NL13 INGB 0000 412327
t.n.v. Stichting Historisch Genootschap
De Blauwe Tram te Bergschenhoek



1985–2015: 30 jaar Stichting Historisch Genootschap "De Blauwe Tram"

Sinds de oprichting van onze stichting is een aanzienlijke hoeveelheid erfgoed van het Noord-Zuid-Hollands trambedrijf verworven en voor de toekomst veiliggesteld. Diverse objecten zijn in eigen beheer op zorgvuldige wijze gerestaureerd en overzichtelijk per onderwerp in ons depot veilig opgeborgen. Historisch beeldmateriaal en originele archiefstukken zijn zodanig op onderwerp gerangschikt dat deze op eenvoudige wijze toegankelijk zijn. Hierdoor is het mogelijk medewerking te verlenen wanneer een beroep op onze organisatie wordt gedaan. Voor diverse publicaties met betrekking tot het trambedrijf van de NZH wordt informatie verstrekt.

Dit alles werd mede mogelijk dankzij uw support. Noodzakelijke kosten worden gemaakt en inspanningen geleverd om onze doelstellingen te realiseren, die wij dertig jaar geleden hebben laten vastleggen in onze statuten. We leggen daarbij de lat hoog en gaan in alle opzichten voor kwaliteit.

Sedert ons jubileumjaar 2010 kan worden teruggezien op een interessante en vooral drukke periode, waarin ondermeer de samenwerking met de werkgroep Scheveningen van de Tramweg-Stichting werd geïntensiveerd. Een paar hoogtepunten mogen niet onvermeld blijven, zoals het evenement "Retourtje Leiden" in het Haags Openbaar Vervoer Museum, dat in 2011 vele honderden bezoekers trok. Verder het samenwerkingsverband met ProBiblio, de overkoepelende organisatie van bibliotheken in Zuid-Holland, waar wij in twaalf verschillende bibliotheken exposities hadden ingericht en lezingen gehouden over de Blauwe Tram. Bij de expositie in het Rotterdamse MiniWorld in 2014 kregen wij ondermeer de beschikking over een wandvitrine van 5 meter lengte, waar ons erfgoed op overzichtelijke wijze gedurende een half jaar kon worden gepresenteerd.

Hoogtepunt met stip was dit bijna afgelopen jaar 2015 de manifestatie "Memory Lane" in Katwijk aan den Rijn, georganiseerd door de plaatselijke Oranjevereniging. Men kon na 55 jaar in de laatste week van augustus weer gebruik maken van de Blauwe Tram, waarbij het NZH-motorrijtuig A 106 van de Tramweg-Stichting voor het eerst weer in de personendienst kon worden ingezet na een omvangrijke restauratie van ruim 32 jaar. Om dit mogelijk te maken was een spoor van ca. 500 meter in de Rijnstraat aangelegd, waar de A 106 en het NZH-motorrijtuig A 327 in actie kwamen. Samen met onze druk bezochte expositie in de "Open Hof" bracht deze succesvolle manifestatie met de Blauwe Tram in de hoofdrol vele duizenden belangstellenden op de been.

In de afgelopen vijf jaar werd onze museale collectie uitgebreid met een scala aan originele voorwerpen en een zeer gevarieerde hoeveelheid archiefstukken. Voor een deel kon deze uitbreiding worden bekostigd uit donaties, maar gelukkig werd veel erfgoed aan onze stichting geschonken. In 2011 kon in Utrecht een enorme schat aan archiefstukken worden aangekocht afkomstig van ir. H. Sirks, die destijds nauw betrokken was geweest bij de elektrificatie van de Waterlandse tramlijnen. Cineast en fotograaf Luud Albers schonk ons ondermeer zijn collectie Blauwe Tramattributen en archiefstukken, alsmede zijn originele films met de bijbehorende opnameapparatuur. Blauwe Tram liefhebbers Frank Haalmeijer en Herman Helling droegen ook hun Blauwe Tramcollectie aan onze stichting over. Van Harry Vreeswijk ontvingen wij zijn verzameling Blauwe Trampullen, waaronder een originele met ratten beklede zitbank, die in de jaren '70 model stond bij de vervaardiging van het interieur van Budapest B 412. Ook uit nalatenschappen van Blauwe Tramvrienden werd veel erfgoed aan onze stichting overgedragen.

Al geruime tijd wordt gewerkt aan de samenstelling van een fotoboek over het niet-alledaagse beeld rond het trambedrijf van de NZH en haar voorgangers. Maar eerst is nu een boekwerk in voorbereiding dat de titel zal dragen "De Métallurgiques van de E.S.M. en hun verdere lotgevallen bij de NZH", van auteur Peter A. Kranenburg, een kenner bij uitstek. Het is de bedoeling dat dit naslagwerk als bijzondere uitgave van onze stichting in de loop van 2016 zal verschijnen. De auteur heeft toegezegd dat de netto-opbrengst ten goede komt aan onze stichting.

Met enige trots konden wij in de afgelopen periode melden dat de Belastingdienst onze stichting de status heeft toegekend van Algemeen Nut Beogende Instelling, ("Culturele ANBI"). Dankzij deze erkenning is onze stichting vrijgesteld van successie- en schenkingsbelasting. Deze fiscale beslissing geeft onze donateurs de mogelijkheid een kwart bedrag meer als aftrekpost bij de belastingaangifte op te voeren. Wij willen graag van de gelegenheid gebruik maken onze trouwe donateurs hartelijk te bedanken voor hun ondersteuning in de afgelopen periode.

Op zaterdag 28 november a.s. willen wij u als Vriend van de Blauwe Tram een gezellige middag bezorgen, waarbij ondermeer een verrassingselement is opgenomen. Mocht u zelf de 30-jarige willen verrassen: U kunt ons trouwens ook heel blij maken met een of ander voorwerp van de Blauwe Tram.

Met vriendelijke groet,

Stichting Historisch Genootschap "De Blauwe Tram"

G. J. Groenveld, J. A. Geijp en R. Naber

JEUGDHERINNERINGEN

De "Haarlemse Tram"

door Carl C. Vollrath, Edmonton, Canada



Carl in de A 327 tijdens zijn avondrit in Scheveningen.

Testmodel pantograaf die Carl ooit van zijn "oom Piet" kreeg.

Het was in de laatste week van april 2011, toen laat in de avond de NZH A 327 langzaam de HTM-remise in Scheveningen binnenreed na een trip naar een eindpunt, (aan het Zwarte Pad), waar verschillende HTM-trams hun eindpunt hadden. Het was een rit die het "Genootschap" had geregeld tijdens mijn (te korte) bezoek aan Nederland. Ik was op een holiday-trip naar Europa met een cruise naar Rusland, de Baltische staten en het oosten van Duitsland. De rit was een soort timeframe, aangezien mijn familie vele banden had met de NZH in Haarlem.

Mijn vader was omstreeks 1922 een studievriend van Piet Scheurleer op de mts (de huidige hts) in Amsterdam. Oom Piet bekleedde later een belangrijke functie bij de NZH op het hoofdkantoor in Haarlem. Jaren later, het zal waarschijnlijk in 1938 zijn geweest, dat zij elkaar onverwachts weer tegenkwamen toen wij naar Heemstede waren verhuisd. Tijdens die bezoeken werd altijd over treinen, bussen en trams gesproken en ik was daar meestal met een en al aandacht bij. Mijn vader werkte bij Werkspoor Amsterdam als chef centrale controle en dus waren vooral na de oorlog de bussen gespreksonderwerp, evenals de Haagse PCC-trams, de GVB 3-assers, etc.

Het smalspoor bij de NZH werd veelvuldig door onze familie gebruikt; hoofdzakelijk was de bestemming Zandvoort, naar het strand en instappen bij de halte Leidschevaart Viaduct. Ook gingen we met de tram naar de "Zoete Inval", een speeltuin-/koffie-/limonade-gelegenheid, bij de halte Liedebuurg. In dat geval was het altijd nodig om zeker te zijn dat de tram stopte, want de halte werd, naar ik me kan herinneren, slechts eenmaal per uur aangedaan en verder voor familiebezoeken. Als ik het geld had, 15 cent, ging ik met de tram naar de Tempeliersstraat en dan terug met lijn 1, zolang die reed, tot aan de Koediefsaan en dan lopen naar huis. Verder had de tram invloed op het dagelijks leven.

Spelen op de tramdijk was uiteraard niet toegestaan, maar ja, je begrijpt het. De tijd om naar huis te gaan was eenvoudig, namelijk als de trektram uit Amsterdam op weg naar Zandvoort voorbij kwam, was het ongeveer 6 uur, hoogste tijd om naar huis te gaan. De A 259 kondigde zijn komst altijd van verre aan door de lage schijnwerper en het hogere motorgeluid.

Wij woonden toen aan de Leidsevaart nr. 157, in de groep rode huizen met blauwe daken en mijn kamer op de zolder keek direct uit op de trambrug. De koplampen en de schijnwerper verlichtten altijd mijn kamer als de tram uit Zandvoort over de brug kwam.

Later toen ik naar Amsterdam moest voor mijn opleiding tot radiotelegrafist bij de koopvaardij ging ik natuurlijk per tram. In de ochtend heen met dienst O (trektram!) en in de namiddag terug, over het algemeen met dienst F (vaak Beijnes) of dienst G (meest Boedapester).

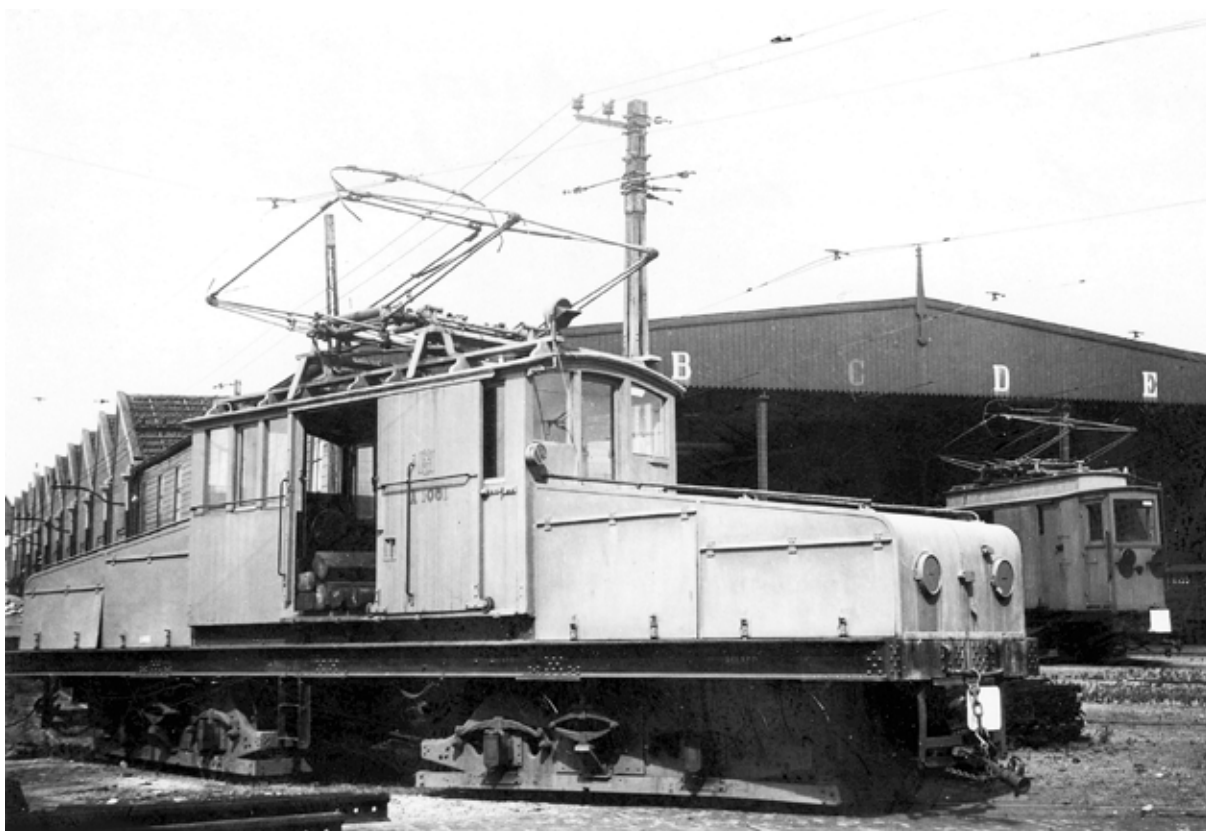
Mijn middelbare school was het Christelijk Lyceum aan de Leidsevaart bij de Schouwjtjesbrug.

Ons klaslokaal was aan de kant van de vaart en ik had een plaats aan de raamkant. Horloges waren in die tijd nog niet een gewoon goed, maar ik kon altijd aan het dienstletterbord zien of het tijd was om het einde van de schooldag te verwachten, vooral als de eerste Métallurgiques voor de avondforensendienst voorbij kwamen. Ik liep naar huis en ging vaak naar het kantoor van oom Piet die me dan meenam voor een rondje door de remise. Mijn moeder was altijd boos als ik olievlekken op mijn windjack had van die "vieze trams" omdat we weer eens in de smeerkuil onder de trams waren geweest.

Hoogtepunt was toen oom Piet mij meenam naar de remisewerkplaats waar de A 457 gereed stond om de bijwagen voor de Amsterdamse kant op te halen. Deze stond altijd geparkeerd op dood spoor aan de Leidsevaart. Daarna terugrangeren naar de remise voor het aankoppelen van de bijwagen voor de Zandvoortse kant. Onder scherp toezicht van zeker drie personen mocht ik de controller in eerste positie zetten en mijn andere hand op de remkraan, eveneens onder scherp toezicht van de echte wagenvoerder. Het Historisch Genootschap beschikt over een foto van die A 457 met oom Piet, leunend uit het zijraam van de cabine. Die foto dateert, naar ik meen, uit 1927.



Piet Scheurleer poseert trots uit het raam van de Boedapester A 457, die nog vrij nieuw was. Remise Leidschevaart, Haarlem.



Eloc. A 1051 "Krokodil" met op de achtergrond eloc. A 1052 "De Dwerg". Remise Leidschevaart, Haarlem, 13 augustus 1942.

Vage herinneringen: In de oorlog toen niets meer werkte ging mijn vader met een collega per fiets naar Werkspoor om een oogje in het zeil te houden. Meer dan eens ging men ook met de elektrische locomotief A 1052 in de nacht naar Amsterdam om aardappelen, etc. voor de NZH-mensen te brengen. Mijn vader ging dan met enige anderen in het diepste geheim mee en kennelijk is dat steeds goed gegaan. De vloeren in twee kantoren moesten na de oorlog worden vervangen, als gevolg van de aardappelen die daar opgeslagen hadden gelegen.

Daags na de opheffing van Amsterdam-Zandvoort is er voor "genodigden" nog een laatste rit gemaakt met een Beijnes tramstel naar Zandvoort. Er moet ook nog ergens een foto bestaan van een Limburgse bijwagen in de remise tijdens de slooperperiode. Op die wagen was door het publiek met verf een tekst aangebracht "De laatste tram" of iets dergelijks.

Ik was in het Verre Oosten toen de tramlijn Amsterdam-Zandvoort werd opgeheven, maar een week later bracht een auto van de NZH enige zaken van historische waarde bij mij thuis. Een echte olie-sluitlantaarn, nummer D of E, een dienstletterbord O en verder enige emaille interieurbordjes. Toen ik in 1964 naar Canada emigreerde en er nog geen sprake was van een "Genootschap", heb ik, op de interieurbordjes na, deze voorwerpen aan het Spoorweg Museum in Utrecht geschonken. Ik bezit nog een grote Märklin trein (1960-stijl) en volg nog steeds via internet de belevenissen van de tram in westelijk Nederland.

De rit met de A 327 van de Tramweg-Stichting zal ik niet gauw vergeten. Het was een lange stap terug naar de verbinding met de NZH. Georg heeft zowat al mijn overgebleven NZH-voorwerpen gekregen en ik vind het een prettig idee dat deze zaken op verantwoorde wijze worden bewaard. Ik heb grote bewondering voor de mensen van het Historisch Genootschap, vooral voor de toewijding, die aan het erfgoed van het NZH-trambedrijf wordt besteed. We always soon forget.

NOG VELE JAREN, GEORG en HAN !!!!!

ACTIVITEITEN

Laatste rit HTM Buitenlijner herdacht door Rinus van de Kuil

8 januari



Afscheidsrit met buitenlijner HTH 59, 8-1-1965. Foto: J. Blok. 50 jaar later op herhaling met buitenlijner HTH 58, 8-1-2015.

Wie had kunnen denken dat mijn suggestie de laatste rit met een HTH-buitenlijner van vrijdag 8 januari 1965, exact 50 jaar later op donderdag 8 januari 2015 te herhalen, tot zo'n fantastische avond zou leiden? Voor deze herdenking stond buitenlijner 58 en vanwege de massale opkomst samen met bijwagen 779 opgetuigd als lijn 37 klaar in de remise Scheveningen.

De operatie werd geleid door in historisch uniform gestoken conducteur Raymond Naber, met op de bok de eveneens in historisch uniform gestoken Leo Flaton. Via de route van lijn 9 werd naar het CS gereden, waar op het zijspoor werd gewacht om op dezelfde tijd als 50 jaar geleden van de Turfmarkt te kunnen "vertrekken". En inderdaad om 20.15 uur passeerde de combinatie 58+779, rijdend op het Spui, luid fluitend het voormalige beginpunt op de Turfmarkt voorbij. Toen verder via de bekende route naar 's-Gravenmade, waar bij het naderen van deze halte om 20.32 uur, door de conducteur werd verzocht om over te stappen op de gereedstaande bus naar Delft.

Onderweg werd het maken van de bekende foto van 50 jaar geleden, genomen tijdens de laatste rit met buitenlijner 59, met de toen en nu aanwezige passagiers Cor Campagne en Hans Vollebregt, nog een aantal keren herhaald. Na een uitgebreide fotosessie, waar tram en bus een paar honderd keer werden gefotografeerd, werd de terugreis aanvaard. Via het CS en de route van lijn 1, werd tegen tien Scheveningen bereikt. Waar tenslotte buitenlijner 90, die die dag 50 jaar geleden nog een rol had gespeeld, klaar stond om bezichtigd te worden. Bij deze alle deelnemers bedankt voor deze fantastische avond, met in het bijzonder Raymond Naber en Hans Vollebregt voor de organisatie, Leo Flaton voor zijn vlekkeloze besturing en de HTH voor het verlenen van toestemming voor deze unieke herdenking.



's-Gravenmade, 20.32 uur.

Foto: Aad de Meij.



Roger Vermeulen laat Rob van Oostenrijk zijn trofee zien, het lijnbord van de laatste rit Turfmarkt - 's-Gravenmade in 1965.

70 JAAR GELEDEN "Het Vergissingsbombardement"



De genodigden in het Atrium, 18-2-2015.



Tramstel A 614/613 op de Schenkweg, augustus 1945. Foto: J.A. Bonthuis.

Wethouder Joris Wijsmuller opende op woensdag 18 februari de tentoonstelling "Het Vergissingsbombardement" in het Atrium van het stadhuis in Den Haag. De tentoonstelling was te zien tot 16 maart. Op 3 maart 1945 wilden de geallieerden de V2-installaties in het Haagse Bos bombarderen. Dit bombardement ging op gruwelijke wijze mis. Door verschillende fouten kwam een groot deel terecht op het Bezuidenhout en het Korte Voorhout. De brandweer stond machteloos doordat de harde wind de branden aanwakkerden, die door de bominslagen waren ontstaan.

De tentoonstelling in het Atrium gaf een beknopt overzicht van wat er 70 jaar geleden heeft plaats gevonden, een donkere bladzijde uit de geschiedenis van het Bezuidenhoutkwartier, waarbij 550 bewoners zijn omgekomen. Op verschillende momenten is deze gebeurtenis in Den Haag herdacht, zo ook in Mariahoeve, de wijk ten noorden van het Bezuidenhout. Hier bracht Bram van der Vlugt in het Diamanttheater de voorstelling "De drievingerige luiaard" voor het voetlicht, samen met zijn dochter Hester (viool), zoon Floris (saxofoon en klarinet) en Lucas Dols (contrabas). In deze voorstelling, waarin ze voor het eerst samen op het toneel optraden, gaf men een mix van vertellingen en muziek. Bram van der Vlugt heeft het bombardement meegemaakt en vertelde ondermeer dat hij samen met zijn broer de warme bomscherven van straat haalde. Hun huis aan de rand van de wijk bleef wonderwel gespaard. Ze hebben het gelukkig overleefd, zodat Bram van der Vlugt na 70 jaar in een reeks van voorstellingen zijn ervaring samen met zijn kinderen naar voren kon brengen.



3300 verwoeste woningen en 12.000 mensen dakloos.



Hester, Floris, Lucas en Bram na de concertvertelling.



Een macaber beeld uit 1945, gemaakt door Wim Berssenbrugge (collectie Haags Historisch Museum), op de hoek van de Wilhelminastraat en de Theresiastraat. Op de achtergrond de Onze Lieve Vrouw van Goede Raad kerk. Elk jaar herdenken de bewoners van het Bezuidenhout dit vergissingsbombardement. Op de achtergrond is de nieuwe kerktoeren zichtbaar.

In het wijkcentrum aan de Johannes Camphuijsstraat 25 in het Bezuidenhout werd op 25 februari een uiteenzetting gegeven over een documentaire film van het bombardement. Vervolgens werd de rolprent voor het eerst die avond vertoond. Het Bezuidenhout vóór, tijdens en na het vergissings-bombardement werd in beeld gebracht en is vervaardigd in opdracht van de Stichting 3 maart '45 door de Haagse Amateur Filmclub. Door de grote belangstelling werd een tweede avond ingepland. Na afloop kwamen wij in gesprek met de cineasten Joop Keus en Jan Heijdra, de makers van de film en hebben wij hen uitgenodigd voor een nadere kennismaking.



De heren Heijdra (m) en Keus (r) in ons depot te Delft.



Tegen het decor van het station Staatspoor kwam op 11 juli 1948 de halte Cornelis Speelmanstraat van de Blauwe Tram weer in dienst.

Namens het Haags comité "Bezuidenhout herstel" werd een krans aan de tram bevestigd.



Vergaderen in de B 412 te Haarlem voor het Najaarsfeest in Katwijk. Een deel van het bestuur uit Katwijk aan den Rijn voor het NZH-haltehuisje, waarvan later vier stuks zouden worden nagebouwd. V.l.n.r.: Hans Barnhoorn, Ruud van Rijn, Eric Koelewijn, Jaap van Duijn en de voorzitter van de Oranjevereniging Jan de Winter.

De mogelijkheid voor een Blauwe Trammanifestatie in Katwijk aan den Rijn werd in Haarlem al vroeg in het jaar besproken met vertegenwoordigers van het NZH-Vervoer Museum aan de Leidsevaart te Haarlem, de Oranjevereniging Katwijk aan den Rijn, de werkgroep Scheveningen van de Tramweg-Stichting (TS) en onze stichting.

Men had hiervoor een hoofdrol toebedacht aan het Boedapester stuurstandrijtuig B 412 in combinatie met het motorrijtuig A 106. Doel: in de laatste week van augustus een tijdelijk spoor in de Rijnstraat laten aanleggen, waarop NZH-trammaterieel zou kunnen rijden met er tussenin een generatorwagen voor de stroomvoorziening. Ook werd voorgesteld in die week een expositie te organiseren.

Vervolgbesprekingen vonden plaats in onze vergaderruimte te Delft op 9 februari en 17 april; voorts op 17 maart, 7 mei, 11 juni, 2 juli en 6 augustus in gebouw "De Roskam" van de Oranjevereniging Katwijk aan den Rijn. Al snel werd duidelijk dat het NZH-Vervoer Museum niet zou meewerken aan het beschikbaar stellen van het Boedapester tramrijtuig.

Om als smaakmaker te dienen tijdens een sponsorenbijeenkomst in "De Roskam" op vrijdag 29 mei vond ruim van tevoren het transport van de mock-up plaats van ons NZH-depot in Delft naar een opslagruimte in Katwijk aan den Rijn. Daags na het sponsortreffen werd de mock-up gedemonteerd en weer ter plaatse opgeslagen in afwachting van de dingen die zouden komen. Op pagina 20 t/m 32 wordt uitgebreid verslag gedaan van dit unieke tramevenement, dat niet gauw zal worden vergeten.

Archiefbezoek

26 januari

Samen met collega's van erfgoedorganisaties uit de directe omgeving van Den Haag waren wij in het Haags Gemeentearchief uitgenodigd voor een bijeenkomst i.v.m. het samengaan van het Haags Gemeentearchief met het archief van de gemeente Leidschendam-Voorburg.



Directeur Maarten Schenk overhandigde aan een vertegenwoordiger van het archief Leidschendam-Voorburg een aquarel uit 1918 met een afbeelding van de Voorburgse Broeksloot van J. Hoijnc van Papendrecht.

Modelbouwer Niek Hesp op bezoek

1 april



Overdracht van NZH-halte Kostverloren door de maker Niek Hesp.

Het fraaie schaalmodel 1:32.

Het was beslist geen 1 april grap toen Niek Hesp ("de burgervader van Hespedam") en zijn zwager Rob Luijer ons in Delft kwamen bezoeken. Bij die gelegenheid bood Niek ons een schaalmodel aan van het NZH-haltehuisje "Kostverloren" in Zandvoort. Vervolgens kon de aanwinst in de vitrine tussen de modellen van Frank Smit worden bijgeplaatst. Niek is een geroutineerde modelbouwer, kijk maar eens op zijn website www.hespedam.nl

NZH-filmavond bij de NVBS te Voorschoten

15 april



Stipt op tijd begon de voorstelling. Hierna echter kwamen nog de nodige bezoekers binnen en werden stoelen bijgezet.

Altijd weer een vol huis wanneer het e.e.a. wordt getoond het trambedrijf van de NZH. Gedigitaliseerde beelden van oude films verschenen op het doek uit het filmarchief van de SNR en andere bronnen. Zo was er een film van F.C. Wieder uit de periode 1938-1941. Maar ook uit de nadagen van het trambedrijf, gefilmd door o.a. H.A. van Diggele, H.J.F. de Roy van Zuydewijn en N.J.W. Easton. Ook opnamen van het smalspoornet van J.F.S. Esser, C.R. Tiddens en J.Th van Feer.



In dezelfde zaal in Voorschoten gaf op 17 juni Hans van Lith uit Voorburg zijn presentatie "Spoorwegen in oorlog".

De presentator tijdens de voorbereiding van zijn interessante lezing over de oorlogsjaren.



De bijeenkomst verliep in een geanimeerde sfeer.

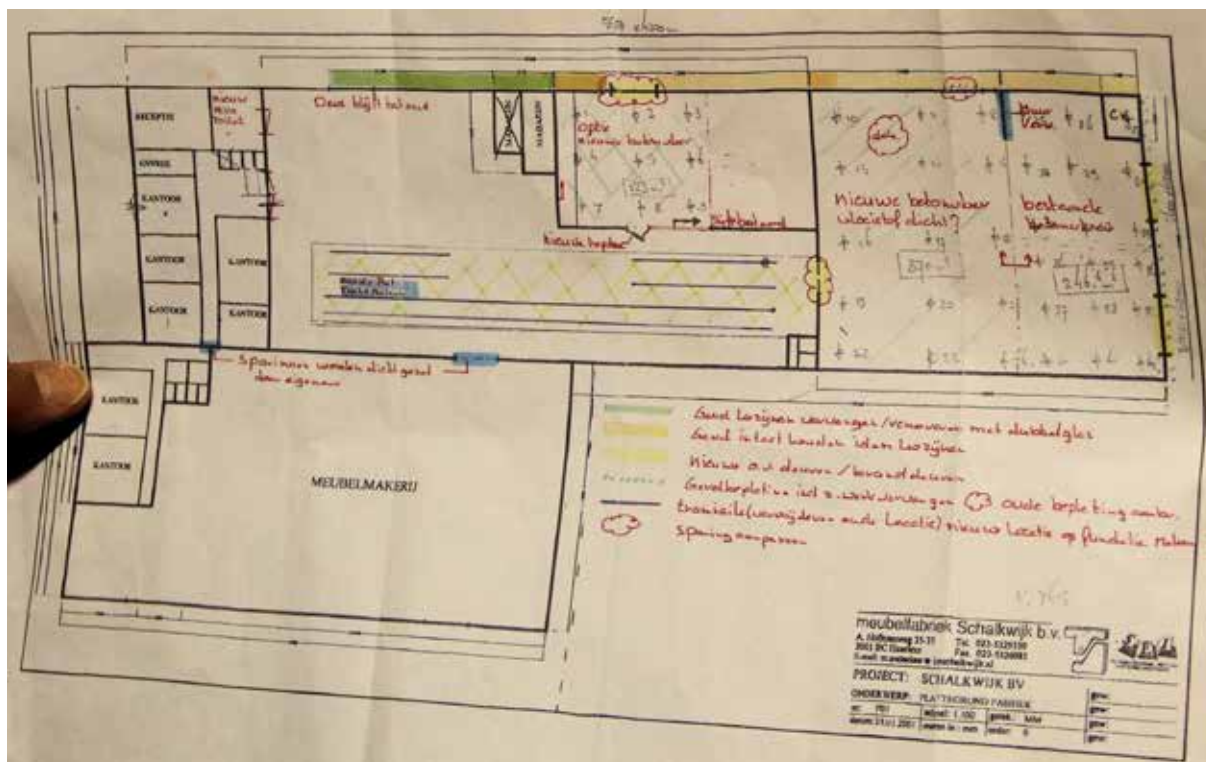


Men toonde veel belangstelling voor onze collectie.

Op uitnodiging van de Tramweg-Stichting en onze organisatie vond 's middags in onze vergaderruimte te Delft een kennismakingsbijeenkomst plaats met een delegatie van het NZH-Vervoer Museum te Haarlem. Onze verbeterde introductiefilm "Houwen die Blauwe" werd getoond en de onderlinge mogelijkheden werden nader besproken.

De nieuwe directeur Tonnie Hodes schetste de werkzaamheden in Haarlem, waaraan men al geruime tijd werkt. Zoals de voorbereidingen voor de verhuizing van de Leidsevaart naar een nieuw onderkomen in de Waarderpolder, een industriegebied in Haarlem-Noord.

Op een eerder gedaan verzoek de Boedapester B 412, voor de komende Blauwe Trammanifestatie "Memory Lane" in Katwijk aan den Rijn beschikbaar te stellen, werd helaas afgewezen. Naar voren werd gebracht dat de tram vooral vanwege het veiligheidsaspect niet beschikbaar kon worden gesteld.



Globaal overzicht met de indeling van de nieuwe locatie in de Waarderpolder.
Adres: Stichting NZH Vervoer Museum, A. Hofmanweg 35, 2031 BH HAARLEM.

Begin mei ontvingen wij namens de directeur van het NZH Vervoer Museum een persbericht, dat de verhuizing van het museum aanstaande is. Meer hierover op bladzijde 16 t/m 18. Hierbij de tekst:

NZH Vervoer Museum verlaat historische locatie aan de Leidsevaart.

Het NZH Vervoer Museum, nu nog gevestigd in het voormalige NZH-complex aan de Leidsevaart in Haarlem, verhuist deze zomer naar de Haarlemse Waarderpolder. Op de Leidsevaart maakt het museum plaats voor de bouw van een complex nieuwe woningen onder de naam Remise Haarlem.

Over de datum en alle bijzonderheden rond het overbrengen van de collectie van het museum, waaronder de historische trams en autobussen, zal nog uitgebreid publiciteit worden gegeven.

Eerst als bedrijfsmuseum, later als zelfstandige stichting, heeft het NZH-museum deel uitgemaakt van de omgeving waaruit zij is voortgekomen. In 1899 werd voor de ENET (Eerste Nederlandsche Electriche Tramwegmaatschappij) aan de Leidsevaart een remise met werkplaats voor trams en een elektrische centrale gebouwd. In 1904 bouwde de ESM (Electriche Spoorweg Maatschappij) op dit zelfde terrein een nieuwe remise als onderkomen van de trams voor de bekende tramlijn Zandvoort – Haarlem – Amsterdam. Eveneens werd in 1904 de ENET overgenomen door de ESM.

De exploitatie van alle ESM-tramlijnen werd op haar beurt in 1924 overgenomen door de NZH. Die bouwde later een nieuw hoofdkantoor aan de Leidsevaart dat in 1931 in gebruik werd genomen. Dit hoofdkantoor zal als laatste restant van het oorspronkelijke complex binnenkort gesloopt worden.



Het nieuwe hoofdkantoor, 1930.

In 1981, bij de viering van het honderdjarig bestaan van de NZH, werd een bescheiden museum ingericht als herinnering aan de voorgaande 100 jaren. De positieve reacties op dit initiatief hebben de NZH verleid om dat museum uit te bouwen. Later is het museum in een eigen gebouw op de Leidsevaart ondergebracht.

Begin deze eeuw verhuisden de bussen van Connexxion, waarin de NZH inmiddels was opgegaan, naar een nieuwe vestiging in de Waarderpolder. Hiermee kwam op dit stukje Haarlem een eind aan ruim honderd jaar tram- en busgeschiedenis. Het terrein aan de Leidsevaart is inmiddels bestemd voor woningbouw: project Remise Haarlem. Ontwikkelaar Hoorne Vastgoed start dit najaar met de bouw. In goed overleg met de gemeente Haarlem, Hoorne Vastgoed en hoofdsponsor Connexxion is voor het NZH Vervoer Museum aan de A. Hofmanweg in de Waarderpolder vervangende ruimte gevonden. Dit gebouw biedt na verbouwing de mogelijkheid alle museumfuncties onder één dak te brengen: tentoonstellingsruimte, ruimte voor onderhoud en restauratie van bussen en trams, archief en kantoor.

De historische bussen en trams verhuizen deze zomer naar het nieuwe onderkomen. Daarna zullen de laatste gebouwen van de NZH aan de Leidsevaart gesloopt worden. Het nieuwe museumonderkomen zal dit najaar officieel worden geopend.



Op uitnodiging van de gezamenlijke Oranjeverenigingen van Katwijk, Rijnsburg en Valkenburg, namens burgemeester drs. Jos Wienen en de voorzitter Jan de Winter, bezochten wij een bijzonder programma, dat men in het kader van 70 jaar bevrijding had georganiseerd. Onderdeel van het programma, dat om 13.30 uur aanving, was een parade met muziek en militaire historische voertuigen. Het werd mede ondersteund door samenwerking met het ministerie van defensie. Op de Zeeweg werd tegenover een tribune voor genodigden en veteranen uit Canada de vrijheidsvlam ontstoken en de vlaggen gehesen. Rond 15.00 uur begon het defilé dat groots van opzet was. Na afloop was er nog een gezellig samenzijn in het gemeentehuis.



De burgemeester verwelkomt de genodigden in het gemeentehuis en neemt hierna het defilé af ter hoogte van de eretribune.



"Rekwisieten van defensie" kwamen in beeld en ook paradeerden er militairen over de Zeeweg in Katwijk aan Zee.



De Oranjeverenigingen en de plaatselijke instellingen toonden met praalwagens de landelijke manifestatie "70 jaar Bevrijding".



In het archief werden de voor ons van belang zijnde kokers uitgezocht m.m.v. het hoofd collecties Peter-Paul de Winter.

Het Nederlands Spoorweg Museum te Utrecht droeg een groot aantal kokers met materieeltekeningen van de Haarlemse rijtuigenfabriek Beijnes in langdurig bruikleen aan ons over. Bedoeling is deze in kokers opgenomen tekeningen te registreren en voor zover mogelijk te digitaliseren.

Tijdens die overdracht ontvingen wij ook een aantal modeltekeningen van NZH-materieel, uitgegeven door de NVBS, de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen en door de NVM, de Nederlandse Vereniging van Modelbouwers.

Sponsorbijeenkomst in "De Roskam"

29 mei



Op deze dag werden de plannen van de Oranjevereniging wereldkundig gemaakt om de Blauwe Tram terug te halen naar Katwijk. Een aftrap speciaal georganiseerd voor de sponsors en de media uit de regio. Er werd voor een mystieke Blauwe Tramsfeer gezorgd met behulp van een rookmachine en kleurrijke verlichting, waarbij onze mock-up al fluitend in sprookjesland arriveerde. Er werden hapjes en drankjes geserveerd en de plaatselijke bakker had voor deze gelegenheid een Blauwe Tramtaart vervaardigd, waaraan hij een dag had gewerkt. Niettemin ging ter plekke het mes er in.



Voorzitter Jan de Winter reikt hier het eerste ticket uit aan Nico van Maren. De mock-up van Boedapester B 412 kwam tevoorschijn en vervolgens werd de taart in de vorm van motorwagen A 106 aangesneden.



Het transport van het smalspoor materieel klaar voor vertrek bij het oude NZH-hoofdkantoor. Een groot deel van het complex is reeds afgebroken. Met de nog uitgekilde A 14 op de achtergrond leek het wel of we in een oorlogsgebied verzeild waren geraakt.

Onbekenden zagen tussen de bedrijven door kans een pantograaf te stelen. Dat er tijdens grote projecten, zoals deze verhuizing, iets mis kan gaan is niet altijd uit te sluiten. Maar het erfgoed buiten laten liggen in de nabijheid van slopersactiviteiten is niet erg handig.



TV-zender SBS 6 maakte melding van het gestolen erfgoed en Gerrit Schaap deed in deze uitzending een oproep.



Ondanks de optische beveiliging ging het toch mis. Henk van den Born werkt aan een onderdeel van de A 14, de ontvreemde pantograaf is hier duidelijk zichtbaar. Ook het landelijke blad "Metro" maakte er melding van, echter zonder resultaat.

Smalspoormaterieel op transport



Op deze zonnige zaterdag 11 juli vond het transport plaats van het smalspoormaterieel naar het nieuwe onderkomen. Restauratiewerkzaamheden behoeven niet meer in de open lucht te worden uitgevoerd en men heeft nu meer ruimte.



Directeur Tonnie Hodes ontving die dag van oud-directeur André Testa de uitnodiging voor de openingsrit van de elektrische tramlijn Leiden-'s-Gravenhage-Scheveningen uit 1924. Operatie B 412 geslaagd! Mede dankzij "huistransporteur" Brouwer, die het erfgoed veilig naar de nieuwe locatie heeft overgebracht. Even later die dag brak een hevige zomerstorm los.

Die dag vond 's morgens in onze vergaderruimte een bespreking plaats met een tweetal vertegenwoordigers van het Waterlands Museum De Speeltoren te Monnickendam.

Er is overeengekomen in het najaar van 2016 een expositie in te richten. Het is dan ruim zestig jaar geleden dat de Waterlandse tramlijn van Amsterdam/Noord naar Volendam via Buiksloot, Broek in Waterland, Monnickendam en Edam werd opgeheven.

Voorzitter Frans Fontaine en Jacqueline Weg toonden zich enthousiast bij het zien van specifieke attributen van de Waterlands Tram.



In de nacht van 29 op 30 september 1956 werd met motorwagen A 14 onder grote belangstelling afscheid genomen van de tram in Monnickendam.

MEMORY LANE

Manifestatie in Katwijk aan den Rijn

24 augustus

door Han Geijp

In de laatste week van augustus, van maandag tot en met zaterdag, organiseerde de Oranjevereniging van Katwijk aan den Rijn in samenwerking met de Tramweg-Stichting en ons Genootschap een uniek evenement, namelijk de terugkeer van de Blauwe Tram in de Rijnstraat. Het was voor de Oranjevereniging een lang gekoesterde wens waaraan de TS en ons Genootschap, ook al was het maar voor een week, met heel veel inzet hebben meegewerkt om deze wens realiteit te laten worden. De onderlinge samenwerking van de deelnemende organisatoren was bijzonder plezierig en vriendschappelijk. Niets was te veel en elke uitdaging werd positief aangegaan.

"Geschiedenis wordt weer realiteit" schreef men in de uitnodiging. "De Oranjevereniging heeft zichzelf overtroffen bij de Najaarsfeesten dit jaar", kopte de plaatselijke krant. Het Leidsch Dagblad schreef later over de gerestaureerde A 106: "Huis van oma rijdt door de Rijnstraat".

Het icoon Blauwe Tram uit de "goede oude tijd" was voor even terug in Katwijk en met veel succes!



Voorzitter Jan de Winter in "De Roskam" tijdens het interview op 27 mei met Allieke Hoogenboom van het Leidsch Dagblad. Enige tijd later besteedden de regionale media de nodige aandacht aan dit bijzondere evenement in Katwijk aan den Rijn.

De Rijnstraat werd voor deze traditionele feestweek, ter ere van de verjaardag van Koningin Wilhelmina (*31 augustus*), geheel autovrij gemaakt en werd voor even het domein voor de tram en de voetgangers. Om dit mogelijk te maken was een ca. 500 meter lange spoorbaan op bielzen aangelegd en afgezet met dranghekken voor de veiligheid. Ter hoogte van "De Roskam", het onderkomen van de zeer actieve Oranjevereniging, had men een overweg gerealiseerd. Nabij het gebouw "Open Hof" was het beginpunt van de tram, waar een perron was geconstrueerd. Vooraf kon een kaartje worden gekocht bij een van de vier karakteristieke NZH-tramhaltehuisjes, die door vrijwilligers van de Oranjevereniging op perfecte wijze waren nagebouwd. Het was een bijzondere belevenis om een retourrit door de Rijnstraat te maken, vanaf de halte Moleneind tot aan de halte Veereinde. Halverwege het traject passeerde men het fraai gerestaureerde voormalige haltegebouw met luifel van de Rijnlandsche Stoomtram en verderop herberg "De Roskam".

De Blauwe Tramrijtuigen van de Tramweg-Stichting, de NZH-motorwagens A 106 en A 327 met er tussenin de goederenwagen C 117 met daarop een 100 KVA-generator. Deze krachtbron leverde via een gelijkrichter ca. 540 Volt gelijkspanning voor beide motorwagens. De trams werden 's nachts bewaakt en rondom met hekken afgesloten.

Motorwagen A 106 heeft vanaf de opening in 1911 tot 1949 voornamelijk gereden op de kustlijnen van Leiden naar Katwijk en Noordwijk. Na de buitendienststelling heeft deze wagen ruim 35 jaar voornamelijk dienstgedaan als noodwoning aan de Nieuwkoopse Plassen. Na ruim 32 jaar nauwgezet restauratiewerk door vrijwilligers van de Tramweg-Stichting is deze Blauwe Tram na kort tevoren te zijn getest, ingezet om voor het eerst weer passagiers te vervoeren en dat nog wel in Katwijk. Op de laatste dag werden aansluitend extra diensten gereden vanaf de halte Moleneind naar de Boulevard in Katwijk aan Zee met een NZH-bus van het Haags Bus Museum ("Bolramer" NZH 4842).

In gebouw "Open Hof" aan het begin van de Rijnstraat had ons Genootschap een tentoonstelling ingericht over de Blauwe Tram, die al meer dan een halve eeuw uit het straatbeeld was verdwenen.



De expositieruimte was gereed om de grote stroom bezoekers te ontvangen. Ruim een half jaar werk voor slechts één week.

In 70 wissellijsten met zo'n 280 afbeeldingen werd een treffend beeld weergegeven van het tramverkeer op de lijn Leiden-Katwijk via Oegstgeest en Rijnsburg.

Maar ook tramonderdelen, uniformstukken, schaalmodellen, conducteursattributen, dienstregelingen en vervoerbewijzen, geëxposeerd in vitrines, beschikbaar gesteld door het Katwijkse Museum.

Al met al een overzicht vanaf de stoomtijd tot de opheffing van de Blauwe Tramlijn op 7 oktober 1960. Ook te bewonderen was onze mock-up van de Boedapester B 412, die een prominente plaats in de hal had gekregen en veel belangstelling trok. Verder werden in die week films vertoond en lezingen gehouden door de NVBS en ons Genootschap. Bij de entree hadden wij een verkoopstand ingericht met o.a. dvd's en boeken.

Dagelijks van 10.00 tot 22.00 uur werd de tentoonstelling druk bezocht. Alleen al aan het aantal verkochte kopjes koffie kon worden afgeleid dat er vele duizenden bezoekers waren geweest. En dat heeft het gastvrije kostersechtpaar Nel en Henk van Egmond van "Open Hof" ervaren. Het was dan ook voor hen een buitengewoon drukke periode. Wij hebben die week veel plezier met elkaar beleefd. Niets was hen teveel en onze opzet van de tentoonstelling viel eveneens in goede aarde, waaraan dan ook optimaal werd meegewerkt. Bovendien werd daarbij de inwendige mens niet vergeten. Ook het trampersoneel werd in de watten gelegd en voelde zich direct helemaal thuis.

Het was een megaproject waaraan alle deelnemende organisaties al vroeg in het jaar waren begonnen om het geheel in goede banen te leiden. In werkgroepen werden diverse taken opgepakt, o.a. vergunningen, veiligheid, transport, etc. Heel wat uitdagingen konden worden overwonnen. Soms ging er wel eens wat mis of bijna mis, net als bij het trambedrijf van weleer. Tijdens de eerste proefrit ging het ook even niet goed. Waren de testen in de Haagse Lijsterbesremise, de thuishaven van de A 106, goed verlopen, in Katwijk kreeg men de tram niet aan de praat: de generator bleek kortsluiting te maken. De oplossing werd gevonden om van de generator een zwevende spanningsbron te maken. Het zat in de aarde en de nul-fase.



Motorwagen A 327 even naast het spoor. Foto: R. Naber.



Geen probleem voor de mannen van de Oranjevereniging.



De koppeling die het bijna had laten afweten.



Een originele koppeling uit onze expositie bracht redding.

Tijdens de eerste proefrit op zondag 23 augustus, die stapvoets werd afgelegd, liep de A 327, bijna aan het einde van het traject, uit het spoor. De schade viel gelukkig mee. Maar toch een vervelende zaak, waardoor een "negatief" persmoment voor dit mooie project zou kunnen ontstaan. Dat anti-reclame ook reclame is, leverde dit weer extra aandacht op voor het Najaarsfeest. Het baanvak, bestaande uit stukken sloopspoor van 6 meter lengte, bleek niet overal vloeiend verbonden te zijn met de lasplaten en klemmen, waardoor de ontsporing was ontstaan. Gelukkig wisten de mannen van de Oranjevereniging deze ontsporing in "eigen beheer" professioneel op te lossen. Geen punt voor de Katwijkers, die na uitvoerig overleg in "De Roskam" met een plan van aanpak deze omissie al snel onder controle kregen. Hierbij heeft onze donateur Wim Beukenkamp met zijn expertise een hoofdrol gespeeld. Gedurende het evenement heeft men de vooraf geplande retourritten correct kunnen afwerken. Het baanvak kreeg die week wel extra aandacht voor, mogelijk losgelopen bouten en werden raillassen extra ingevet.

Bijna ging het mis toen wij op vrijdag werden geattendeerd door een jongeman, die zag dat er iets niet klopte met de koppeling tussen de A 106 en de goederenwagen C 117. Hij had ernstige scheuren waargenomen, waardoor het geheel los zou kunnen geraken. De koppeling moest met spoed worden vervangen. Dat kon ter plekke worden opgelost omdat wij in de tentoonstellingsruimte een origineel koppelstuk hadden liggen. De passagiers hebben het omwisselen nauwelijks gemerkt en zo kwam ons koppelstuk na ruim een halve eeuw weer echt in bedrijf. Dankzij deze oplettende jongeman kon het sprookje van de Blauwe Tram in de Rijnstraat zonder verdere problemen worden voortgezet.

Over dit koppelstuk is nog te vermelden dat dit onderdeel afkomstig was uit Leidschendam, vlakbij de Damlaan, waar zich dienstwoningen bevinden voor spoor- en tramwegpersoneel. Een van de bewoners bezat deze koppeling, die hij gebruikte voor zijn gymnastische oefeningen. In het zicht van de opheffing in 1961 schopte hij het object uit de tram bij het passeren van zijn huis. Na afloop van zijn dienst nam hij het gevonden voorwerp mee. In onze niet aflatende zoektocht naar NZH-relikwieën kwamen wij met de eigenaar in contact en hebben dit object kunnen ruilen voor een duplicaat zonder historische waarde, maar wel met hetzelfde gewicht.



Nostalgische kinderspelletjes kwamen die week weer tot leven: "even wachten op de tram", maar dan heb je ook wat!



Uit ontelbare foto's die tijdens dit evenement zijn gemaakt, is dit slechts een kleine impressie. De omslag van het programma-magazine, de bouw van de 4 haltehuisjes, eerste tram op rails, de opening, 94-jarige wagenvoerder H. Roosa geniet van de rit, de krant, blik vanuit de tentoonstellingsruimte, een avondrit, overzicht vanuit de "De Roskam" en het uitzwaaien van de tram.

Tramhistorie uit de regio Katwijk

De voorgeschiedenis

door Georg Groenveld

De elektrische tramverbinding van Leiden naar Katwijk aan Zee van de Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Maatschappij kende een interessante voorgeschiedenis. In navolging van Scheveningen, dat in 1879 de landelijke primeur had door een stoomtramverbinding met Den Haag, zette een Katwijkse comité alles in het werk om een railverbinding te krijgen met het spoorstation in Leiden. Hierbij moesten de sporen van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij, de HIJSM, aan de Rijnsburgerweg worden gekruist.

Op dinsdag 2 november 1880 werden de statuten van de Rijnlandsche Stoomtramweg Maatschappij, de RSTM, koninklijk goedgekeurd. De heer Pieter Crans uit Den Haag, die ook betrokken was geweest bij de Scheveningse stoomtramlijn, werd benoemd tot directeur van de RSTM tegen een jaarsalaris van 1500 gulden. De Katwijkse aannemer Krijn Haasnoot zorgde voor zowel de aanleg van de trambaan als de bouw van de bruggen.



Het trammaterieel bestond uit 5 stoomtram-locomotieven van Engels fabricaat, 10 rijtuigen, 2 bagagewagens, 2 veewagens en 3 open goederenwagens. Voor de locomotieven, rijtuigen en wagens verrees even buiten Katwijk aan Zee een remisecomplex. Op zaterdag 4 juni 1881 vond met feestelijk vertoon de openingsrit plaats van de 9 kilometer lange stoomtramlijn vanaf het Stationsplein in Leiden naar de Boulevard in Katwijk aan Zee.

Katwijk aan den Rijn met stoomtram op de Overrijn.

Twee jaar na de opening droeg de RSTM de exploitatie van haar lijn over aan de HIJSM. In 1884 liet de RSTM aan de Tramstraat in Katwijk aan Zee een stationsgebouw realiseren met bovenwoning voor de haltechef. De aanbesteding voor een haltegebouw met bovenwoning aan de Voorstraat (de huidige Rijnstraat) in Katwijk aan den Rijn vond plaats op maandagmiddag 29 april 1901 in het "Centraal Personenstation" te Amsterdam. De vele ontsporingen door stuifzand in het Waaigat te Katwijk aan Zee was oorzaak dat de stoomtram in de loop van het jaar 1900 niet meer op de Boulevard verscheen en de lijn tot bij het haltegebouw in de Tramstraat werd ingekort. In haar dertigjarig bestaan ondervond de stoomtram veel concurrentie van het voordeliger vervoer met stoomboten, die al voor de komst van de stoomtram de verbinding met Leiden onderhielden.

De Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Maatschappij.

De NZHTM nam in 1911 de stoomtramlijn over en bouwde de lijn om voor elektrische tractie. Waar dat qua ruimte mogelijk was werd de lijn dubbelsporig uitgevoerd. In datzelfde jaar 1911 werd de centrale werkplaats in Rijnsburg opgeleverd die gedurende een halve eeuw werk zou verschaffen aan meer dan zestig vakmensen.

Op dinsdagmiddag 17 oktober 1911 werd met in Duitsland gebouwde crèmekleurige tramrijtuigen de feestelijke openingsrit gehouden van Leiden naar Katwijk aan Zee. Tussenstops waren er in Rijnsburg, waar de genodigden de nieuwe werkplaats konden bezichtigen en ook in Katwijk aan den Rijn, waar het gezelschap op de gevoelige plaat werd vastgelegd.

Tram in de Rijnstraat, voorheen Voorstraat, met A 108 rond 1915 (*ingekleurde ansichtkaart*) naast de luifel van het voormalige haltegebouw van de Rijnlandse Stoomtram.





De genodigden verzamelden zich voor het gemeentehuis, waarbij de inwoners van Katwijk aan den Rijn op afstand werden gehouden. De plaatselijke harmonie zorgde voor de muzikale omlijsting. Een eeuw later is het stadhuis niet meer in gebruik, maar kreeg wederom een openingsrit voor haar deur, door de Oranjevereniging bedacht als "Memory-Lane". De vips uit onze tijd zaten nu, zij het in een geheel andere outfit, gezellig in de tram en beleefden de tramrit gelijk hun voorvaderen.



De genodigden in de "voorgeschreven" kleding van die tijd.



Openingsrit 2015. Foto: H. Peters.

De Blauwe Boedapesters

Tijdens de Eerste Wereldoorlog ontstond op de kustlijn Leiden-Katwijk een tekort aan reserve-materialen, zodat oude stoomtramrijtuigen op de elektrische tramlijn moesten worden ingezet. In de loop van 1924 verrees voor de komst van de nieuwe tramrijtuigen uit Boedapest een remisecomplex aan de Rijsburgerweg te Leiden. In de daaropvolgende jaren werd het gehele trammaterieel van de NZH geleidelijk in de fraaie blauw-grijze kleurencombinatie uitgevoerd en werd de benaming "Blauwe Tram" al snel een begrip. Na de elektrificatie van de stoomtramlijnen Leiden-Den Haag en Den Haag/Staatsspoor-Scheveningen in 1924 werden rechtstreekse trams als zogenaamde "Versnelde Tram" ingezet tussen de kustplaatsen Katwijk, Noordwijk en Scheveningen.

W.O. II en de jaren daarna



Eerste tramrit juni 1945. Foto: P. du Croix.

De Blauwe Tram nabij "De Roskam" in de Rijnstraat.

Foto: P. van Rooijen.

De Tweede Wereldoorlog had meer consequenties voor het tramverkeer. Op last van de Duitsers moest de dienstregeling worden ingekrompen en werden verduisteringsmaatregelen doorgevoerd. Dit laatste betekende ondermeer dat de binnen- en buitenverlichting van de tramrijtuigen tot een uiterst minimum moest worden beperkt. Om het stroomverbruik zoveel mogelijk terug te dringen werden verscheidene halteplaatsen opgeheven. Door brandstofgebrek was er nog nauwelijks wegverkeer, waardoor een enorme toeloop op de tram ontstond en extra materieel moest worden ingezet. Van een normale dienstregeling was hierdoor eigenlijk geen sprake meer.

Op 23 september 1944 legde het trampersoneel in opdracht van de Raad van Verzet het werk neer nadat zes dagen eerder de landelijke spoorwegstaking was afgekondigd. In die tijd was de trambrug over het Additioneel Kanaal tussen Rijnsburg en Katwijk aan den Rijn uitgenomen, omdat men bang was dat deze brug zou worden opgeblazen. De eerste na-oorlogse trams van Leiden naar Katwijk konden dan ook van 25 juni tot begin oktober 1945 niet verder rijden dan tot de Sandtlaan. Nadat de trambrug was teruggeplaatst kon de normale dienst naar Katwijk aan Zee op 6 oktober 1945 worden hersteld.

Op 27 mei 1955 werd het spoorviaduct aan de Rijnsburgerweg in Leiden door minister J. Algera van Verkeer en Waterstaat officieel in gebruik genomen, zodat eindelijk vertragingen voor het tramverkeer tot het verleden behoorden. Ruim vijf jaar later kwam het definitieve einde voor de Katwijkse tram en werd het reizigersvervoer door bussen overgenomen. Op de avond van vrijdag 7 oktober 1960 vertrok de laatste Blauwe Tram uit Katwijk en vielen de fraaie tramrijtuigen ten prooi aan slopershanden. Nooit meer zouden de imposante trams stapvoets door de smalle straten van Katwijk rijden en ook niet meer buiten op de vrije baan met snelheden van wel 70 km per uur.



Eindpunt Katwijk aan Zee. Boedapester stuurstandrijtuig B 406 naar Leiden en stadsmotorwagen A 327 tijdens een proefrit op 22 juli 1960. Foto: L.J.P. Albers.



De slopers deden hun werk radicaal. Alleen het metaal was voor hen van belang, dus de brand erin! Foto: J. Holvast.

Sneltramplannen door Boudewijn Leeuwenburgh

Nadat de tram naar Katwijk in 1960 werd opgeheven ontstonden begin jaren '90 vanuit de NZH nieuwe plannen voor een (snel-) tram-verbinding tussen Katwijk en Leiden. Voor deze plannen was in eerste instantie veel draagvlak en zijn vanuit de NZH concrete voorbereidingen voor aanleg en exploitatie getroffen. Vanuit de kustgemeenten Katwijk en Noordwijk en vanuit ondernemers via de Kamer van Koophandel werd dit plan gezien als een belangrijke voorwaarde voor het verbeteren van bereikbaarheid en economische groei.



Boudewijn Leeuwenburgh heeft zich voluit ingezet voor de RijnGouwelijn, een moderne sneltramverbinding voor de regio.

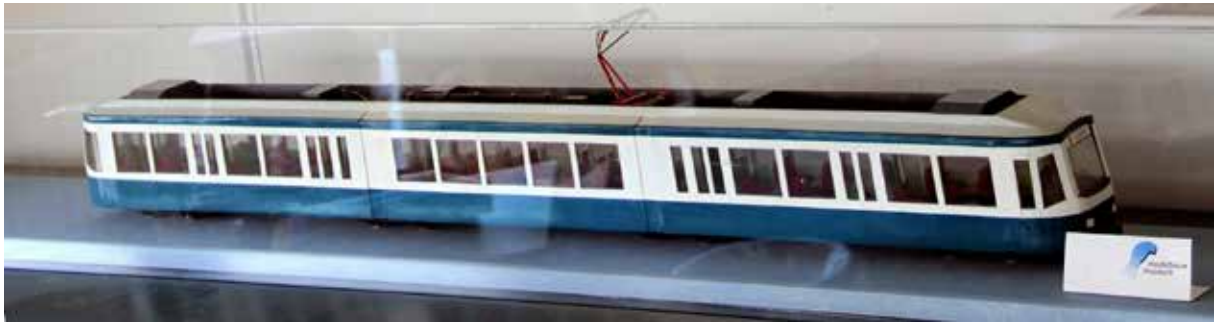
Het heeft echter niet zo ver mogen komen. Toen eind jaren '80 in Leiden het besluit werd genomen het autoverkeer in de Breestraat te verbieden en alleen nog fietsers en openbaar vervoer toe te staan, groeide binnen de NZH het besef dat binnen de regio een structurele wijziging nodig zou zijn om kwalitatief een impuls te geven aan de bereikbaarheid en de regionale economische ontwikkeling. Rechtstreekse verbindingen vanuit de regio zorgden in de Breestraat voor een groei van het aantal in- en uitstappers tot circa 8800 per dag. Tegelijk vormde het groeiend aantal bussen dat hiervoor benodigd was een sterk toenemend knelpunt voor zowel de exploitatie als de beleving in de winkelstraat.

Vanuit die situatie zijn begin jaren '90 verschillende ontwikkelingen in het buitenland door de NZH bestudeerd en beoordeeld op toepasbaarheid. Regio's als Karlsruhe, Saarbrücken, Graz, Straatsburg, Caen, Sheffield en Manchester zijn vergeleken met de regio Leiden. Daarbij bleek de regionale situatie van Karlsruhe qua omvang van de centrumstad en de omliggende woonkernen het meest over een te komen met de Leidse regio. In Karlsruhe was gekozen voor een integraal mobiliteits-concept met de auto als kwaliteitstoets en een samenhangend netwerk van regionale tramlijnen, buslijnen, wijkbussen en P+R voorzieningen. Juist die aanpak vormde de basis voor een enorme groei van het vervoer en de bereikbaarheid van gemeenten.

Uitgaande van het concept Karlsruhe is een vertaalslag gemaakt voor de Leidse regio en is dit bij gemeenten, bedrijfsleven en reizigersorganisaties gepresenteerd. Hierin werd op termijn voorzien in een samenhangend netwerk van regionale tramlijnen tussen Leiden en Katwijk/Noordwijk en ondermeer Leiden en de Bollenstreek in combinatie met aanvullende buslijnen en P+R voorzieningen. Vanuit verschillende overwegingen werd prioriteit gelegd bij de verbinding vanaf Leiden Lammenschans via CS naar Katwijk/Noordwijk. Pas later werd deze lijn vanwege de dreigende sluiting van de spoorlijn tussen Alphen a/d Rijn en Gouda gekoppeld via de spoorlijn naar Gouda.

Al snel werden deze plannen binnen de kustgemeenten en bij het bedrijfsleven gezien als basisvoorwaarde voor economische ontwikkelingen en bereikbaarheid. Belangrijk bij de planuitwerking was dat de regionale tram voor zowel het woon-werkvervoer, woon-schoolvervoer, woonwinkelvervoer als recreatief gebruik een grote rol in het vervoer zou kunnen vervullen. Met de binnen de NZH beschikbare gegevens over reizigersaantallen en een groei van vervoer als gevolg van railimago, kon een exploitatiemodel worden opgezet waarbij de tram voor 80% kostendekkend zou worden.

In 1994 ontstond door de voorgenomen aanbesteding van openbaar vervoer een gewijzigde situatie, waardoor het project moest worden overgedragen aan de provincie Zuid-Holland.



Schaalmodel van de nieuwe RijnGouwelijn regiotram die de Blauwe Tram van weleer zou doen herleven.

Van hieruit volgden vele studies ten aanzien van de vervoerwaarden met steeds andere uitgangspunten en simulatiemodellen, vooral gebaseerd op verkeer tijdens de avondspits.

De unieke situatie van de regio met gedurende de gehele dag mogelijk vervoer in beide richtingen vanuit de verschillende doelgroepen, kwamen hierbij niet meer tot uitdrukking met als gevolg steeds lagere vervoerprognoses. Bovendien bleek onvoldoende bekendheid met het Karlsruhe-concept, het type voertuigen en de mogelijkheden van een goede en veilige ruimtelijke inpassing voor veel onrust te zorgen onder bewoners. De weerstand tegen de tram werd vaak door verkeerde uitspraken van beleidsmakers opgeroepen.

Uiteindelijk besloot in 2011 een nieuw college van Gedeputeerde Staten af te zien van aanleg van de RijnGouweLijn als regionale tramlijn en plannen uit te werken voor een hoogwaardig busconcept. Tegelijk besloot GS prioriteit te geven aan de aanleg van de Rijnlandroute voor autoverkeer en een deel van het budget van de regionale tram hier naar toe over te hevelen. De tijd zal leren of dit een verstandig besluit is geweest.



Een deel van de vrijwilligers als NZZ-personeel poseert voor de Blauwe Tram in de Rijnstraat.

Zou een volgende generatie in staat zijn een dergelijk evenement te organiseren?

Als blijkt dat in de toekomst de regio steeds drukker en voller wordt, komt men wellicht nog terug op het oude plan van de RijnGouwelijn. Men zal mogelijk tot de slotsom komen dat de plannen uit de jaren '90 van de vorige eeuw nog zo slecht niet waren.

NZH A 106, een "kleintje" geschiedenis

door Raymond Naber

De motorwagen uit 1911 werd gebouwd door Waggon Fabrik Uerdingen te Duitsland, thans Siemens, in een serie van 10 stuks en reed op de lijnen Noordwijk/Katwijk-Leiden en Scheveningen-Den Haag SS (Staatsspoor). Het waren voor de NZH de eerste elektrische motorwagens voor normaalspoor. Speciaal voor het vervoer van vismanden was aan één zijde een kleine bagageafdeling aanwezig, hierdoor heeft deze tram ook twee verschillende fronten gekregen. In de eerste jaren was de wagen lichtgeel van kleur en genummerd A 6, pas na de komst in 1924 van een serie motorwagens, de zogenaamde Boedapesters, kwam de blauwe kleur op de wagens en werd het nummer A 106. In 1948 werd de A106 buiten dienst gesteld en in 1949 werd de bak verkocht en ging dienst doen als woning aan de Nieuwkoopse Plassen. Per dekschuit vond het transport plaats. De truck en elektrische installatie werden door de NZH gebruikt voor werkmaterieel.



Familie Koster uit Nieuwkoop voor hun noodwoning, de A 106.



Mevr. Koster in gesprek met Georg Groenveld.

Op de foto's is nog goed zichtbaar dat het een tramwagen betrof. Buiten had men nog een trambank in gebruik. Later in de tijd kreeg de tram een houten betimmering en was het als tramwagen onherkenbaar geworden. Georg Groenveld en Han Geijp gingen na een tip in 1978 op huisbezoek toen zij nog met de restauratie van de Boedapest B 412 aan de gang waren. Men belofde toen dat de tram ooit ter beschikking zou worden gesteld voor restauratie. Nadat de rijtuigbak ook nog dienst had gedaan als geluidsstudio en als huisdrukkerij kon de TS de A 106 in 1983 overnemen.

De redding van de wagenbak kon beginnen en verhuisde naar depot Scheveningen I aan de Kranenburgweg, wederom gedeeltelijk per dekschuit. De restauratie werd aldaar opgepakt en ook kwam een deel van de aanhangwagen B 108 naar Scheveningen I om onderdelen te gaan leveren voor de A 106. De B 108 werd destijds als niet restaurabel object gesloopt.

De bak van de A 106 was in bijzonder slechte staat en feitelijk is de restauratiegroep gestart met een echt wrak waar o.a. een hele kop van ontbrak omdat deze compleet was weggerot.



De wagenbak werd op een dekschuit geplaatst, net zoals in 1949. Opmerkelijk is te zien dat men destijds op het dak, heel optimistisch, de bestemmingsrichting Katwijk had aangebracht. Maar die aankomst zou ruim 32 jaar later zijn.



De beide motoren afkomstig van de HTM 250-serie.



Werkzaamheden aan het onderstel en bladveren van de A 106.

De truck was destijds bij de NZH voor andere doeleinden gebruikt en moest daarom nieuw worden gebouwd met gebruikmaking van onderdelen van een Haagse motorwagen, serie 250.

Door de zeer lange restauratieperiode ontvielen ons helaas ook diverse medewerkers die het eindresultaat niet mochten aanschouwen. Tussen 2007 en 2013 heeft de restauratie vrijwel stil gelegen als gevolg van complexe mechanica en constructie problemen met onder andere de vering.

In 2011 was de wagen, optisch gereed, te zien tijdens de manifestatie "Retourtje Leiden" in Den Haag, naar aanleiding van de opheffing van de HTM- en NZH-tramlijnen Leiden-Den Haag 50 jaar geleden. Als werkgroep zijn we nu sinds de redding van de bak 32 jaar verder en op zondag 5 juli 2015 kwam de A 106 voor het eerst op eigen kracht buiten de poort van de remise Lijsterbesstraat (LB) voor remproeven op het middenspoor van de Laan van Meerdervoort en klonk de Blauwe Tramfluit weer. Met de opgedane wijsheden van die ritten werd een aantal zaken anders afgesteld en de dag erna deden we dit nog eens over met goede resultaten voor de gemeten remvertragingen. De week ervoor waren de nieuwe bladveren van de truck geplaatst.

De A 106 is een juweel geworden en dankzij de elektrische installatie van een Haagse 250-er ook bijzonder krachtig door de 2 Crompton-motoren van elk 90 PK, geschikt voor het trekken van twee bijwagens. De wagen kan zowel op lucht als elektrisch worden geremd.

Er zijn onderdelen toegepast van Haagse, Rotterdamse en Amsterdamse trams. Ook werden door liefhebbers originele NZH-onderdelen, zoals plafonnières en bordjes, ter beschikking gesteld.

Het eerste publieksoptreden was de manifestatie te Katwijk eind augustus 2015. De Tramweg-Stichting heeft in het najaar van 2015 de wagen op het Haagse tramnet kunnen inzetten.

Mogelijk dat in de toekomst ooit nog een bijpassende bijwagen, als replica, wordt gebouwd.



Het onderstel kreeg een grondige behandeling. Op 20 juni kwamen de Katwijkers op bezoek in de LB-remise. Foto R. Naber.



Nachtelijke proefritten, altijd een belevenis.

Avenio 5010, de nieuwste HTM-tram, samen met de NZH A 106.

Op 16 oktober, een zeer vroege vrijdagochtend, waren wij getuige van de eerste nachtelijke proefrit op eigen kracht van het NZH-motorrijtuig A 106 uit 1911. Na ruim 32 jaar volhardend restauratiewerk door de werkgroep Scheveningen van de TS heeft de tram zijn oorspronkelijke functie herkreken en verscheen eindelijk op het Haagse tramnet. Er is in al die jaren enorm veel werk verzet om de in deplorabele stand verkerende veteraan in oude luister te herstellen. Vooral de laatste jaren heeft de werkgroep heel veel technische problemen moeten oplossen.

De proefrit voerde van de HTM-werkplaats aan de Lijsterbesstraat naar het eindpunt Markenseplein in Scheveningen en had een succesvol verloop. Vervolgens werd via het middenspoor op de Laan van Meerdervoort gekeerd, zodat ook de andere stuurstand kon worden getest over dezelfde route. Rond 02.30 uur vertrok het gezelschap tevreden huiswaarts. Enige dagen later werd ook overdag proefgereden om ervaring op te doen met de rijeigenschappen. Uiteindelijk werd op 23 november de tram officieel goedgekeurd.



Ook overdag werden proefritten gemaakt. Twee interlokale trams bijeen, RandstadRail ontmoet een "veteraan" uit 1911.



Een NZH-motorwagen, gezien vanuit de Groote Steeg rond 1912, thans Van Egmondstraat, in Katwijk aan den Rijn.



NZH-motorwagen A 106 op hetzelfde punt ruim honderd jaar later, de tijdelijke overweg nabij "De Roskam" 30 augustus 2015.



Vrienden van de Blauwe Tram bijeen in de hal van "De Voorhof".



Evenals vijf jaar geleden hebben wij ons jubileum gehouden in Voorburg in gebouw "De Voorhof" in de Herenstraat, waar ooit het Rail-Theater films vertoonde. Bovendien is Voorburg de "geboorteplaats" van onze stichting, waardoor de keuze al snel was gemaakt. Nu was 2015 een bijzonder druk jaar en vroegen wij ons af of wij nog wel in staat zouden zijn zo'n jubileumfeest, met een extra attractie voor onze donateurs te kunnen organiseren. Die attractie zou dan volgens plan een tramrit door Den Haag moeten worden met een Blauwe Tram. Het liefst met de NZH-motorwagen A 106. Maar die moest nog door de keuring. NZH-motorwagen A 327 was tevoren afgekeurd vanwege slijtage aan de wielen.

Het was afwachten. Aan de inspanningen van Raymond Naber hebben wij te danken dat hij het voor elkaar kreeg de Blauwe Tram goedgekeurd en wel op het Haagse tramnet te krijgen. Op de valreep, dat wel, zodat ons feest gelukkig de uitstraling kreeg die wij voor ogen hadden. Compliment aan hem en ook aan de werkgroep Scheveningen die de tram na jaren sleutelen weer in goede conditie kreeg en dit nog wel vlak voor ons 30-jarig jubileum. De koffie en thee met gebak stond klaar en de zaal was met foto's en NZH-attributen in de juiste sfeer gebracht. Al spoedig waren zo'n 130 genodigden in huis en kon het feest beginnen. Voor degenen die op deze gedenkwaardige dag niet aanwezig konden zijn, geven wij hiervan een uitgebreid verslag waarbij de toespraken in een kleiner lettertype zijn weergegeven om zodoende ruimte uit te sparen.

Als geen ander wist de dagvoorzitter Niek Lamme op zijn kenmerkende wijze de aanwezigen welkom te heten en gaf vervolgens invulling aan het programma. Als eerste gaf hij het woord voor de openingsspeech aan voorzitter Georg Groenveld.



Ceremoniemeester Niek Lamme.



Voorzitter Georg Groenveld tijdens zijn speech.

Foto's Leo van Tuijl.



1978, B 412 in de loods bij Starlift. Werkgroep Voorburg, vlnr: Georg Groenveld, Luud Albers, Han Geijp, André Pop, Ton Boon, Jaap de Wit, Ad van Kamp, Arthur Meijer, Jan Vis, Piet Zweers, Peter van den Oever, Peter Nieuwenhuizen en Lex Niekerk.

Openingsspeech door Georg Groenveld.

Lieve dames, beste heren, of beter nog: beste Blauwe Tramvrienden.

In de dertig jaren als stichting, maar ook in de jaren daaraan voorafgaand, zijn wij in de weer geweest met het fenomeen Blauwe Tram. Een paar bijzonderheden wil ik u niet onthouden.

Allereerst de redding van het enig overgebleven Boedapester tramrijtuig B 412. In 1976 als een hopeloos object naar Voorburg gehaald en in een tijdsbestek van tien jaar in oude luister gerestaureerd.

B 412, 10 jaar later in Haarlem 7-5-1988. Foto: Luud Albers.



1981: onze eerste Blauwe Tramexpositie in het Voorburgse museum Swaensteijn ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de NZH en officieel geopend door vice-premier dr. Tuijnman in zijn hoedanigheid van minister van Verkeer en Waterstaat.

1983: het veilig stellen van de laatste Blauwe Tramrails bij het Haagse Centraal Station en in 150 stukjes als pressepapier aan de man gebracht. Het eerste exemplaar werd overhandigd aan de toenmalige directeur van de NZH, André Testa, hier aanwezig met zijn echtgenote Suzanne.

En in 1991, exact 30 jaar na het verlaten van de Blauwe Tramrijtuigen richting sloop: de onthulling door wethouder Joop Wijnants van Openbare Werken, van een originele bovenleidingmast als gedenknaald op de plaats waar destijds de Voorburgse tramremise meer dan 100 jaar was gevestigd. De daaropvolgende jaren hebben wij op heel wat locaties tentoonstellingen ingericht, zoals in Hotel des Indes in Den Haag, in musea en expositieruimtes te Katwijk, Zandvoort, Voorschoten, Lisse, Purmerend, Leiden, Oegstgeest, enzovoorts.

In al die tientallen jaren is onze museale collectie uitgebreid, mede dankzij Blauwe Tram liefhebbers, die hun verzameling aan onze stichting overdroegen.

Wij prijzen ons gelukkig met de toetreding in ons bestuur van Raymond Naber en ook dat wij over een eigen depot beschikken waar ons erfgoed veilig ligt opgeborgen, in afwachting van een volgende expositie.

In de afgelopen 5 jaar, na de viering van ons zilveren jubileum in 2010, hebben wij ook niet stil gezeten, integendeel zelfs.

Een terugblik op die afgelopen vijf jaren.

Exposities



Het jaar 2011 stond in het teken van een uitgebreide expositie in het Haags Openbaar Vervoer Museum, die wij de titel "Retourtje Leiden" meegaven. Ook hadden wij voor dit evenement het speciale logo ontworpen: een combinatie van het NZH- en het HTM-monogram.

Het was in 2011 een halve eeuw geleden dat beide tramverbindingen Den Haag-Leiden v.v. van de NZH en de HTM werden opgeheven. Voor de NZH betekende dat de opheffing van het trambedrijf.

Bij "Retourtje Leiden" kreeg het samenwerkingsverband van onze stichting met het Haags Tram Museum in de persoon van Frans Wellner, de Tramweg-Stichting en de NVBS meer gestalte.

De officiële opening werd verricht door de commissaris van de koningin in Zuid-Holland Jan Fransen, die daarna in het NZH-motorrijtuig A 327 van de TS een rit meemaakte naar Voorburg. Voor de expositie hadden wij 90 wissellijsten met honderden foto's samengesteld en 7 vitrines met attributen uit onze museale collectie. Bij de entree naar de expositieruimte stond de mock-up van Boedapester B 412 opgesteld. De grote belangstelling van duizenden bezoekers was reden genoeg om het evenement met een maand te verlengen, echter zonder de Boedapester van het NZH Vervoer Museum. Die tram mocht geen dag langer blijven.

In 2012 werden wij benaderd door ProBiblio, de overkoepelende organisatie van bibliotheken in Zuid-Holland, met het verzoek om in 12 vestigingen een Blauwe Tramexpositie in te richten. Op een bepaalde dag presteerden wij het zelfs in vijf bibliotheken een expositie in te richten. Dat was die dag een logistieke uitdaging die geheel volgens plan verliep. Bovendien verzorgden wij in die periode in verscheidene bibliotheken een lezing met lichtbeelden.

In 2014 kregen wij het verzoek van MiniWorld Rotterdam om daar gedurende een half jaar een expositie in te richten. In de enorme ruimte hadden wij op twee plaatsen een expositie ingericht. Begin dit jaar 2015 werden wij, samen met de werkgroep Scheveningen van de Tramweg-Stichting, betrokken bij de jaarlijkse Oranjefeesten in Katwijk aan den Rijn. De Oranjevereniging Katwijk aan den Rijn organiseert namelijk elk jaar in de laatste week van augustus iets heel bijzonders. Vorig jaar had men zelfs een vaartuig omgebouwd tot duikboot en daarmee door de Oude Rijn gevaren, compleet met bemanning in bijbehorend uniform, die keurig in de houding stond tijdens de binnenkomst in Katwijk.

En dit jaar wilde men, sinds de opheffing van de Blauwe Tram in 1960, deze tram opnieuw op het oude tracé door de Rijnstraat laten rijden. Naast de Tramweg-Stichting was ook voor onze stichting een rol weggelegd met een expositie over de NZH-tramlijn Leiden-Katwijk, met inbegrip van de voorganger van de elektrische NZH-tram: de Rijnlandsche Stoomtram Maatschappij, die gedurende 30 jaar tot 1911 het reizigersvervoer tussen Leiden en Katwijk had verzorgd. Aan de voorbereiding van die expositie is een half jaar gewerkt om zo'n 70 wissellijsten met foto's en tekst samen te stellen. Het Katwijks Museum had een viertal vitrines beschikbaar gesteld voor de door ons geselecteerde attributen.

Op maandagavond 24 augustus verrichtte de commissaris van de koning Jaap Smit in gezelschap van burgemeester Jos Wienen de feestelijke opening van dit unieke gebeuren en maakte in het donker een rit mee met de meer dan 100 jaar oude Blauwe Tramrijtuigen A 106 en A 327. Sinds 1948 was het voor de eerste keer weer dat de A 106 reizigers vervoerde. De werkgroep Scheveningen van de Tramweg-Stichting is ruim 32 jaar met uitsluitend vrijwilligers bezig geweest om deze motorwagen in oude glorie te herstellen. Een compliment is hier zeker op zijn plaats!

Tussen de twee Blauwe Tramrijtuigen was een open goederenwagen geplaatst met daarop een generator voor de stroom-voorziening. Op het wegdek in de Rijnstraat had ProRail 500 meter spoor gelegd en langs het traject stonden vier karakteristieke achtkantige haltehuisjes opgesteld, die door leden van de Oranjevereniging waren vervaardigd volgens originele tekening. In één ervan werden vervoerbiljetten verkocht.

In die week hebben vele duizenden mensen dit gezamenlijke evenement bezocht. In de expositieruimte stond het zo nu en dan rijen dik om de foto's te bekijken. Of een kostbaar evenement als dit ooit zal worden herhaald moet ernstig worden betwijfeld. Hulde daarom aan de organisatie, die voor dit evenement de nek had uitgestoken.

Tijdens de tentoonstelling in de "Open Hof" werden wij op voortreffelijke wijze verzorgd door het kostersechtpaar Van Egmond. Bij het afscheid van deze sympathieke mensen beklemdoonden wij dat wij daar kwamen als vreemden, maar vertrokken als vrienden. Als sluitstuk van dit Katwijkse evenement kregen wij onlangs nog een etentje aangeboden door het bestuur van de Oranjevereniging. Naast het inrichten van Blauwe Tramexposities hebben wij ons de afgelopen vijf jaar ook bezig gehouden met uiteenlopende restauratiewerkzaamheden voor de Tramweg-Stichting. Dat gold ondermeer voor de HTM-buitenlijnmotorwagen 58 en de ombouwer 77, maar tevens voor het NZH-motorrijtuig A 106. Ook konden wij voor deze NZH-tram uit onze collectie nog een emaille interieurbord leveren met de tekst "Plaats voor den conducteur".

Nu we het toch over tramonderdelen hebben: onze museale collectie is ook de afgelopen vijf jaar aanzienlijk uitgebreid met attributen en documentatie. Naast schenkingen van liefhebbers van de Blauwe Tram verkregen wij veel erfgoed uit nalatenschappen. In verband met de verhuizing van het Legermuseum naar Soesterberg werd ondermeer een compartiment uit een aanhangrijtuig van de Waterlandse Tram aan ons overgedragen.

De komende jaren zijn wij zeker nog niet van plan op onze lauweren te gaan rusten. Zo staan voor het jaar 2016 alweer twee exposities op de rol: Wellicht van half juni tot eind augustus in het Nederlands Openlucht Museum te Arnhem ter gelegenheid van het 20-jarig bestaan van het trambedrijf aldaar. Verder in het Waterlands Museum De Speeltoren te Monnickendam. Dit in verband met het feit dat zestig jaar geleden de Waterlandse Tram van de NZH in 1956 werd opgeheven.

Ik geef nu graag het woord aan mijn goede vriend en medebestuurder Han Geijp, waarmee ik inmiddels al 38 jaar samenwerk. Hij is de technicus binnen ons genootschap die elk probleem met een grote dosis aan positiviteit en al fluitende weet op te lossen.



Otto Dijkstra nam even de regie over.

Op het moment dat Han zijn toespraak zou gaan houden werd hij door zijn oude vriend Otto Dijkstra (onze webmaster), onderbroken en werd hem verzocht even naast zijn vrouw plaats te nemen. Hij dacht hiervoor ruimte te moeten maken voor de komst van Sint Nicolaas om het geheel een gezellig tintje te geven. Maar de burgemeester van Pijnacker-Nootdorp verscheen ten tonele en gaf aan speciaal te zijn gekomen om Han toe te spreken.



Burgemeester F. Ravestein.

Toespraak burgemeester Francisca Ravestein

Dames en Heren,

Als burgemeester van de gemeente Pijnacker-Nootdorp is het voor mij een voorrecht om hier te staan bij uw jubilerende stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram. Als geboren en getogen Leidse van boven de zestig herinner ik mij de Blauwe Tram nog heel goed en als portefeuillehouder cultuur juich ik het toe als mensen zich inspannen voor het behoud van cultureel erfgoed. Ik wil u dan ook van harte gelukwensen met uw dertigjarig bestaan.

Graag zou ik het woord willen richten tot één van de oprichters van de stichting historisch genootschap De Blauwe Tram: de heer Geijp. U bent inwoner van Pijnacker en dat is de reden waarom ik hier sta. U bent al jaren een liefhebber van elektronische en technische apparatuur uit het verleden. Daartoe behoren ook historische tramrijtuigen. Met deze "erfgoederen" houdt u zich al lange tijd intensief bezig; om deze te restaureren en om kennis over deze goederen te verzamelen en ten toon te stellen.

Dit begon in 1977 toen u vier jaar lang elke zaterdag en dinsdagavond in touw was met een groep vrijwilligers bij het in oude staat herstellen van een uniek tramrijtuig uit 1923 van de Tramweg-Stichting, een "Boedapester" voor de kenners. Dit rijtuig had bijna 20 jaar als noodwoning gediend. Veel details wist u zelf opnieuw te vervaardigen. In 1981 nadat de restauratie was voltooid, werd de tram overgedragen aan het NZH Vervoer Museum te Haarlem en is daar nu nog steeds te zien als één van de pronkstukken. Op die manier kunnen nog steeds vele tramliefhebbers en andere belangstellenden aan hun trekken komen. Ook worden door de stichting veel lezingen verzorgd bijvoorbeeld bij verzorgingshuizen, verenigingen en musea. Op verzoek van de overkoepelende bibliotheekorganisatie ProBiblio werd in 2011 een samenwerkings-overeenkomst gesloten, die verband hield met het project "Historie in de Bibliotheek". In dit kader zijn in 2012 twaalf exposities ingericht en lezingen verzorgd in bibliotheken in Zuid-Holland.



De aanwezigen volgden met aandacht de diverse toespraken. Rechts: de burgemeester van Pijnacker-Nootdorp, die memoreerde dat zij de Blauwe Tram nog had meegemaakt in haar geboortestad Leiden. Foto's: R. Naber.

U exposeerde dit jaar in het Haags Historisch Museum, en afgelopen zomer trok de laatste ingerichte Blauwe Tramexpositie getiteld "Memory Lane" in Katwijk aan de Rijn vele duizenden bezoekers. En ook in 2016 staan er weer exposities op de rol. Het gaat maar door. U bent niet te stoppen. Uw creativiteit blijkt onder meer ook uit uw jarenlange deelname aan de jaarlijkse kunstmanifestatie "De Verbeelding" in Pijnacker, waarbij u al vaak in de prijzen bent gevallen. En hiermee is de opsming van activiteiten waarbij u uw creativiteit hebt ingezet, nog verre van compleet.

Meneer Geijp, U hebt zo al vele jaren uw creatieve en technische talenten ingezet bij het veiligstellen, maar ook het herstellen, restaureren en exposeren van dit erfgoed alsmede het verzorgen van lezingen en tentoonstellingen voor diverse doelgroepen.

U heeft daarmee heel veel mensen plezier bezorgd en gemaakt dat bijzonder erfgoed is behouden voor de toekomst.

U was in 1985 medeoprichter van de stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram. Tot één van de hoofddoelen behoort het verwerven van documentatie en originele attributen, die betrekking hebben op het trambedrijf van de NZH en dit museale erfgoed voor de toekomst veilig te stellen. De stichting wordt gesteund door donateurs uit het hele land, waarvan er vandaag ook een aantal hier aanwezig zijn. De collectie is ondergebracht in een depotruimte bij de TU Delft en kan op verzoek door belangstellenden worden bezocht.

In 2005 dreigde een waardevolle studieverzameling met historische en elektronische goederen van de TU Delft, faculteit Elektrotechniek, Wiskunde en Informatie, te worden weggesaneerd. U zorgde ervoor dat deze interessante nostalgische collectie veilig werd gesteld. Sindsdien is onder uw leiding een werkgroep van oud-medewerkers wekelijks en met veel enthousiasme actief met het ordenen, registreren en in goede conditie houden van de enorme collectie. Dat doet u al sinds 2004 tot op heden elke maandag vanaf 10.00 uur. Deze Studieverzameling kan ook eveneens op verzoek worden bezocht. Na zessen wijdt u zich ook weer bij de TU Delft aan uw volgende taak: het herstellen en conserveren van het erfgoed van de Blauwe Tram. Daarnaast verleent u hand en spandiensten bij diverse restauratieprojecten van de landelijke opererende Tramweg-Stichting. Van 1981 tot heden heeft u zich vanuit uw stichting beziggehouden met het voorbereiden en inrichten van tentoonstellingen over verschillende aspecten van het trambedrijf van de Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Maatschappij (NZH) met inbegrip van trambedrijven, die door de NZH werden overgenomen.

De daarbij behorende, schitterende affiches werden in het algemeen ook door u ontworpen. Deze tentoonstellingen vonden op veel locaties in het land plaats, vaak als onderdeel van een specifiek thema binnen diverse musea.

Het verheugt mij dan ook u te kunnen meedelen dat het Zijne Majesteit de Koning heeft behaagd u, Johan August Geijp, bij Koninklijk Besluit van 29 oktober 2015 (Nr. 2015001870) te benoemen tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau.

Dit was voor Han een complete verrassing en enigszins beduusd ontving hij de daarbij behorende onderscheiding van de burgemeester. Ook zijn echtgenote deelde in de feestvreugde met een grote bos bloemen. De toespraak die Han voornemens was te houden liet hij maar achterwege gezien de planning voor de rest van het middagprogramma. Hij wilde het kort houden en beloofde zijn toespraak wel in het jaarverslag op te nemen. Zo nam hij tijd om de burgemeester te bedanken en daarmee ook de mensen die dit alles in gang hadden gezet.

Op humoristische wijze memoreerde Han dat hij, na veertig jaar overheidsdienst bij de TU-Delft, van de secretaris-beheerder een gouden speldje kreeg opgeprikt en opmerkte "Mooi speldje en weet u, mijn broer spaart speldjes..... en deze heeft hij nog niet!".



Han en Magda Geijp, burgemeester F. Ravestein. Foto: André Testa.

Maar deze onderscheiding was andere koek, vond Han en liet weten dat deze onderscheiding ook mede te danken is aan al die vrijwilligers waarmee hij plezierig samenwerkt. Een aantal van hen was in de zaal aanwezig. Het is altijd moeilijk om in die gevallen namen te noemen, zo meende hij, maar deed het toch. Aan de hand van een telefoonlijst van de vrijwilligers, die na enig zoeken uit zijn binnenzak tevoorschijn kwam. Zo bedankte hij ieder persoonlijk en kon hij niemand vergeten. Na de felicitaties werden twee films vertoond, een van Aad de Wolf, net als vroeger in het Rail-Theater en een recente film over "Memory-Lane" in Katwijk. In de tussentijd kon men een broodje en een drankje bij de bar nuttigen. Na de lunch rond 13.30 uur werd het gezelschap uitgenodigd voor een tramrit vanaf het Stationsplein in Voorburg. Daar stonden vier historische tramrijtuigen van de Tramweg-Stichting opgesteld. Tot ieders verrassing het NZH-motorrijtuig A 106, HTM-buitenlijnstel 58+779 en HTM-Ombouwer 77. Bestuurders waren: H. Voogel, L. Flaton en R. Naber met de conducteurs F. Hofman, R. Vermeulen, J. Spitters, R. Potter, D. Horvers en K. Groenewege.

Met de A 106 voorop werd een uitgebreide rondrit gemaakt naar het centrum van Den Haag, waar op het Kerkplein een fotostop was ingelast. Vervolgens werd koers gezet naar Scheveningen en vond op de Mauritslaan in het Statenkwartier een tweede fotostop plaats. Na terugkomst in Voorburg werden de deelnemers uitgenodigd voor een hapje en een drankje in "De Voorhof". Al met al kan worden teruggezien op een gedenkwaardige dag, ook dankzij de medewerking van de werkgroep Scheveningen van de Tramweg-Stichting.

Toespraak Han Geijp

"Terug in de tijd naar het heden"



Op jonge leeftijd brachten wij oma, die in Groningen woonde, met enige regelmaat naar het Staatsspoorstation in Den Haag, (het huidige Station Centraal). Een aardig eindje lopen vanuit ons huis in de Moucheronstraat. Wij liepen dan via de Bezuidenhoutseweg, waar de HTM-tramlijnen 4 en 4a reden. Deze tramlijnen zijn tot mijn verdriet allang opgeheven. Eenmaal oversteken bij de Laan van Nieuw Oost Indië zag je de trams van lijn 6 en 7. Ook die tramlijnen zijn later eveneens uit dit gedeelte van het Bezuidenhout verdwenen. Maar verderop in de nabijheid van het Staatsspoorstation, waar je weer moest oversteken bij de Schenkweg was een geheel andere tram waar te nemen. Een robuuste tram in een blauwe kleur.

Vanuit de Schenkweg stak de Blauwe Tram de Bezuidenhoutseweg over richting Malieveld. Foto: Hans Offerman.



De gebruikelijke kleur van trams in de stad was destijds crème. Maar die Blauwe was een indrukwekkende tram vond ik als kleine jongen. Niet wetende dat juist de Blauwe Tram een rol zou gaan spelen in mijn verdere leven. Ook niet dat precies op die plek, waar de Blauwe de Bezuidenhoutseweg overstak, ik deelgenoot zou worden van het laten verdwijnen van de allerlaatste Blauwe Tramrails. Het kan raar lopen in een mensenleven. Zeker als er dingen verdwijnen die je vroeger zo mooi, indrukwekkend of vertrouwd vond. En dan komen er meestal, wat later in de tijd, nostalgische gevoelens naar boven die er voor gaan zorgen om iets uit je jeugd terug te halen naar nu. Al is het maar een aandenken, een emaille bordje, een asbakje of meer.....Zo is het ook Georg Groenveld vergaan, hij was ook ondergedompeld in de nostalgie van de Blauwe Tram in Voorburg. Via het Rail-Theater, waar dia's en films aan een groeiend legioen bewonderaars werden vertoond. Ook vond hij onderdak voor een oude Boedapester, de B 412 en kreeg een restauratieteam aan de slag. Ook het opsporen van attributen, herinneringen van het eens zo grote trambedrijf dat in 1961 verdween, kwam eveneens in een stroomversnelling. Zo is er langzamerhand een "mobiel" museum ontstaan, "een reizend circus" met optredens in plaatsen waar ooit de Blauwe Tram heeft gereden. En de bezoekers waren en zijn nog steeds talrijk en enthousiast.

1-7-1983: Han en Georg in actie tijdens het verwijderen van de allerlaatste NZH-rails.
Foto: Arthur Meijer.

"Gelukkig zijn er mensen die verdwenen zaken terughalen naar deze tijd, maar zich dan afvragen het wel of niet te bewaren. Ze belanden in een tweestromenland, balancerend tussen weggooien en behouden. Dit laatste uit eerbied en bewondering voor wat met zeer veel denkwerk, inspanning en zeeën van tijd is ontwikkeld en ooit toegepast. Je moet maar de euvels moed hebben om een oude afgedankte tram, die verworpen is tot noodwoning of vakantiehuis, waarbij het interieur geheel is verdwenen, veilig te stellen en op te knappen". Zo schreef eens een plaatselijke journalist Janneke Matzer in een magazine van de TU Delft over onze organisatie. Daar is doorzettingsvermogen voor nodig. Tegen de stroom in soms. "Je moet wel gek zijn om er aan te beginnen" was een veel gehoorde opmerking bij de aanvang van zo'n object. Desondanks ging men gemotiveerd aan de slag. En dan te bedenken dat er dan zo'n 10, 25 of zelfs 32 jaar aan een tram werd gewerkt. Het waren nog niet eens allemaal vakmensen. Neen...heel gewoon vrijwilligers, met uiteenlopende beroepen.

Het zijn "netwerkers" die spullen bijeen brengen voor hun doelstelling en zich bovendien het vak van restaureren hebben eigen gemaakt. Het eindresultaat mag dan ook worden gezien en men wil dit graag met anderen delen. Helaas zijn er medewerkers geweest, die door de lange duur van het project het eindresultaat niet meer konden meemaken. Zie maar eens hoe mooi de trams zijn geworden en wij nu kunnen genieten van hun noeste arbeid. Kijk maar eens op de foto's van het optreden dit jaar in Katwijk. Gedreven personen allemaal, die verdwenen zaken hebben teruggehaald en het bovendien uitdragen. Ik denk daarbij aan onze webmaster Otto Dijkstra, die als redacteur verbonden is aan het landelijke blad RailMagazine. Of ons medebestuurslid Raymond Naber, die zijn hele gezin betreft bij zijn hobby en leiding geeft aan de TS-werkgroep Scheveningen.

Niet minder belangrijk zijn de instellingen die ons de helpende hand bieden, zoals vroeger de liftenfabriek Starlift, de TU-Delft en natuurlijk de HTM. Maar zeker ook de achterban van diezelfde gedreven mannen. De vrouwen die zich thuis vaak afvragen "wat ben je toch allemaal aan het doen" of "moet je nu alweer weg?". Zonder hun support gaat het immers niet. Een hartelijk dankjewel aan hen is dus zeker op z'n plaats! En dan niet te vergeten onze donateurs, de vrienden van de Blauwe Tram, die ons financieel bijstaan het erfgoed uit te breiden en veilig te stellen voor komende generaties na ons. Samen gaan wij vandaag genieten van wat wij met elkaar hebben ondernomen en wenen ons even terug in de tijd toen geluk nog heel gewoon was.

Zijn er nog herinneringen terug te vinden op plekken waar een halve eeuw de Blauwe Tram heeft gereden? Het is een veel gestelde vraag. Het antwoord is bevestigend, maar geen rails meer. Bijna lukte het toen men de Blauwe Tram wilde laten herleven met een RijnGouwelijn, een sneltramverbinding van Gouda via Leiden naar Katwijk en Noordwijk. Maar dit ging helaas niet door, een gemiste kans voor de toekomst in onze dicht bevolkte Randstad, denk ik dan. Ongeschiedlijk kleine tastbare herinneringen zijn er nog wel te vinden in Leiden en Haarlem. Gietijzeren muurankers met een gewicht van 9 kilo aan de gevel, die er in de jaren 1911 en 1913 zijn aangebracht. In ons jaarverslag van 2012 hebben wij hier aandacht aan besteed onder de kop "Restanten van een roemrijk tramverleden". Een bezoeker aan onze tentoonstelling in Katwijk aan de Rijn vertelde ons dat hij alle muurankers in kaart zou gaan brengen, waar en hoeveel er nog van over zijn. Een leuk initiatief!

Muurankers

Kijk eens naar boven...daar, ze hangen er nog!
Op de eerste etage, aan de gevel.
Stille getuigen, dienaars van elektrisch vervoer,
hoogbejaard, werkloos als roestig ophangpunt.
Gegoten kunststukken, sterk en fraai van vorm,
"klein" in de hoogte, maar "groot" eenmaal dichtbij.
Met vier bouten aan de muur voor eeuwig vastgezet.
Geïsoleerd hing het koperdraad er moeiteloos aan.
Dragers van stroom, comfortabel en schoner dan stoom.
Het elektrische tramverkeer is daar helaas heengegaan.
Wie blik er dan nog omhoog, naar dit fraaie ophangoo?
Onzichtbaar verwaait zijn roest vrijelijk door de winkelstraat.
Iets wat kooplustige wandelaars nu eenmaal ontgaat.



Schenking



Een van de attributen die wij tijdens ons jubileumfeest mochten ontvangen, was deze messing fabrieksplaat, geschenken door verzamelaar Cees van der Beek en afkomstig van de NZH-locomotief A 51. Dit loctype, bestaande uit 3 exemplaren, werd in 1896 in dienst gesteld op de stoomtramlijn Haarlem-Alkmaar. Aanvankelijk mocht deze locomotief het Noordzeekanaal niet passeren, omdat op de brug in Velsen geen materieel werd toegelaten dat zwaarder was dan 10 ton. Bovendien ontbrak de vacuümrem, voorgeschreven door de gemeente Haarlem.

De locomotief bleek ook te zwaar voor de veerpont, die in 1906 in de plaats was gekomen voor de oorspronkelijke brug. Pas later mocht dat wel, zodat toen de gehele lijn kon worden bereden. Hoewel de stoomtramlijn al in 1909 was overgenomen door de NZHTM, kreeg de locomotief pas in 1918 het nummer A 51. Na opheffing van het baanvak Velsen-Alkmaar in 1923 werd de loc verkocht aan de SBM, de Stoomtram-Breskens-Maldegheem, waar hij nog heel wat jaren de personentrams heeft gereden.

Tenslotte werd de locomotief in 1938 verkocht aan de firma Cracau te Vlissingen om vervolgens te worden gesloopt.

Cees van der Beek overhandigde aan voorzitter Groenveld de locomotiefplaat tijdens ons 30-jarig jubileumfeest.

Foto: André Testa



Het begin- en eindpunt van de stoomtramlijn Haarlem-Alkmaar omstreeks 1910 aan het Kennemerplein in Haarlem. De locplaat bevindt zich aan de zijkant van de locomotief naast het nummer IV.

In het voorjaar van 1913 werd de lijn ingekort tot het Soendaplein, gemeente Schoten, in verband met de opening van de elektrische NZH-stadstramlijn 1 van het Soendaplein naar de Haarlemmerhout.

Jubileum in beeld



Overweldigende belangstelling in feestzaal "De Voorhof" in het oude centrum van Voorburg. Na de lunch begaf het gezelschap zich naar het Stationsplein, waar historische trams gereed stonden voor een bijzondere rondrit door Rijswijk, Den Haag en Scheveningen. Vantevoren was een NZH-haltebord bevestigd. De genodigden op weg naar het centrum van Den Haag.



Op het Kerkplein in de Haagse binnenstad werd van rijtuig gewisseld. Motorwagen A 106 was natuurlijk favoriet. Het gezelschap tijdens de fotosessie.

Foto R. Naber.



Een tweede fotostop was voorzien op de Mauritslaan in het Statenkwartier, waar het historische trammaterieel op een zijspoor werd geplaatst, zodat het gewone tramverkeer ongehinderd kon passeren. Na terugkomst in de feestzaal werden de aanwezigen verrast op een hapje en een drankje. Omstreeks 17.30 uur kwam een einde aan dit jubileumfestijn.

Evaluatie "Memory Lane" in Rijnsburg

5 november



De hoofdrolspelers bijeen tijdens de maaltijd.



Na afloop werden enige spoorse zaken overgedragen.

Op donderdag 5 november werden wij om 19.00 uur verwacht voor de afsluiting van het project "Memory Lane" in Katwijk aan de Rijn. De Oranjevereniging had gekozen voor een opzet, waarbij een drankje, een hapje en een bescheiden maaltijd werd geserveerd in "De Burgt" aan het Burgemeester Koomansplein te Rijnsburg. Voorzitter Jan de Winter dankte een ieder persoonlijk voor de inzet en deed nog een gedetailleerd verslag van dit unieke project. Het was een gezellige afronding met



"old boys" onder elkaar. De organisatoren kunnen terugzien op een bijzonder succesvol Najaarsfeest. Na afloop volgde als dank nog een verrassing en kregen wij namens het bestuur uit handen van Ruud van Rijn en Wim Schaap een verrassingsmand met lokale producten en enige spoorse voorwerpen aangeboden. Het moet gezegd: de inwoners van Katwijk aan den Rijn kunnen trots zijn op zo'n actieve Oranjevereniging.

Blij verrast met lokale producten.

Restanten uit de werkplaats Rijnsburg

9 december

's Middags werden wij telefonisch benaderd door een amateur-historicus uit Rijnsburg, die vertelde dat hij in de regio situaties op de gevoelige plaat vastlegt die op termijn verdwijnen. Diezelfde dag bevond hij zich in de omgeving van Oegstgeest waar binnenkort villa's worden gebouwd en waartoe ondermeer verscheidene opstallen moeten verdwijnen. Zo kwam deze fotograaf bij een loods met een paar afvalcontainers. In een ervan ontdekte hij verscheidene "koplampen" tussen



Schijnwerpers na meer dan vijftig jaar weer in de open lucht.



Inmiddels veilig in ons depot in afwachting van restauratie.

allerlei schroot. Desgevraagd kreeg hij van de eigenaar van de loods te horen dat deze lampen afkomstig waren van de Blauwe Tram. Na sluiting van de werkplaats Rijnsburg in 1961 had hij diverse materialen en onderdelen overgenomen. Zijn loods, die nu ook zal moeten verdwijnen, was zelfs voor een deel opgetrokken uit bakstenen, afkomstig van deze NZH-werkplaats.

"Onze" fotograaf is na thuiskomst direct via internet gaan zoeken met de bedoeling dit erfgoed veilig te laten stellen en kwam via de website www.blauwetram.nl bij ons uit. Hoewel het aanvankelijk een bijna ongelofelijk verhaal leek, werd toch spoorslags actie ondernomen. Bij een van de containers konden wij onze ogen nauwelijks geloven: eenentwintig schijnwerpers ! De meeste waren beschadigd door de zware metalen voorwerpen die er overheen waren gedumpt. Wij kregen toestemming om de schijnwerpers mee te nemen, evenals vier extra glazen reflectoren, zelfs nog in origineel pakpapier. Veertien schijnwerpers waren nog voorzien van een stekker en op verscheidene exemplaren was met krijt het rijtuignummer geschreven, namelijk afkomstig van materieel serie A 250. Na opheffing van de NZH-tramlijn Amsterdam-Zandvoort in 1957 zijn deze schijnwerpers kennelijk als reserve overgebracht van de remise Leidsevaart in Haarlem naar de werkplaats Rijnsburg.

Deze conclusie komt overeen met onze ervaring, die wij opdeden in het najaar van 1961 toen de werkplaats Rijnsburg na opheffing van het trambedrijf was gesloten. Met een Citroën Traction Avant van een kennis zijn wij naar Rijnsburg gereden. Dit naar aanleiding van een tip van de bekende Blauwe Tramliedhebber Hans van Engelen. Hij had voor tien gulden het archief van de werkplaats opgekocht. Hans wist ons te vertellen dat in die werkplaats nog een reserve kopdeur van een tramrijtuig zou staan. Omdat de voordeur van de werkplaats open stond zijn we naar binnen gegaan. In een vrijwel lege en verlaten werkplaats kwamen we NZH-directeur Jan Jurrissen tegen. Hij vroeg ons naar het doel van onze aanwezigheid. De kopdeur bleek spijtig genoeg verdwenen, maar hij liet ons wel een ruimte zien waar een hoeveelheid zittingen tot aan het plafond lagen opgetast. Aangezien de sloper die dag niet aanwezig was, raadde hij ons aan de volgende dag terug te komen, voor het geval wij belangstelling zouden hebben voor deze bankonderdelen. Na het verlaten van de werkplaats hebben wij ons strategisch opgesteld en afgewacht tot de heer Jurrissen met de directie-auto was vertrokken. Daarna hebben wij onze auto voor de werkplaats geparkeerd en volgeladen met zoveel mogelijk zittingen, leer en pluche, een- en tweepersoons. Op de onderkant van die zittingen stonden ook materieelnummers van de tramlijn Amsterdam-Zandvoort, eveneens afkomstig van de Leidsevaart en als reserve-onderdelen in 1957 naar Rijnsburg overgebracht. Boze tongen hebben die actie destijds gekwalificeerd als "de bankroof van Rijnsburg". De daar nog achtergebleven zittingen zullen net als het rollend materieel in rook zijn opgegaan. Zoals het er nu naar uitziet zal het geruime tijd vergen om de verkregen schijnwerpers te restaureren. In elk geval zullen wij uit historisch perspectief een enkel exemplaar in de huidige toestand laten.

Oliebollenrit

30 december

Op uitnodiging van de TS-werkgroep Scheveningen kregen wij op de drempel naar het nieuwe jaar een bijzondere rondrit met historische trams aangeboden vanaf Scheveningen en Den Haag naar Voorburg. Een traditioneel uitje dat deze werkgroep organiseert voor de vrijwilligers die dan met elkaar even kunnen genieten en gezellig bijpraten, maar nu zonder werkkleding, stofjas of overall.



NZH-motorwagen A 106 en HTM-buitenlijner 58, Stationsplein Voorburg. In het nabijgelegen haltehuisje kon men zich te goed doen aan frisdrank en heerlijke oliebolletjes. Een gezellige afsluiting van het enerverende jaar 2015.

IN MEMORIAM

Wim van den Brink

Op 14 januari overleed architect Willem van den Brink. In de jaren '50 was hij mijn klasgenoot op de middelbare school te Voorburg, dichtbij de Blauwe Tramhalte Rozenboomlaan. Na tientallen jaren uit het oog te zijn verloren ontmoette ik Wim bij toeval tijdens een van onze exposities in Museum Swaensteyn te Voorburg. Het contact was hersteld en zo was Wim ondanks een broze gezondheid in 2010 nog aanwezig bij ons 25-jarig jubileumfeest. Met Wim is een bijzonder mens heengegaan. (G.J.Groenveld).

Ruud van der Leest

In het maandblad "Op de Rails" van de NVBS, de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen, lasen wij dat Ruud van der Leest begin 2015 was overleden. Ruud kan worden gekenschetst als een bekwaam tekenaar en een verdienstelijk fotograaf met een voorkeur voor het smalspoorbedrijf van de NZH. In zijn studieperiode voor onderwijzer was hij in de jaren vijftig tijdens de zomervakantie conducteur op de lijn Amsterdam-Zandvoort. Bij ons 25-jarig jubileumfeest in 2010 was Ruud een van de gasten die ons nog verraste met enige emaille interieurborden.

Huub van Keulen

Hoewel ernstig ziek overleed op 6 juni toch nog vrij onverwacht in zijn negenzenzestigste levensjaar Hubertus van Keulen, die de afgelopen jaren een vaste medewerker was bij het trambedrijf in het Nederlands Openlucht Museum te Arnhem. Een delegatie van dit museum was op vrijdagmiddag 12 juni aanwezig tijdens de plechtigheid in crematorium "Moscowa" te Arnhem. Een van de sprekers was collega Rob van Oostenrijk, die Huub op uitgebreide wijze karakteriseerde. Vooral in de railhobbywereld heeft Huub zijn sporen verdiend. Dit kwam tot uiting in de tekst op het overlijdensbericht: "Ik heb een steen verlegd in een rivier op aarde. Nu weet ik dat ik nooit zal zijn vergeten. Ik leverde bewijs van mijn bestaan. Omdat, door het verleggen van die ene steen, de stroom nooit meer dezelfde weg zal gaan".

Hans van Wingen

Nadat zijn gezondheid geleidelijk was achteruit gegaan, overleed maandag 27 juli op 84-jarige leeftijd een markante Leidse inwoner Johannes Wilhelm van Wingen. Naast zijn belangstelling voor het railvervoer in het algemeen nam het trambedrijf van de NZH bij Hans een bijzondere plaats in. Tijdens de uitvaartplechtigheid voerden ondermeer vertegenwoordigers van de Leidse Studentenvereniging Catena het woord en auteur Maarten 't Hart namens de Leidse Platenclub. Bij die gelegenheid werden nog aardig wat anekdotes rond de overledene aangehaald.

Bert de Ruiter

Op donderdag 8 oktober berichtte collega Frans Wellner van het Haags Openbaar Vervoer Museum ons dat daags tevoren zijn enthousiaste medewerker Bert de Ruiter in het Erasmus MC te Rotterdam was overleden.

Wij hebben Bert leren kennen als een bijzonder vriendelijk mens die zijn taak als vrijwilliger bij het HOVM met een grote dosis enthousiasme verrichtte. Zijn activiteiten zowel binnen het museum als op de tram tijdens bijzondere ritten zal node worden gemist. De grote wens van hem om conducteur op de tram te kunnen zijn werd bij de Tramweg-Stichting werkelijkheid.

In "zijn" Rotterdam vond op 15 oktober de uitvaart plaats.

UITBREIDING MUSEALE COLLECTIE

Inleiding aanwinsten

Net als voorgaande jaren werden onze verwachtingen ook in 2015 overtroffen en ontvingen wij een grote hoeveelheid documentatie. Al op de derde dag van het nieuwe jaar werden wij verblijd met archiefdozen vol interessant materiaal van de NZH en voorgangers.

Bij die gelegenheid ontvingen wij bovendien een groot aantal boeken over Nederlandse spoor- en tramwegen, waaronder tien over het trambedrijf van de NZH. Deze boeken zijn in hoofdzaak bestemd voor verkoop ter aanvulling van onze financiële middelen. Uit diezelfde bron ontvingen wij op 7 maart, 13 november en 5 december opnieuw belangrijke NZH-documentatie en enige tientallen boeken.

Via een internetrelatie kwamen wij in het bezit van enige bijzondere NZH-dossiers met originele archiefstukken, waarbij zelfs met de hand geschreven correspondentie van NZH-dir. J.J. Jurrissen. Een voormalig personeelslid van de NZH schonk ons een verscheidenheid aan documentatie uit de jaren '30-'50.

Modelbouwer Niek Hesp droeg aan ons een door hem op schaal vervaardigd wachthuisje over van de NZH-tramhalte Kostverloren in Zandvoort. Het origineel doet, mede na bemiddeling van onze stichting, al verscheidene jaren dienst in het Nederlands Openlucht Museum te Arnhem.

Uit de nalatenschap van Hans van Wingen te Leiden ontvingen wij op 24 oktober een eenpersoons zitbank, bekleed met blauw-grijze trijp. Deze originele bank uit een Blauwe Tramrijtuig had sinds 1960 deel uitgemaakt van het meubilair in zijn woonkamer. Bij leven had Hans deze bank al aan ons Genootschap toegezegd.

Documentatie

Beschrijving van de Haarlemse paardentram

Beschrijving (53 pagina's) van alle NZH-tramlijnen met inbegrip van voorgangers

Beschrijving (6 pag.) van o.m. de stoomtram Haarlem-Leiden

Provinciaal Blad van Zuid-Holland no. 58 en 62 betr. verordening voor het leggen van spoorstaven in de openbare wegen en haar gebruik (1882 en 1886)

"Zakelijke beschrijving Electriche Spoorweg van 's-Gravenhage naar Leiden", van de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen (M.E.T.)

"Bestek en voorwaarden voor het maken van een vaste brug over de Zoeterwoudsche Singelgracht te Leiden met bijkomende werken" (aanbesteding 13 mrt. 1922 v.m. 11 uur in Café Zomerzorg te Leiden)

"Overeenkomst van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen met de gemeente 's-Gravenhage betreffende de kruising van den spoorweg van 's-Gravenhage naar Scheveningen S.S., door den electriche gemeente-tramweg, nabij den Wassenaarschen Weg te 's-Gravenhage" (14 aug. 1907)

"Overeenkomst van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen en de Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Maatschappij" betr. elektrificatie van de tramweg van het station Den Haag S.S.-Scheveningen (13 nov. 1924)

M.E.T.-aandeel no. 202 (27 nov. 1891) groot eenhonderdvijftig gulden, inclusief talon met 6 dividendbewijzen

4 M.E.T.-aandelen no. 0407, 0421, 0803 en 0875 (9 dec. 1911) groot vijfhonderd gulden, inclusief talon met 8 dividendbewijzen

N.Z.H.T.M.-obligatie no. 2709 (1 juni 1909) groot duizend gulden, inclusief talon met 9 coupons

Dienstregeling stoomtram Haarlem-Alkmaar ing. 1 mei 1910 (copie)

"Aankondiging. Met ingang van dinsdag 8 april 1924 wordt op de stoomtramlijn Haarlem-Velsen de dienst opgeheven. Haarlem, 2 april 1924, de directeur" (copie)

Jaarverslag 1892 Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij (NHT)

28 jaarverslagen van de NHT en de Tweede Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij (TNHT): 1899-1901, 1906-1919, 1921-1923 en 1925-1932

"Beknopte handleiding TNHT voor de vacuümrem" (apr. 1907)

"Overeenkomst overdracht exploitatie Kwadijk-Volendam door HIJSM aan de TNHT (mrt. 1908), met ministeriële goedkeuring d.d. 7 jan. 1909
Promotiemapje Waterland ca. 1910 met 4 ansichten, uitgegeven door de "North Holland Tramway"
NHT-brochure (16 pag.) met daarin opgenomen de zomerdienstregeling van 1913
Grafieken dienstregeling NHT/TNHT ing. 7 okt. 1931
TNHT-bewijs van gederfde rente over 1929-'32 (1 dec. 1932) inclusief talon met 7 bewijzen uitgestelde schuld
Schrift met aantekeningen over de NHT

Schema verlichting motorrijtuigen van de Eerste Nederlandse Electrische Tramweg-Maatschappij (ENET)
ENET-obligatie no. 175 (1 jan. 1899) groot duizend gulden, inclusief talon met 16 coupons
ENET-obligatie no. 651 (1 jan. 1899) groot duizend gulden, inclusief talon met 15 coupons
2 ENET blanco onderaandelen groot vijfhonderd gulden, inclusief talon met 26 coupons
ESM-aandeel no. 14751 (25 aug. 1913) groot tweehonderd gulden, inclusief talon met 15 dividendbewijzen
Zomerdienstregeling 1906 van de Electrische Spoorweg Maatschappij (ESM) Amsterdam-Haarlem-Zandvoort in combinatie met de ENET-lijnen Haarlem-Bloemendaal en Haarlem-Ceintuurbaan
Dienstreglement ESM/ENET (juni 1915); tijdschriftartikel "Het Leven" betr. treinschakeling bij de ESM (mei 1916)
ESM-verslagen dienstjaren 1921, 1922 en 1923
Muziekstuk "Cortège Héroïque" pour Harmonie et Fanfare par H. Fernand van ESM Fanfarekorps Haarlem
Beschrijvingen ENET- en ESM-lijnen (2 pag.) en smalspoormaterieel (7 pag.)

Aanschrijving Amsterdam-Zandvoort betr. invoering van nieuwe plaatsbewijzen ing. 1 mei 1924
Dienstrooster wagenvoerders Amsterdam-Zandvoort ing. 2 apr. 1946
"Instructies voor wagenvoerder bij de N.Z.H.V.M. te Haarlem, lijnen Zandvoort-Amsterdam en Sloterdijk-Amsterdam" door wagenvoerder J.P. Giskes (handgeschreven in cahier, 29 pag. voor reserve conducteur/wagenvoerder H.L. Philippo II, april 1946)
Indeling dienstroosters wagenvoerders, conducteurs en ass.-conducteurs Amsterdam-Zandvoort ing. 6 okt. 1946
Wijziging dienstregeling Amsterdam-Zandvoort ing. 29 sept. 1949
Wijziging treindienstregeling Amsterdam-Zandvoort op zondagen ing. 7 jan. 1950
Treindienstregeling Amsterdam-Sloterdijk en Amsterdam-Zandvoort ing. 8 okt. 1950 (3 pag.)
Dienstrooster wagenvoerders en conducteurs Amsterdam-Zandvoort op zondagen ing. 8 okt. 1950
Uitnodiging van "Het Comité Oud-Trampassagiers der N.Z.H.V.M." traject Sloterdijk – Amsterdam (5/6 okt. 1954)
Voorstel Intercity Sneltram Amsterdam-Zandvoort (10 pag.)
Tarief autobuslijn Amsterdam-Zandvoort ing. 1 sept. 1957 (na opheffing tramdienst)

Overzicht smalspoormaterieel met bijbehorende gegevens
Overzicht werk- en hulpmaterieel smalspoorbedrijf
Blauwdruk rollend materieel normaal- en smalspoorwagens (1 dec. 1938 en gewijzigd 8 okt. 1940)
26 calques met lijnen- en materieelgegevens
3 overzichten met lijnengegevens
Index met overzicht van tramlijnen in Zuid-Holland en Zeeland

Ontwerptekening schaal 1:40 van de Boedapester motorrijtuigen MET/NZH A 400 en A 500 (1922)
Akten van vergunning van de Raad van Toezicht op de spoorwegdiensten ingebruikneming van de "trekvoertuigen" NZHTM A 328 - A 330, A 251 - A 255, ENET 35 en 36 en NZH A 451 - A 459

Aantekeningen met beschrijving van het aantal kilometers voor het afdraaien van wielbanden
Controle persdruk wielbinnenwerken van aanhangrijtuigen
Blanco wagendagrapport afdeling Exploitatie, Haarlemse tramlijnen 2, 3 en 4 (okt. 1933)
2 blanco wagendagrapporten afdeling Vervoersdienst (jaren '50)
Boekje met blanco schademeldingen tram met wegverkeer

Tijdschriftknipsel opening NZH-tramstation Purmerend (1932)
 Blauwdruk dienstregeling Amsterdam-Purmerend, Amsterdam-Edam-Volendam,
 autobusdienst Purmerend-De Rijp, Markerveer en IJ-veer ing. 1 dec. 1932
 14 kadastrale kaarten elektrische tramlijn Amsterdam-Edam-Volendam
 Dienstrooster wagenvoerders en conducteurs en treindienstregeling ing. 19 mei 1955
 "Bestek en voorwaarden verkoop, sloop en afvoer tramlijn Amsterdam-Edam-Volendam" en
 "Staat bijzondere bepalingen opbraak percelen 1 t/m 11 van de trambaan" (1 okt. 1956)
 "Overzicht materialen bovenleiding, telefoon- en seinleiding Amsterdam-Volendam"
 Tekening lijn Amsterdam-Edam-Volendam met overzicht aankoop en sloop van de tramlijn

Blauwdruk grafieken dienstregeling ingaande 16 sept. 1919 stoomtram Leiden-Heemstede
 1^e wijzigingsblad dienstregeling ing. 5 dec. 1929 stoomtramlijn Leiden-Heemstede
 Dienstregeling elektrische tramlijn Leiden-Haarlem ing. 31 dec. 1932
 Wijziging dienstregeling ing. 14 okt. 1946
 Blanco telstaten bezetting trams op de lijn Leiden-Haarlem
 2 krantenartikelen over opheffing trambedrijf
 6 pagina's tellend betoog voor handhaving van de tramlijn Leiden-Haarlem
 Brochure "De tramkwesie in de Haarlemse gemeenteraad (7 jan. 1948)
 Persfoto opbraak te Lisse (8 mrt. 1950)

Locaalspoor- en Tramwegwet, (uitgave NVTa 1945)
 Toelichting op de Tramwegwet (2x)
 Dienstorders periode 1939-1961
 Uittreksel dienstorders en aanschrijvingen (mei 1947)
 Dienstreglement Deel B: Seinreglement (mei 1946)
 Dienstreglement Deel C: Algemene veiligheidsvoorschriften (1948)
 Dienstreglement Deel Ca: Bijzondere veiligheidsvoorschriften voor de lijnen Scheveningen-Den Haag-
 Leiden-Katwijk/Noordwijk-Haarlem, met wijzigingsbladen (1938) (3x)
 Dienstreglement deel Cc: Bijzondere veiligheidsvoorschriften van de lijnen Amsterdam-Edam-
 Volendam en Het Schouw-Purmerend
 Dienstreglement Deel D: Voorschriften buitengewone voorvallen (1948)
 Dienstreglement Db: Bijzondere veiligheidsvoorschriften van de lijn Leiden-Heemstede
 Beknopte handleiding voor wagenvoerders en conducteurs (1948)
 Lijst van verkortingen (1948) (2x)
 Algemene Vervoersvoorwaarden, NVTO (1949) (2x)
 Reglement Dienstvoorwaarden (nov. 1949)
 Handleiding ten gebruike bij de bestudering van de voorschriften rijdend personeel (jan. 1951)
 Reglement dienstkleiding (juni 1953) (2x)

Losbladige catalogus (ca. 1910) met maattekeningen van bovenbouw- en bovenleidingonderdelen,
 hefboeken, montagewagens, tramrijtuigonderdelen en conducteursattributen van Duitse en
 Amerikaanse leveranciers en vertegenwoordigd door N.V. Industrie- & Handelsmaatschappij
 A. Hagense, Electrotechniek, Den Haag
 Brochure van Peters & Cie Warstein, Westfalen (D.), fabriek van smeedijzeren en geperste onderdelen
 Blauwdrukken Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur van een rijtuig, de inbouw
 van een elektromotor en onderstel van een motorwagen (aug.-sept. 1930)
 "Vorschrift für den Einbau des Bremsreglers Stopex", in mei 1933 aangebracht aan motorrijtuig A 503
 "Ongevallen door electriciteit" (nov. 1936); idem (dec. 1937)
 "Over de wijze van aansluiten van electromotoren en aanloopweerstand (dec. 1937)
 "Betriebsanweisungen Kjellberg-Schweissanlagen" (juli 1939)

Opdrachten voor aangenomen werk centrale werkplaats Rijnsburg, periode 1939-1956
 Beperkte dienstregeling ing. 5 sept. 1944; idem ing. 25 juni 1945 en 2 juli 1945
 Aanschrijving no. 552 schakeling motoren A 400 (29 jan. 1946)
 Uitnodiging heropeningsrit baanvak Den Haag – Scheveningen op maandagmiddag 2 juni 1947
 Dossier NZH-HTM (1950-1958) betr. opheffing tramlijn Voorburg-Den Haag-Scheveningen met
 40 stuks correspondentie in NZH-map
 Uitnodigingskaart actiecomité uitvaartrit Katwijk aan Zee-Leiden op vrijdag 7 okt. 1960

Aanschrijving dagkaarten voor volwassenen en kinderen van 4 t/m 9 jaar ing. 1 juni 1926
Voorwaarden en vrachtprijzen voor het vervoer van wagenladingen, goederen en levende dieren (1 jan. 1927)

Vrachtprijzen voor het vervoer van reizigers, bagage en honden (sept. 1929)

Tarief Amsterdam-Haarlem-Zandvoort (15 mei 1931)

Folder "Gewone- en kinderretours lijn Amsterdam-Zandvoort"

Folder "Wat gij doen moet om een Dag- of Weekkaart te krijgen" (okt. 1933) (3x)

Folder "Wat kost het per NZH-tram?" (1939)

Folder dagabonnementen met verkorte dienstregeling (zomer 1939)

Enkele reis- en retourtarieven ing. 1 juni 1946

NZH-informatieberichten nrs. 1, 2, 3, 5, 6, 7, 9 en 10 (1947-1948)

Reizigerstarieven tram-, autobus- en bootlijnen (mei 1950) (2x)

Reizigerstarieven tram- en autobuslijnen (mrt. 1959)

56 vervoerbiljetten op systeemkaarten

Bijvoegsel Ned. Staatscourant betr. statutenwijziging NZH, d.d. 20 nov. 1922, 9 nov. 1932 en 11 sept. 1946 (2x)

47 originele afschriften (zgn. doorslagen) van NZH-correspondentie (1923-1948)

Brief nov. 1946 van NZH-directeur jhr. ir. Johan Roëll betr. naamswijziging NZHTM in NZHVM en liquidatie van NZHTM, ENET, ESM, MET, NHTM, TNHT te Haarlem en busmaatschappij N.V. Duinlander te Noordwijk

Dossier autopark NZH met overzichten en interne correspondentie van autobussen en dienstauto's (1932-1967)

NZH-dossiermap met brief Ministerie van Waterstaat (28 sept. 1940) betr. verkoop van terreinen in Rijnsburg

Rapport 17 jan. 1946 aan J. Heemskerk, directeur van de busmaatschappij N.V. Duinlander, Noordwijk

Dossier NZH contra firma Beuk, Noordwijk, betr. groepsvervoer (1958), waarbij de NZH in het gelijk werd gesteld

Jubileumaffiche 50 jaar NZH 1881-1931 met overzicht van het gehele lijnennet inclusief voorgangers
Maandblad voor het personeel NZH, ESM, MET nov. 1923 en feb. 1924

Maandblad voor het personeel NZH dec. 1926, mei 1927, jan. 1928, dec. 1930, apr. 1931,

jubileumeditie juli-aug. 1931 (2x) en 32 exemplaren periode juli 1960 t/m aug. 1971

Brochure "Mededelingen over de bediening der A 600-rijtuigen" (overdruk uit Maandblad voor het personeel NZH, nov. 1932)

Brochure "NZHTM, haar ontstaan, groei en betekenis voor het verkeer in Noord- en Zuid-Holland"

Brochure "Per Noord-Zuid Er op Uit !!"

Maandblad "Op de Rails" mei 1956, gewijd aan het 75-jarig bestaan van de NZH (2x)

Losbladig gedenkschrift (380 pag.): "1881-1956. Overzicht van de geschiedenis van de Noord-Zuid-Hollandsche Vervoer Maatschappij N.V., gezien in het licht van de ontwikkeling van het (openbaar) personenvervoer in het algemeen door A. Steetskamp, oud-chef Algemene Dienst der NZH. Amsterdam, juni 1958"

Boekje "NZH Honderd jaren ten dienste van de reiziger"

Map "Honderd jaar tot uw dienst NZH 1881-1981" met materieeltekeningen

NZH-folder "Internationale Bloemententoonstelling Heemstede, 13 mrt.-21 mei 1925"

Folder "Gaat bij stormweer de zee zien! Elk kwartier een tram naar Zandvoort" (dec. 1928)

Folder "Artis-biljetten verkrijgbaar bij conducteurs der lijn Haarlem-Amsterdam" (1931)

Folder "Naar de bloemenvelden" (1933)

Folder "Bezoekt de Bloemenvelden per Bloemen Express" (1933)

Folder "NZH-wandelingen prijsvraag" (apr. 1934)

Folder "Per Noord-Zuid er op uit !" (juni 1935); idem (1939)

Folder "Bezoekt per NZH Tram de badplaatsen Scheveningen, Katwijk, Noordwijk en Zandvoort"

Folder "Per NZH naar de bloemenvelden" (1950)

Folder "Marken Express" (1950)

Folder "Met de NZH naar Keukenhof" (3 april-half mei 1958)

Achterzijde dienstenvolp met tekst "Reist per NZH. Modern materieel. Goedkope tarieven" (jaren '30)

Promotiekaart NZHTM met afbeelding van een Boedapester tram in de Raadhuisstraat te Amsterdam (jaren '30)

Promotiekaart "Per NZH naar Frans Hals Museum Haarlem" (jaren '30)

Promotiekaart "Per NZH Tram naar Sint Bavo-orgel Haarlem" (jaren '30) (2x)

Origineel ontwerp voorblad NZH-dienstregeling voorjaar 1942 van esthetisch adviseur Ben Kamp

Drukproef voorblad NZH-dienstregeling 1942-'43 van Ben Kamp met de tekst "Ik dien u ook in moeilijke tijden"

29 titelbladen van NZH-dienstregelingen, periode 1933-1953

47 NZH-dienstregelingen periode 1945-1961

5 wijzigingsbladen winterdienstregeling 1946/'47, zomerdienstregeling 1947 en winterdienstregeling 1948/'49

7 kennisgevingen van wijziging dienstregelingen 1954-1957

Dienstregeling ma-za autobusdienst Katwijk aan Zee-IJmuiden t.b.v. "Visscherij-bemannings" ing.

14 april 1946

Concept NZHTM-jaarverslag 1945, gecorrigeerd en ondertekend door directeur jhr. ir. Johan Roëll

NZHVM-jaarverslagen 1924 en 1953 in concept

NZHVM-jaarverslag 1958

Dienstenvelop NZHVM

Kennisgevingen voor het publiek: "Doorgaande tram van Overveen/Julianaweg naar Klokhuisplein bij avonden van Bachconcerten en dergelijke" (1930)

"Tijdelijke opheffing halte Proveniershuis, Haarlem", (16-25 okt. 1931 i.v.m. "Lichtweek")

29 verschillende "Kennisgevingen voor het publiek", periode 1953-1961

Loonregeling der beambten ing. 6 jan. 1935

5 verlofbriefjes G.J. de Swart, Haarlem (juli 1946–dec.1948)

Jubileummoorkonde 1911-1936 wegwerker M. van Doorn, Hillegom

Jubileummoorkonde 1925-1950 wagenvoerder 1e klasse A.M. Mooijekind, Leiden

Jubileummoorkonde 1922-1962 A. Berger, voormalig chef werkplaats Rijnsburg

Oorkonde 1922-1964 M.J.H. Amelung, magazijnmedewerker werkplaats Leidsevaart, Haarlem, met eremedaille verbonden aan de Orde van Oranje-Nassau in etui, een draagspeld en een exemplaar van de wet op deze orde

Arbeidsovereenkomsten (1 mei 1951) wagenvoerder J.A. Stroeve en reserve-conducteur C. Nat, Haarlem

Reglementeninspectie (sept.-okt. 1953) conducteur P. Kooyman, Leiden, wagenvoerder J.A. Stroeve, Haarlem en wagenvoerder F. Mays, Amsterdam

Bevoegdheidsbewijs Amsterdam-Haarlem-Zandvoort wagenvoerder/treingleider K. Holtrop (20 mrt. 1951)

Rapport onregelmatigheid chauffeur Weidema, Haarlem (9 sept. 1963)

NZH-legitimatiebewijs M.J.H. Amelung, 1989/90/91

Catalogus Koninklijke fabriek van rijtuigen en spoorwagens Beijnes, Beverwijk, Holland (mrt. 1950) met o.m. afbeelding van geleed tramstel A 613/614 te Heemstede

Speciale editie Leids Dagblad tentoonstelling "100 jaar Openbaar Vervoer in en om Leiden" in Museum De Lakenhal (aug.-sept. 1971)

Artikel "75 jaar NZH" in "Op de Rails", editie mei 1956, van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen (NVBS) (2x)



Gert Jan Binkhorst draagt zijn Beijnes-catalogus aan ons over.

Dagabonnement 1935

Vrijkaart 1944 Amsterdam-Volendam en Zunderdorp-Purmerend

Brochure "U hebt aan de bus een boodschap", conclusies gehouden winkel-enquête te Haarlem (1965)

Brochure "Mensen zijn onze motor" (1998)

Vrijkaart 1945 Amsterdam/Stationsplein-Monnickendam

13 verschillende vervoerbewijzen

10 rittenkaart Leiden (H.R.)—Oegstgeest (L.B.) (8x)

5 rittenkaart Leiden (H.R.)—Katwijk Zee/Noordwijk en Leiden (Stat. H.S.M.)— Noordwijk Zee

Stamkaart NZHTM t.n.v. J. van Oosthuysen, Haarlem

Stamkaart NZHTM met abonnement maart 1949, t.n.v. mej. C.A. Achter, Amsterdam

Stamkaart NZHVM met weekkaart t.n.v. C.J. Koek, Monnickendam

Stamkaart NZHVM met weekkaart en stamkaart NZH okt. 1974 t.n.v. J.A. Koek, Monnickendam

Weekkaart Broek in Waterland-Monnickendam

Maandabonnementen Amsterdam/C.-Monnickendam november, december 1955; februari, april, mei, juni 1956

Dossier over de uit 1948 daterende reorganisatieplannen van de NZH

"Kwestie Tramlijn Amsterdam-Haarlem-Zandvoort (4x)

"Enige zaken die in het voordeel pleiten van tramexploitatie"

"Voorlopig rapport inzake de toekomstige vervoersvoorziening in Waterland (1954) (12 pag.)

"Het vervoersprobleem in Waterland" (1946) (19 pag.)

"De Tramlijn Voorburg-Scheveningen" (1952) (10 pag.)

"Rapport vervoersonderzoek Leiden – Den Haag (mei 1961) (17 pag.)

NZH-dossier van vervoerbewijzen jaren 1935/'37 met o.m. correspondentie met drukkerij Roelants, Schiedam

553 foto's met o.m. een groot formaat foto (70 x 50cm) in kleur op canvas van een NZH-driewagentram op de Adm. de Ruijterweg, Amsterdam en 25 foto's afscheid tramlijn Amsterdam-Haarlem-Zandvoort op 31 aug. 1957

25 negatieven periode 1946-'61

Zwart/wit poster A 325, Breestraat, Leiden, 3 okt. 1955 (foto J.C.T. van Engelen)

Zwart/wit poster B 451, Tempeliersstraat, Haarlem, NZH Bedrijfsmuseum, (foto L.J.P. Albers)

Zwart/wit film van Ruud van der Leest van de tramlijn Amsterdam-Zandvoort met een werkstudent als hulpconductor in de hoofdrol (1956)

Tijdschrift "Ons Amsterdam", nov. 1958, artikel "De Haarlemse Tram, een verlaat afscheid"

Tijdschrift "Ons Amsterdam", juli/aug. 2006, artikel "We gaan naar Zandvoort. Met trein en tram naar de kust"

Tijdschrift "De Klink" van Genootschap "Oud Zandvoort", juli/sept. 2007, artikel "Herinneringen aan de tram"

28 tijdschriftknipsels

10 prentbriefkaarten

DVD met kleurenopnamen van de Leidse stadsdienst, Leiden-Katwijk/Noordwijk en Leiden-Den Haag

80 spoor- en tramboeken, w.o. 40 over het trambedrijf van de NZH

Boekwerk "Berigt aan de heeren reizigers, 400 jaar openbaar vervoer in Nederland"

Pentekening Rijnlandsche Stoomtram in Rijnsburg omstr. 1900

Materieeltekening motorrijtuig A 401

NVBS-materieeltekeningen motorrijtuigen A 25, A 27, A 75, A 451 en A 516

Idem aanhangrijtuigen BY 10 en BY 11

Idem stuurstandrijtuigen B 461 en B 516

NVM-materieeltekeningen motorrijtuigen A 2, A 261, A 515 en A 609-A 610

Idem draaistel motorrijtuigen serie A 501-512

9 overzichten "Routes en alle routewijzigingen van de geëxploiteerde tramlijnen

TS-brochure (1984) met herdruk zomerdienstregeling 1924 (3x)

Attributen



Afvalcontainer bij Oegstgeest met NZH-relikwieën.



Motorrijtuig A 259, (met schijnwerper). Dia: F. van der Gragt.

21 schijnwerpers, waarvan 14 met stekker van motorrijtuigen Amsterdam-Zandvoort: ondermeer van A 253 (2x), A 254 (2x), A 255 (2x), A 257 (2x), A 258, A 259 en A 260 (2x) en 4 glazen reflectoren voor schijnwerpers

Uniformknoop RTM (Leidse paardentram)

Groot type olielantaarn

Koppeling Waterlandrijtuig, (aangetroffen bij voormalige tramlijn Amsterdam/Noord-Purmerend)

Messing bord: **Société Anonyme des Forges, Usines & Fonderies de HAINE-St. PIERRE.**

Directeur L. Goldschmid. No. 490 -- 1895, van N.Z.H.T.M. loc A 51, (ex. TN I), stoomtramlijn Haarlem-Alkmaar

Messing bordje: **Koninklijke fabriek van rijtuigen en spoorwagens J.J. BEIJNES, Haarlem, Holland**

Emaill bordje: **ALLAN ROTTERDAM**

12 emaille interieurbordjes: **Openen en sluiten van de ramen mag uitsluitend door het personeel geschieden (2x), Op- of afspringen gedurende de rit is verboden, Uitgang vrijlaten (2x), Niets buitensteken, 9 staanplaatsen, 28 plaatsen, Stopsignaal voor eerstk. halte 1x drukken, Noodrem op balkon, Stopsignaal 1x drukken (2x)**

Metalen interieurbord stadstramlijn 1 Haarlem: **Tijdig naar voorbalkon gaan om uit te stappen**

Dienstletterbord **AA** van forensendienst Leiden-Den Haag
Richtingfilmrol van tramstel A 600: **VEUR, SASSENHEIM, LISSE, HILLEGOM, HEEMSTEDE, SCHOTEN, HAARLEM, LEIDEN, SCHEVENINGEN, DEN HAAG, NOORDWIJK, KATWIJK, VOORBURG, STOPT NIET, GEEN DIENST**, (rode achtergrond), **ROOD, TRAM** (groene achtergrond)
Wagenvoerderszitting **201**
Gietijzeren noodremkastje



Eenpersoons zitbank met blauw/grijze trijpbekleding.

Draagspeld S.V. De Tramvogels, 1924-1929
Uniformjas NZHVM, jaren '50
Petembleem (geveleugeld wiel)
Personeelnummerplaat **H10** met draagleer van conducteur/wagenvoerder H.L. Philippo II, Haarlem
Mondfluit van conducteur G. Groenewoud, Den Haag
Aluminium doos voor vervoerbewijzen
2 kniptangen
4 rijtuigsleutels
3 railschroeven baangedeelte Geversstraat, Oegstgeest
Railbezem wisselplaats Rijnstraat, Katwijk aan den Rijn



Gouden vestzakhorloge "E.G. Heckman, Haarlem" met inscriptie: **NZHTM 1891-1931, aangeboden door Jubileumfonds van Personeel**

Gouden vestzakhorloge "Ancre" met ketting en inscriptie: **NZHTM 1911-1936, aangeboden door Jubileumfonds van Personeel** (in etui van juwelier E.G. Heckman, Gr. Houtstraat 164, Haarlem, telef. 12410)

Metalen plaatje met inscriptie: **Aangeboden door Jubileumfonds der N.Z.H.V.M. 1913-1953**

Plateel bonbonnière 75 jaar **NZH 1881-1956**

Bronzen penning 100 jaar **NZH 1881-1981**

Metalen bord **Brockway** van autobus Haarlemse Brockway Bus-Maatschappij en in 1947 als NZH-autobus 182

Metalen fabrieksbord **Fordson, made bij Ford Motor Company Ltd, England** afkomstig van de Londense brandweer en in de jaren 1947-'48 dienst gedaan als noodbus bij de NZH

Schaalmodel Chausson autobus, dienst gedaan in de jaren 1946-'48

Schaalmodel Ford autobus, Eltax stadsdienst Leiden, in 1950 overgenomen van de NZH

Schaalmodel eloc. A 1051

3 messing schaalmodellen in beginfase van modelbouw: A 100, A 300, B 300 en B 400

Schaalmodel NZH-halteshuisje Kostverloren, Zandvoort

Gegoten aluminium schaalmodel Sovjet motorrijtuig op houten sokkel met fabrieksbord **Ganz-Mavag, Budapest**

Huisnummerbord **396** van voormalig hoofdkantoor NZH, Leidsevaart, Haarlem

Set stenen bekertjes met afbeeldingen van NZH-tramrijtuigen

Met dank aan onze schenkers in alfabetische volgorde:

L.J.P. Albers, C. van der Beek, G.J. Binkhorst, F. Bosman, P.C. Brandwijk, C. Deelder, F. van der Gragt, G. Groenewoud, P. Günther, ir. L. Haring, D.C. Heemskerk, mevr. J. Heintz, H. Helling, D.G.M. Hesp, P.J. Hoope, K.Th. Hoorn, K. van Ipenburg, E. Jonkhout, P.P.M. Kalse, J. Koek, mevr. A.M. van der Kwaak-Berger, S. de Lange, B. Leeuwenburgh, G. Ligtoet; A.W.J. Mooijekind, mevr. A. Molenkamp, P.J. Nijbakker, F.C.J.M. Ongerling, mevr. W. Sasburg-Segaar, mevr. A. Tempelman-Van Doorn, J. Verhaar, P. Verra, mevr. M. Vrees-Mulder en J.W. van Wingen(†).

Restaureren



De uniformkast kreeg een andere plek en werd van een nieuwe vernislaag voorzien. Attributen van de mock-up werden beter gehuisvest in een verrolbare kist. Het verenpakket van de motorwagen A 106 werd voorzien van een betere schokopvang.

Oproep

Wij prijzen ons gelukkig dat nog steeds elk jaar onze museale collectie wordt uitgebreid met schenkingen en aankopen via internet. Met een grote dosis ambitie zetten wij ons in om erfgoed van het trambedrijf van de NZH te verwerven en voor de toekomst veilig te stellen.

U kunt ons werk steunen door begunstiger te worden van onze stichting en een bedrag van € 15,= over te maken op bankrekening **NL13 INGB 0000 412327** ten name van Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram te Bergschenhoek. *(een hoger bedrag wordt zeer op prijs gesteld!)*

Met uw bijdrage, die voor 125% aftrekbaar is van de inkomstenbelasting, kan de collectie worden uitgebreid en noodzakelijke onkosten bestreden. De Belastingdienst heeft ons sinds 2012 aangemerkt als een Algemeen Nut Beogende Instelling Met een culturele status. Als donateur ontvangt u in de loop van februari ons jaarverslag met een overzicht van onze activiteiten en de verworven aanwinsten. Ook kunnen wij onze donateurs een rondleiding aanbieden in ons NZH-depot te Delft. Hiervoor kunt u een afspraak met ons maken via emailadres: blauwetram@hgjgroenveld.demon.nl

Schenken en nalaten

Wanneer u onze stichting een warm hart toedraagt, kunt u ook op persoonlijke titel een bedrag schenken of nalaten. De Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram is door de Belastingdienst erkend als "Culturele Algemeen Nut Beogende Instelling", (een zgn. culturele ANBI). Hierdoor kan onze stichting gebruik maken van belastingvoordelen op het gebied van erven, schenken en giften.

Website

Tijdens de afgelopen kerstdagen passeerde het aantal keren dat onze website www.blauwetram.nl werd bezocht het getal van 135.000. Vergeleken met het jaar daarvoor betekent dit een toename van 17.500, gemiddeld meer dan 300 keer per week.

Onze webmaster Otto Dijkstra, tevens redacteur van het glossy maandblad RailMagazine, zorgt daarbij regelmatig voor bijzondere afbeeldingen.

Bijzonder tramtransport

In de nacht van 18 op 19 oktober (onbekend welk jaar) vond door Haarlem een interessant transport plaats. Die nacht werd namelijk het stuurstandrijtuig B 452 ter reparatie van de remise Leidsevaart overgebracht naar de Koninklijke fabriek J.J. Beijnes aan het Stationsplein. Het belangwekkende was hierin gelegen, dat het een smalsporig rijtuig betrof dat over het normaalspoor van lijn 1 werd vervoerd. Het voordeel hierbij was, dat het een Boedapester rijtuig betrof, waar de trucks van normaal- en smalspoor onderling uitwisselbaar zijn. Nu behoefden dus slechts twee normaalsporige trucks onder de B 452 te worden geplaatst.

Tevoren waren deze normaalspoortrucks vanuit Leiden naar Haarlem overgebracht. In de bewuste nacht, na afloop van de tramdienst, werden deze trucks op het Houtplein, waar de rails over een afstand van enige tientallen meters strengelen, onder de B 452 geplaatst. Dit geschiedde als volgt: op het spoor richting Amsterdam werd op iedere hoek van het rijtuig een bok geplaatst. Met deze vier bokken werd het rijtuig omhoog gebracht en de smalspoortrucks er onderuit gereden. Vervolgens werd het rijtuig op vier traversvijsels opgevangen en zodanig in de dwarsrichting verplaatst, dat de lengteas van het rijtuig in het hart van het spoor van lijn 1 richting Heemstede kwam te liggen.

Aldus het bericht dat wij via een medewerker van de NVBS onlangs ontvingen. Onze vraag: wie weet hier het fijne van en bestaan hier überhaupt foto's van?

Aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid houdt dit verband met een ongeval, dat zich op 7 oktober 1946 voordeed. Een citaat uit een van de landelijke dagbladen:

"Tram rijdt na botsing tegen een huis".

Een hevige botsing tussen een zware vrachtauto en een NZH-tramtrein had op de Admiraal de Ruijterweg in Amsterdam tot gevolg, dat de voorste wagen (*de B 452*) van de tram ontspoorde, het trottoir opreed en de gevel van een huis indrukte. De vrachtwagen, een voormalige Amerikaanse legertruck, kwam uit de Jan van Galenstraat en reed door nog onopgehelderde oorzaak tegen de zijkant van de voorste tramwagen en sloeg vervolgens door de botsing om. De Boedapester B 452 werd uit de rails geduwd, maakte een haakse zwenking en kwam tegen het pand van nummer 159 tot stilstand, na de voordeur en een deel van de gevel te hebben ingedrukt.

De passagiers van de tram waren hevig geschrokken en een enkeling had snijwonden opgelopen door het breken van enige ruiten. Het opruimingswerk was niet eenvoudig, omdat een der onderstellen van het tramrijtuig was ontzet. Bovendien moest de tram zeer voorzichtig achteruit worden getrokken om de voorkant vrij te maken van de beschadigde gevel. Daarna kon men het onderstel provisorisch repareren en de wagen weer op de rails plaatsen. Hiermee was men de volgende morgen omstreeks half zes gereed, waarna de tramwagen naar de remise in Haarlem aan de Leidsevaart werd overgebracht. Trampassagiers naar en van Amsterdam werden tot aan de plaats van het ongeval gebracht, waar zij moesten overstappen.



Stuurstandrijtuig B 452 tegen de voorgevel van het pand Admiraal de Ruijterweg 159 te Amsterdam.

7 oktober 1946.

Ter overdenking



Soms laten wij onze fantasie de vrije loop. In ons vorige jaarverslag maakten wij melding om nog eens na te denken over de bouw van een replica NZH-tramstel A 600. Dit type was de eerste gelede tram in Nederland en bovendien in eigen land gefabriceerd. Een ander aspect: wordt het niet eens tijd voor een Nationaal Tram Museum of zal dat slechts een illusie blijven?

Foto's achterzijde v.l.n.r.: Foto 1 en 3: Mark Ruis; foto 2 en 4: Han Geijp; foto 5: Georg Groenveld; Foto 6: Raymond Naber.



WIJ WENSEN U NOG EEN VOORSPOEDIG NIEUWJAAR!