



JAARVERSLAG 2016

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



Instructieritten voor de manifestatie "Volgende Halte" in het Nederlands Openluchtmuseum te Arnhem (NOM). Het weekend van 18 op 19 juni stond dit keer geheel in het teken van de Blauwe Tram.

 BELREM VOOR TRAMRIJTUIGEN	blz. 3 t/m 4
 WINTERRIT	blz. 6 t/m 7
 RESTAURATIE	blz. 9
 NON FERRO GIETERIJ	blz. 10 t/m 11
 VOLGENDE HALTE	blz. 13
 PROJECT A 619/620	blz. 14 t/m 19
 DE TRAM IS TERUG	blz. 22
 HEROPENING NZH VERVOER MUSEUM	blz. 24 t/m 25
 UITBREIDING MUSEALE COLLECTIE	blz. 28 t/m 30



J A A R V E R S L A G

Stichting Historisch Genootschap "DE BLAUWE TRAM"

INTRO

Dit jaarverslag, de 14e editie inmiddels, bevat weer heel wat actualiteiten, die zich in 2016 hebben voorgedaan. Zo werden ondermeer lezingen verzorgd voor diverse afdelingen van de NVBS, de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen.

De manifestatie Volgende Halte in het Nederlands Openluchtmuseum te Arnhem was mede door de gunstige weersomstandigheden bijzonder succesvol. Onze stand bevond zich op een prominente plaats in de tramremise. Hier werd ook informatie verstrekt over de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram. Deze in 2016 opgerichte Stichting heeft als doelstelling in 5 jaar een NZH Tweelingstel te reconstrueren. Als lid van het comité van aanbeveling van deze stichting, namen wij deel aan besprekingen in Scheveningen, Delft en Rosmalen.

Het ontsluiten van de grote hoeveelheid Beijnes-bouwtekeningen van NZH-materieel, die wij sinds 2015 in langdurig bruikleen van het Nederlands Spoorweg Museum hebben, kreeg hierdoor prioriteit. Extra mankracht resulteerde er in dat deze werkzaamheden in een stroomversnelling zijn gekomen in verband met de ambitieuze plannen voor de reconstructie van een A 600.

De voorbereidende werkzaamheden en het vervolgens inrichten van tentoonstellingen in de musea te Voorschoten en Monnickendam vereisten veel tijd en inzet. Het resultaat werd, gezien de reacties, door veel museumbezoekers bijzonder gewaardeerd.

Tijdens de landelijke Open Monumenten Dag in september hadden wij een locatie gekozen op het Stationsplein in Voorburg. Juist bij onze stand was de halte gepland voor de verschillende historische trams van de Tramweg-Stichting, die een verbinding onderhielden vanuit Scheveningen naar het voormalige eindpunt van HTM-lijn 10.

Ook in dit jaar 2017 kunt u ervan verzekerd zijn dat wij met veel energie en ambitie zullen doorgaan met activiteiten die te maken hebben met het trambedrijf van de NZH.

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 en Raymond Naber

Website: www.blauwetram.nl
Webmaster: Otto Dijkstra
Secretaris,
penningmeester: Henny Groenveld

Fotografie, tenzij
anders vermeld en
vormgeving: Han Geijp
Foto Cover: Raymond Naber
Medewerkers: André Pop en John Groenveld

DTP: Elco Roest
Druk: Drukkerij NIVO, Delfgauw

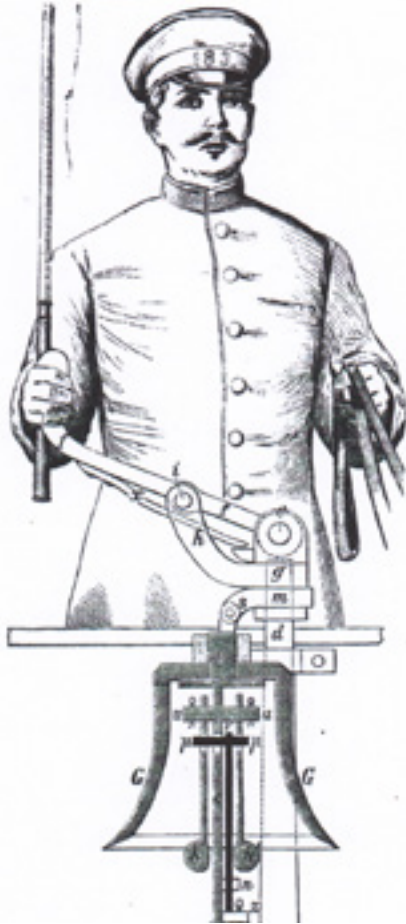
Kamer van Koophandel 's-Gravenhage, (1985); inschrijfnr. 154091

ANBI: Culturele status bij de Belastingdienst

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

BELREM VOOR TRAMRIJTUIGEN

Reeds geruimen tijd geleden zijn wij er op bedacht geweest onze lezers meer van nabij bekend te maken met de belrem, gepatenteerd aan den heer Julius Riebel te Berlijn, doch werden in onze pogingen daartoe tot nog toe teleurgesteld.



Nadat wij ons reeds voor enkele maanden bij de Rotterdamsche Tramwegmaatschappij van de gemakkelijke en doelmatige werking hadden overtuigd, ontvingen wij nu dezer dagen door de tusschenkomst van den heer J. Levelt te Rotterdam, agent in Nederland en zijne koloniën voor de belrem, bijgevoegde afbeelding, waaruit de inrichting voldoende kan worden beoordeeld. Zooals reeds door ons werd medegedeeld is het gebruik der belrem te Berlijn door de politie aan de paardentrammen aanbevolen. In ons land zijn er thans twee in gebruik, één bij de Rotterdamsche- en één bij de Schielandsche Tram-maatschappij.

Het voordeel der inrichting, trouwens reeds voldoende bekend, ligt hierin, dat de tramkoetsier daardoor in staat wordt gesteld tegelijk tot waarschuwing te bellen en tevens te remmen zoodat hij zich dus, bij een plotseling optredende oorzaak die stoppen noodig maakt, niet behoeft te beraden of hij nog eerst naar den gewonen bel-riem grijpen zal of terstond zijn rem zal aanzetten en dus wellicht te laat of noodeloos remt.

Uit de afbeelding blijkt, dat de gewone kruk **f**, die de remstang **d** doet werken zoo met deze verbonden is dat zij om den top **c** een korte beweging op en neer kan maken, waardoor een bel in gang wordt gebracht. Om de remstang **d** is de ring **g** verbonden, waarvan een arm **h** uitgaat, slechts aan de voorzijde zichtbaar, die draaiende om den bout **i** door dezen aan de remkruk bevestigd is. Aan **g** is eveneens draaibaar de ring **m** verbonden, die door de gebogen hefboomvormige overbrenging **sr**, de klepels **k** bewegen kan.

Om enkel te bellen wordt de kruk op en neer bewogen en om tevens te remmen, al op en neer bewegende, tevens de kruk op de gewone wijs omgedraaid om zoo door de stang de rem aan te dringen.

De klok **G** rust voor het spatbord naast de remstang met een van binnen door haar top gaande stang, wier ondereinde hol is, op een ronde stift die behoort tot het voetstuk **c**, dat bij **a** aan het spatbord van het rijtuig-balcon is vastgeklonken.

Het bovineinde dier stang is even onder den top der klok van een dwarsstaaf **u** voorzien, waaraan de dubbele klepel **k** hangt. De haakvormige omgebogen hefboom **r** kan draaien om een aan de eene zijde van het voetstuk aangebrachte stift **z** en is aan het bovineinde voorzien van een dwarsstaaf **p**, waarmede hij in een verticale gleuf der klepelstangen en door een horizontale gleuf van het voetstuk **c** grijpt.

Wordt nu de hefboom **r** door de remkruk **f** op en neer bewogen dan slaan de klepels afwisselend tegen de klok aan. De veer **x** drukt de remkruk van zelve weer in de hoogte, als zij niet meer omlaag wordt gehouden.

Opdat echter de klepels niet door de drukking tegen de klok blijven rusten, wordt de hefboom **r**, even voordat de klepels tegen den klokwand aanslaan, door twee aan het voetstuk **c** bevestigde stiften **n** vastgehouden. Als men een der verticale gleuven in de klepelstangen iets langer dan de andere maakt, slaan de beide klepels niet juist tegelijk aan en geven dan den dikwijls gepreferreden dubbelslag. Voorts kan men een klepel geheel laten vervallen, waarbij dan de stiften **w** en **p** slechts aan eene zijde gevorderd worden en ook de horizontale gleuf in het voetstuk **c** vervalt.

Bij het omspannen wordt de klok met de remkruk tot en met den ring **m** van de stift op het voetstuk **c** gelicht en op een dergelijk voetstuk, dat eveneens aan het tegenovergestelde spatbord van het rijtuig voorhanden is, gesteld, zoodat alleen remstang **d** aan het spatbord, dat aan de achterzijde is, overblijft.

Tot meerdere duidelijkheid is de klok met de details buiten verhouding groot geteekend.

Ook is in de werkelijkheid de remkruk niet hoger geplaatst dan gewoonlijk.

Uit de Locomotief, weekblad gewijd aan de belangen van Spoor- en Tramwegen, 1886.



Bel van de NZH-stoomtram Leiden-Haarlem (1881).



Voetbel van de Blauwe Tram (1932).

Het leek ons een aardig gegeven om dit jaarverslag te beginnen met een artikel uit 1886 over de bel voor rijtuigen van paardentrams. Niet alleen vanwege het taalgebruik, maar ook door de verklaring van de dubbele werking ervan. Het geeft ons een goed beeld van de veranderingen in de tijd. Ofschoon de bel onlosmakelijk is verbonden aan tramrijtuigen, zijn deze signaalgevers constructief anders geworden. Zo is de bel van de Blauwe Tram met de voet te bedienen, daar komt dus geen hand meer aan te pas, maar voor de veiligheid nog volop in gebruik. Niets nieuws onder de zon dus. De voetbel uit onze collectie zal t.z.t. worden teruggeplaatst in een A 600-tweelingstel, waarvoor reconstructieplannen worden ontwikkeld.

ACTIVITEITEN

NVBS Nieuwjaarsbijeenkomst

2 januari



Toespraak door bestuurslid Gerrit Nieuwenhuis.



Even bijpraten over spoorse zaken.

De traditionele Nieuwjaarsreceptie van de NVBS in haar domein te Amersfoort werd die middag druk bezocht. Onder het genot van een drankje en een hapje wenste men elkaar een gelukkig nieuw jaar. Altijd sfeervol, waarbij contacten worden hernieuwd en gegevens uitgewisseld.

Overleg in Arnhem

22 januari

Met vertegenwoordigers van het Nederlands Openluchtmuseum vond in Arnhem een bespreking plaats over mogelijkheden voor een expositie tijdens de zomermaanden naar aanleiding van 20 jaar tramexploitatie in het N.O.M. Aan dit overleg namen deel Suzi Varga, Wim Roelofs, Rob van Oostenrijk en Rob Boester namens het museum en Raymond Naber, Georg Groenveld, Han Geijp en Johan Blok namens het Genootschap en de Tramweg-Stichting. Nadere afspraken werden gemaakt over inzet en voorwaarden m.b.t. het NZH-materieel. De titel voor het tramevenement: "Volgende Halte". Na de lunch werd de locatie bezocht waar de tentoonstelling zou worden gehouden.



V.l.n.r. Raymond Naber, Suzi Varga, Wim Roelofs. Rob Boeser Rob van Oostenrijk en Georg Groenveld. Foto rechts het gebouw dat voor de komende tentoonstelling was bedoeld.

In verband met de verbouwing van het entreegebouw en de tijdelijke opslag in presentabele tentoonstellingsruimten, was nauwelijks passende tentoonstellingsruimte beschikbaar. Beide partijen toonden duidelijk enige scepsis over de mogelijkheden in de zgn. Haarlemse houtloods. Om deze ruimte geschikt te maken zouden ingrijpende aanpassingen moeten worden uitgevoerd. De toegankelijkheid zou bovendien een probleem vormen: een metalen trap zonder leuning. Al deze tijdelijke aanpassingen zouden teveel kosten met zich meebrengen. In goed overleg werd besloten de voorgenomen Blauwe Tramexpositie uit te stellen tot de geplande verbouwingswerkzaamheden zijn afgerond.

Met de vertegenwoordiging van de Tramweg-Stichting werden afspraken gemaakt. Het museum krijgt tijdelijk de beschikking over de NZH-motorrijtuigen A 327 en A 106, alsmede goederenwagen C 32. Motorrijtuig A 106 zal alleen gedurende het weekend van 18/19 juni beschikbaar zijn, de A 327 en goederenwagen C 32 blijven nog vier weken en worden alleen gedurende het weekend ingezet. De goederenwagen wil men gebruiken in combinatie met Van Gend & Loos. Deze organisatie heeft een antieke bestelauto rijvaardig gemaakt en wil daarmee pakjes etc. overladen van tram naar auto v.v. Ook wordt gedacht aan stands met modelbouw in diorama's en een opstelling van veteraan en moderne autobussen. Raymond Naber zal contact opnemen met de Stoomgroep West Zuiderpark (SWZ) te Den Haag. Deze organisatie beschikt over een Budapestse driewagenstel, schaal 1:6, dat op 7,25 inch spoor kan rijden. De bouwer, Willem Bontenbal, tevens medewerker bij de werkgroep Scheveningen van de Tramweg-Stichting, zal hiervoor worden benaderd. Na afloop van de vergadering gingen wij nog op bezoek bij Johan Blok in Dieren, om zijn originele veiliggestelde voorfront van buitenlijnmotorwagen HTM 1 te bewonderen. Een belangrijk stuk OV-erfgoed.



Willem Bontenbal op zijn Budapestse driewagentramstel in het Haagse Zuiderpark.

Johan Blok thuis in zijn HTM-1.

Begin februari ontvingen wij de volgende email namens het NOM-projectteam van Rob van Oostenrijk.

"Gisteren is door de directie van het NOM het besluit genomen het tramevenement doorgang te laten vinden, zij het met een beperkt budget. Mede om die reden moeten we als projectteam besluiten de tentoonstelling te laten vervallen.

Het zal jullie duidelijk zijn hoe ons dit en mij in het bijzonder aan het hart gaat. Echter, het toegestane budget, de beperkte tentoonstellingsmogelijkheid alsmede de kosten voor het toonbaar maken van de ruimte en de beperkte toegankelijkheid van de Houtloods dwongen ons tot deze beslissing.

Gelet op de kwaliteit van jullie tentoonstellingsmateriaal legden jullie zeer terecht de lat hoog: op dit moment te hoog voor ons. E.e.a. neemt niet weg dat wij graag in de toekomst een Blauwe Tram- tentoonstelling zouden willen hebben, maar dan met een ordentelijke tentoonstellingsruimte.

We hopen dat jullie begrip hebben voor onze beslissing en ons t.z.t. weer ter wille zult zijn. Veel dank voor jullie inzet!"

Hoewel de aangeboden expositieruimte niet aan onze verwachtingen voldeed, was het toch enigszins teleurstellend dat de expositie geen doorgang kon vinden. Laten we er nu maar van uitgaan dat bij het 25-jarig bestaan van het trambedrijf een geschikte ruimte beschikbaar is die aan de daarvoor gestelde normen zal voldoen. In het weekend van 18 op 19 juni hebben wij niettemin acte de présence kunnen geven. (zie blz.12)

WINTERRIT door Raymond Naber

13 februari

Tijdens de winterrit met de A 106 ontstond tijdens het elektrisch remmen sluiting in één van de motoren. Na een zeer lange restauratieperiode van 32 jaar werd dit motorrijtuig eind 2015 in dienst gesteld en geconfronteerd met motorpech. De rit, die samen met motorrijtuig HTM 58 werd uitgevoerd, kon gelukkig op één motor worden uitgereden.

In de dagen erna werd bekeken wat de snelste en beste methode zou zijn om dit grote probleem op te lossen. Dat werd gevonden door twee identieke goede motoren, fabricaat Crompton, te laten reviseren bij onze huisleverancier *De Vier* te Amsterdam.

Een spontane sponsoringsactie, waaraan ook het Genootschap een bijdrage leverde, bracht voldoende op om deze revisie te kunnen bekostigen. Geweldig! Op 18 maart waren beide motoren gereviseerd en op 2 april werden ze ingebouwd. Daarbij kon gebruik worden gemaakt van hefbokken in de HTM-remise Lijsterbesstraat. Binnen twee maanden reed de A 106 dus weer en zelfs beter dan voorheen, *De Vier* heeft buitengewoon goed werk geleverd.

Sindsdien is deze A 106 vaak te vinden op het HTM-net en met zijn twee verschillende fronten een bijzonder en goed rijdend motorrijtuig gebleken.



De op HTM-vijzels opgebokte A 106, remise Lijsterbesstraat.



De gereviseerde motor: koolborstels en anker weer als nieuw.



Na terugkeer in de HTM-remise werd direct met het herstel van de A 106 begonnen. Nieuwe motoren werden gemonteerd en een totale onderhoudsbeurt gelijktijdig uitgevoerd. Het takelen van de motor met Jan van Droffelaar. *Foto's Raymond Naber.*



Gelukkig op tijd rijklaar voor het Vaderdagweekend, waar met "volle bak" werd gereden in het Openluchtmuseum te Arnhem.

Bezoeken in de februari-maand



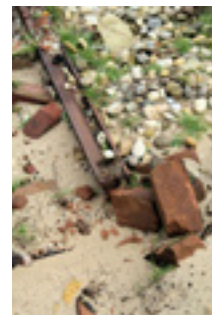
Luud Albers en Georg Groenveld aan de koffie.



Frits van der Gragt en zijn in de loop der jaren veiliggestelde attributen.



Op zaterdag 5 februari bezochten wij Luud Albers in Heiloo en Frits van der Gragt in Amsterdam. Beide heren hebben in de afgelopen decennia hun sporen ruimschoots verdiend met fotografie, geluidsfilm en het uitbrengen van boeken over het openbaar vervoer. Wij werden door beide heren verrast met verscheidene Blauwe Tramattributen, zoals interieur- en opsteekborden



Restanten van het eens zo fraaie NZH-hoofdkantoor.

Ook van het museum was niets meer over behalve een stuk rail.

Onderweg werd nog een tussenstop gemaakt om het terrein aan de Leidsevaart in Haarlem in ogenschouw te nemen, waar de NZH jarenlang gevestigd was geweest. Wij moesten helaas constateren dat het gehele complex, inclusief het hoofdkantoorgebouw uit 1931, een fraai voorbeeld van de Amsterdamse School, met de grond was gelijkgemaakt.



Sloop van het NZH-hoofdkantoorgebouw.

Haarlem, 24-11-2016

Foto: Henk van den Born.

Dat het hoofdkantoor werd afgebroken, is een trieste zaak. Het gebouw stond immers op de voorlopige monumentenlijst in Haarlem. Er waren plannen daarin appartementen te vestigen. Echter in drie dagen tijd werd het gebouw afgebroken.

Op 12 februari werd een bezoek gebracht aan tramliefhebber Henk Odendaal in Eindhoven, die ons Genootschap een warm hart toedraagt. Geboren en getogen in de Residentie verklaart zijn speciale belangstelling voor het trambedrijf van de NZH en de HTM. Hij heeft heel wat opnamen in zijn actieve leven gemaakt. Geruime tijd geleden schonk Henk ons zijn fraaie collectie Blauwe Tramdia's.

RESTAURATIE door Georg Groenveld

In 2015 kon onze collectie worden uitgebreid met een met grijsblauwe trijp beklede eenzitsbank, afkomstig uit het reizigerscompartiment van het Budapester motorrijtuig A 401, grenzend aan de schakelruimte.

Na opheffing van de kustlijnen Leiden-Katwijk/Noordwijk in het najaar van 1960 werd het Budapester A/B 400-materieel gesloopt achter de Leidse tramremise aan de Rijnsburgerweg.

Leidenaar Hans van Wingen wist toen deze bank te bemachtigen voordat er korte metten mee werd gemaakt. Huissloper van de NZH, de Amsterdammer Sal de Jong, had wel eerst de messing handgreep en het messing koppelstuk van de rugleuning verwijderd, het enige dat voor hem nog waarde had. Gedurende vijfenvijftig jaar heeft deze eenzitsbank deel uitgemaakt van het interieur in huize Van Wingen.

In het eerste kwartaal werd een plan de campagne opgesteld om de bank te restaureren. De tand des tijds had duidelijk sporen achtergelaten.

Twee originele messing onderdelen van de al eerder verworven dubbele eenzitsbank, afkomstig van de heer E. Vreeswijk uit Gouda, werden aangewend om als voorbeeld te dienen. Dezelfde originele onderdelen werden destijds ook gebruikt tijdens de restauratie van Budapester B 412 in Voorburg.

Daar was het gehele meubilair verdwenen en heeft Han Geijp met de dubbele eenzitsbank als voorbeeld de maatvoering getekend voor de een- en tweezitsbanken. Han zorgde toen in eigen beheer voor de vervaardiging van de messing handgrepen en koppelstukken voor de B 412.

In de huidige situatie heeft de geschiedenis zich enigszins herhaald, met dien verstande dat we nu op zoek moesten naar een bedrijf dat ons ter wille zou zijn. Aangezien wij als non-profit organisatie opereren, lukte het een gieterij te vinden die een tweetal sets heeft nagegoten.

Die tweede set zal mogelijk van pas komen wanneer wij in de toekomst wellicht nog eens een bank zonder messing onderdelen verwerven. In de productiehal hebben wij kunnen aanschouwen hoeveel werk er eigenlijk aan vast zat.

Een specialist is er twee dagdelen mee in de weer geweest! De vier gegoten onderdelen ontvingen wij enige weken later.

In de loop van maart werd de bank onder handen genomen. Allereerst moesten de oude vernislagen worden verwijderd, die in de loop der jaren waren aangebracht. Aanvankelijk gebruikten we hiervoor een speciale föhn, maar het beoogde resultaat bleef echter uit. Tenslotte lukte het met afbijtmiddel. Na een uitgebreide schoonmaak werd een aantal nieuwe vernislagen aangebracht.

De bekleding van de rugleuning werd gedemonteerd en naar een stoffeerderij gebracht om het binnenwerk te laten vernieuwen. Gelukkig kon de originele trijpbekleding behouden blijven. De messing afgietsels werden zorgvuldig gepolijst en ook werden schroefgaten geboord met de originele onderdelen van de tweezitsbank als voorbeeld. Begin mei kon de restauratie van de zitbank worden afgerond en werd deze aanwinst in mei in het Voorschotens Museum geplaatst bij een thematentoonstelling over personenvervoer in de loop der tijd.

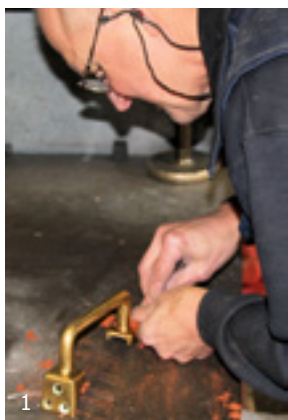


De 92-jarige eenzitsbank uit de A 401, geheel gerestaureerd.

NON FERRO GIETERIJ

23 februari

Voor de aanmaak van ontbrekende messing onderdelen voor onze trambank waren wij die dag getuige van het maak- en gietproces voor de messing handgrepen.



Veel dank aan specialist J. Brunnekeef die ons met een verhelderende uitleg en een grote dosis vakmanschap kennis liet nemen van dit ambachtelijke werk.



Van linksboven naar rechtsonder: **1** De gaten in het origineel worden dichtgestopt. **2** Een bak wordt tot aan de rand gevuld met een speciaal soort vormzand ook wel Brusselse aarde genoemd en vervolgens aangestampd. **3** Het origineel gaat voor de helft in deze aarde. **4** In de juiste positie wordt de aarde aangedrukt. **5** Egaal vlakken. **6** Met krijt het geheel bepoederen (anti-kleef). **7** Holte handgreep opvullen met meer kleverige aarde. **8** Deelbare bak plaatsen. **9** Hulpstuk voor gietopening aanbrengen. **10** Bak met zand vullen en pneumatisch aanstampen. **11** Bak lossen. **12** Origineel uitnemen. **13** Referentiegaten aanbrengen. **14** Gietbanen aanbrengen. **15** Schoonblazen de aangebrachte gietbanen. **16** Hulpstuk uitnemen. **17** Nabewerken van het gietoppervlak. **18** Aansluiting gietbaan naar handgreep. **19** Beide delen samenvoegen. **20** Gietsen. **21** Gegoten handgrepen, die nog nader moeten worden bewerkt, zoals gaten boren, vijlen en polijsten.

Voor een tweede handgreep heeft men in dezelfde volgorde dit ritueel moeten herhalen. Kortom een nauwgezet proces waarbij geduld, ruimtelijk inzicht en de nodige ervaring om de hoek komen kijken. Wij danken de directie en medewerkers van de Non Ferro Gieterij Oldenzaal die ons toestond dit maak- en gietproces op de voet te volgen.



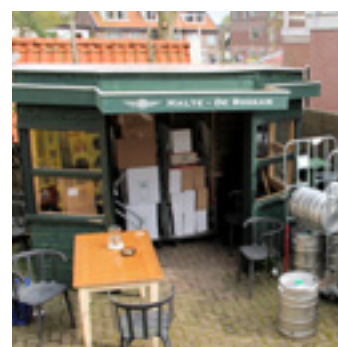
Klok na 33 jaar terug in de Grote Steeg.

De drumband Door Vriendschap Sterk in actie.

Vooraan: Het oude uurwerk.

Op uitnodiging van de Oranjevereniging Katwijk a/d Rijn waren wij aanwezig bij de feestelijke onthulling van een 108-jarige gerestaureerde klok, op z'n oude vertrouwde plaats aan de muur in de Groote Steeg, tegenover De Roskam. In het verleden ook wel Klokkensteeg genoemd.

Mevrouw A. A. Jesse, kleindochter van de bekende architect Hendrik Johannes Jesse, onthulde de klok door het verwijderen van een postzak. In De Roskam was op de eerste etage, een tijdelijke expositie ingericht getiteld *Dit dorp, ik weet nog hoe het was* dat o.a. over het voormalige PTT-postbedrijf en de Blauwe Tram handelde. Op de binnenplaats achter De Roskam, het domein van de immer actieve Oranje-vereniging, troffen wij nog een NZH-decorstuk (haltehuisje) aan van het evenement "Memory Lane" uit 2015.

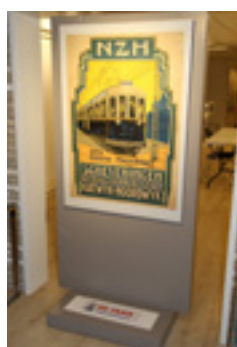


Ontmoeting van een Steegbewoner met burgemeester Jos Wienen op weg naar de expositie. NZH-haltehuisje als opslagruimte.

Deelexpositie

25 mei

In het Voorschotens Museum hebben we een deelexpositie ingericht over de Blauwe Tram. In het museum werd aandacht besteed aan het openbaar vervoer in de loop der eeuwen.



Attributen van de Blauwe Tram in afgesloten vitrines. De gerestaureerde eenzitsbank uit motorrijtuig A 401 was een blikvanger.

VOLGENDE HALTE

18 juni

In het weekend van 18 op 19 juni 2016 bemanden wij de Blauwe Tramstand in de remise van het Nederlands Openluchtmuseum te Arnhem (NOM). De manifestatie "VOLGENDE HALTE", een vervolg op eerder gehouden tramevenementen stond nu vooral in het teken van het 20-jarige trambedrijf en de Blauwe Tram. De jaarlijkse vergadering van de Tramweg-Stichting werd die zaterdag ook in het NOM gehouden.



Raymond Naber gaf tijdens deze vergadering een uiteenzetting over een nieuw te vormen stichting en de plannen voor de reconstructie van een A 600 Tweelingtram. In onze stand kon men nadere informatie inwinnen over deze plannen. Naast beeldmateriaal en attributen van de A 600-serie konden belangstellenden intekenen op het project en werd het nieuwe logo geïntroduceerd. Zo werd de "DE NIEUWE BLAUWE TRAM" in oprichting voor het eerst aan het publiek gepresenteerd. Een mooie start tijdens deze manifestatie in Arnhem, waarbij de Blauwe Tramrijtuigen A 327 en A 106 een hoofdrol vervulden.



In de vroege junimorgen stond het materieel startklaar.

Belangstellenden bij de Blauwe Tramstand in de NOM-remise.



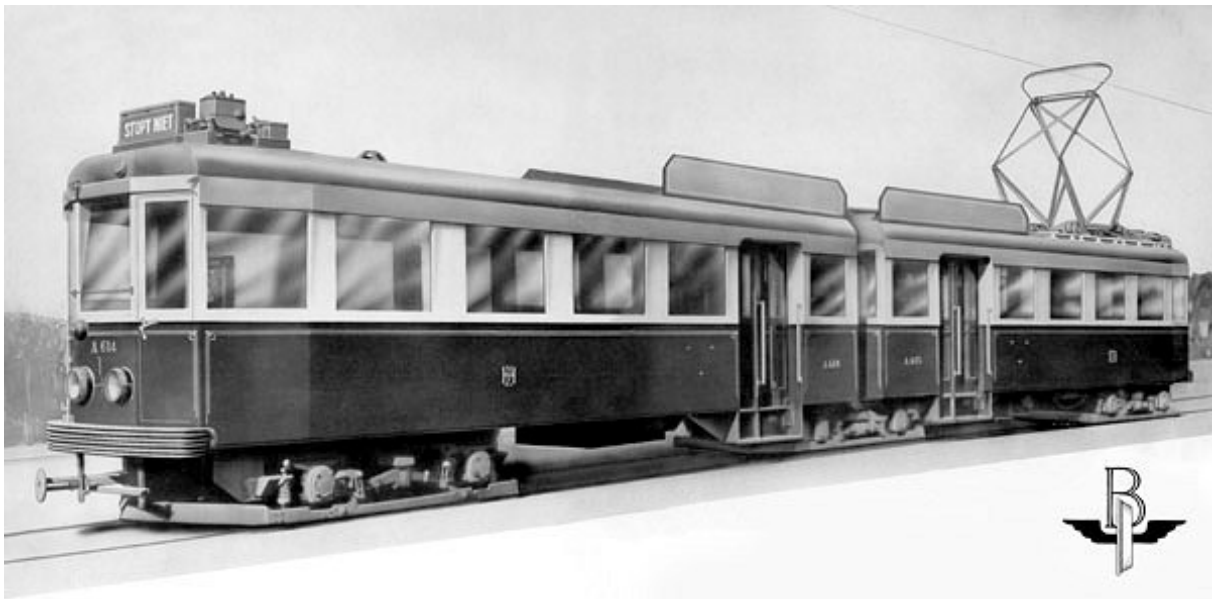
NZH-tram en NZH-haltheuisje.

In onze stand werd door vele belangstellenden ingetekend op het project A 619/620.



Vanuit een antieke Van Gend & Loos bestelauto werden zendingen in de goederenwagen C 32 geladen. De medewerkers kregen na afloop een warme maaltijd aangeboden. Dit weekend heeft het NOM een record aantal bezoekers getrokken.

PROJECT A 619/620 door Han Geijp



Compositietekening van de NZH-serie A 600.

In ons jaarverslag van 2014 op bladzijde 8, in de laatste alinea om precies te zijn, maakten wij melding dat het een goed idee zou zijn een reconstructie te realiseren van een Blauwe-Tramstel, serie A 600. Dit was immers het laatste type Blauwe Tramrijtuigen dat de Noord-Zuid Hollandse Vervoer Maatschappij (NZH) op de baan had gebracht. Terugkeer daarvan was al een veel besproken wens bij liefhebbers. Geïnteresseerden in historisch rijdend erfgoed bekend met restauratieprojecten, waren onafhankelijk van elkaar, op zoek naar mogelijkheden voor de terugkeer van dit legendarische tramtype, dat gezien mag worden als de oorsprong van de huidige gelede tramrijtuigen.

Groot was de serie niet, slechts 10 stuks zijn er in 1932 gefabriceerd. Vanuit de Haarlemse fabriek van J.J. Beijnes, die zowel tramrijtuigen als spoorwegmaterieel vervaardigde, werden deze moderne "Tweeling-tramstellen" op de rails gebracht. De fabriek bevond zich recht tegenover het NS-station. Ze werden in dienst gesteld op de "Bollenlijn" tussen de steden Haarlem en Leiden en hebben uiteindelijk dienst gedaan op het gehele NZH-normaalspoor, dat het gebied bestreek van Schoten (Haarlem-Noord, Soendaplein) tot aan Scheveningen. Reconstructie van een A 600 zou vandaag de dag met de huidige technologie mogelijk moeten zijn. Bovendien zouden juist deze tramstellen zo'n interessante geschiedenis schrijven.

De gemeente Haarlem duldde destijds geen tramrijtuigen langer dan 10 meter in de binnenstad. Aldus een concessiebepaling. Door de toename van reizigers was de NZH op zoek gegaan naar een nieuw concept en bedacht een "doorgangsrijtuig". Twee trams van tien meter werden op een zogenoemd Jacobsdraaistel geplaatst en vormden aldus een eenheid. Er ontstond nu één tram met een aanzienlijke lengte. Maar om te benadrukken dat het om twee rijtuigen ging kregen ze afzonderlijke nummers. Zo kon men de Haarlemse concessie omzeilen en werd de A 600-serie bijzonder. Verder werden deze stalen tramstellen voor het eerst niet geklonken, maar geheel gelast. Een volstrekt nieuwe bouwwijze waarbij men eveneens een zelfdragende constructie introduceerde. Door deze toepassing kon men gewicht besparen en daarmee de aanzetsnelheid verhogen.

Meer argumenten maakten deze A 600-serie van Nederlandse makelij exclusief, ze waren zeer succesvol en universeel inzetbaar. Het bleek een beroemd geworden vervoersconcept, snel en comfortabel, een toonbeeld van hoogwaardig openbaar vervoer. Helaas was het de laatste geproduceerde serie tramrijtuigen voor de NZH. De allerlaatste in deze serie was de A 619/620, die in de reizigersdienst als laatste heeft gereden in 1949 van Leiden naar Haarlem en op 9 november 1961 van Leiden naar Den Haag; aansluitend werd nog een remiserit gemaakt van Den Haag naar Voorburg.

Vier dagen later is het tramstel op eigen kracht naar Voorschoten gereden en op het "Blauwe Tramkerkhof" Allemansgeest in vlammen opgegaan. Gelet deze historische achtergrond is als doelstelling gekozen de haalbaarheid te onderzoeken van een reconstructie van de A 619/620 als mobiel erfgoed. Als rijdend monument willen de initiatiefnemers in 2021 deze reconstructie op de rails hebben, zestig jaar na beëindiging van de tramdienst bij de NZH. Om dit project voortvarend te kunnen realiseren is medio 2016 de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram opgericht, met als plaats van vestiging Leiden.

De afgelopen jaren is een groeiende belangstelling voor het rijdend erfgoed ontstaan. Klaarblijkelijk is het de fascinatie uit onze jeugd die men opnieuw wil ervaren. Het is zeker de verdienste van al die vrijwilligers, die belangeloos en met veel inzet hebben gezorgd dat fraaie tramtypen bewaard zijn gebleven. Een niet te onderschatten factor daarin is de medewerking van de huidige trambedrijven. Deze hebben de weg vrij gemaakt voor restauratiewerkzaamheden waardoor het publiek, op hun tramnet, een nostalgisch ritje kan ervaren. Een beleving die veel verder reikt dan het in ogenschouw nemen van stilstaande voertuigen in een museum.

De liefhebbers, restaurateurs van het railvervoer hebben zich door de tijd in stichtingen verenigd om hun idealen te kunnen realiseren. Zo heeft ons Historisch Genootschap De Blauwe Tram al meer dan 30 jaar door middel van lezingen, tentoonstellingen en het verzamelen van attributen en beeldmateriaal het NZH-bedrijf levendig weten te houden bij het grote publiek. Zo zijn de verhalen over het eens zo grote NZH-trambedrijf ook bij jongeren in de belangstelling gekomen. Voor de Tramweg-Stichting lag het accent op het in stand houden van het oorspronkelijke rijdende erfgoed. Om een reconstructie van de blauwetram op de rails te brengen, daarvoor was de tijd nog niet rijp, er was immers nog genoeg te doen aan bestaande objecten, waarvoor belangstellenden geld bijeen hadden gebracht.

De techniek die deze trams zo bijzonder maakte en de invloed ervan op het dagelijks leven, alsmede de regionaal-economische ontwikkeling van weleer, blijven ons bezig houden. In toenemende mate blijkt hiervoor ook bij de verschillende overheden erkenning van het belang te ontstaan. De keuze van het thema "Dutch design and Innovation" voor de promotie van ons land in 2017 getuigt hiervan.



Beijnes blauwdruk uit 1932 van een Tweelingtramstel. De tekeningen uit ons archief, aangevuld met tekeningen afkomstig uit het Spoorwegmuseum, moeten het mogelijk maken de A 619/620 te reconstrueren.

Tot nu toe zijn het vooral vrijwilligers die zonder geldelijke beloning zich inzetten voor het restaureren of reconstrueren van ons historisch erfgoed. Het zou de overheid sieren hiervoor meer financiële ondersteuning van projecten mogelijk te maken.

Gedreven door idealisme en vaak tegen beter weten in, hebben de afgelopen jaren verscheidene medewerkers van ons Genootschap en van de Tramweg-Stichting gezocht naar mogelijkheden om een Tweelingstel te kunnen toevoegen aan het historisch rijdend erfgoed. Zo is in eerste instantie onderzocht wat er klopte van signalen dat een van de tweelingstellen niet gesloopt zou zijn, maar richting Tsjechië zou zijn verkocht. Helaas is daarvan geen spoor teruggevonden. Met het oog op de grote historische waarde van deze tweelingstellen is daarna het idee opgevat de haalbaarheid te onderzoeken tot reconstructie hiervan.

Vanuit ons bestuur hebben wij samen met Peter Kalse en Raymond Naber van de Tramweg-Stichting gesprekken gevoerd om te onderzoeken of een reconstructie mogelijk zou zijn. Wij hebben daarbij ook onze webmaster Otto Dijkstra betrokken.

Zo zocht men in kleine kring naar mogelijkheden. Dat gold ook voor het project A 619/620.

Gelukkig hebben deze afzonderlijke groeperingen zich nu verenigd via een nieuw te vormen stichting "De Nieuwe Blauwe Tram".

Dijkstra was destijds betrokken bij de aanleg van de trambaan, het remisegebouw en de herbouw van een Arnhemse tram in het Openluchtmuseum en had als zodanig de nodige ervaring opgedaan.

In het kader van dit onderzoek hebben wij in 2015 vanuit het Spoorwegmuseum een langdurig bruikleen kunnen verkrijgen van alle originele constructietekeningen van de bij J.J. Beijnes gebouwde tramrijtuigen voor de NZH en haar voorlopers. Deze tekeningen waren opgeborgen in circa 50 kokers zonder inventarislijst en daardoor moeilijk toegankelijk. Bovendien bleek door de ouderdom van de tekeningen sprake van kwetsbaarheid.

Waarom een nieuwe stichting?

Tijdens de manifestatie "Memory lane" in Katwijk aan den Rijn in 2015 nam Wim Beukenkamp contact op met ons Genootschap, waarbij hij zijn reconstructie A 600-plan schetste. Hij zou dit plan graag bij onze stichting onderbrengen, gezien onze naamsbekendheid. Na verkenning van de mogelijkheden bleek het praktischer voor dit project een nieuwe stichting op te richten. Voor alle 'NZH-partners' zou er dan ruimer gelegenheid ontstaan aan dit project te kunnen deelnemen. Ook voor donateurs en belangstellenden moet het duidelijk zijn voor welk doel men een financiële bijdrage wil overmaken.

Wim wist al snel een groep mensen aan zich te binden. Voorbereidende vergaderingen vonden plaats in de remise Scheveningen op 6 mei, 3 juni en 24 juni. In de eerste vergadering werd door Beukenkamp een lezing gehouden over het project. Vervolgens werd uitvoerig gesproken over de oprichting, doelstellingen, bestuur, logo, sponsoring, relatie met andere organisaties, kandidaten voor bestuursfuncties, etc. Verder is gewerkt aan statuten, reglementen, kosten en haalbaarheid van het project, etc.



Door middel van een beamer-presentatie bracht Wim Beukenkamp het project onder de aandacht, waarbij hij benadrukte dat het project gezien mag worden als een belangwekkende aanvulling op het rijdende Nederlandse museumbestand.



V.l.n.r. John Simons, Georg Groenveld, Han Geijp en Otto Dijkstra. Bij een tweede bijeenkomst waren linksachter André van der Ploeg en geheel rechts Wim Beukenkamp aanwezig.

Op initiatief van ons Genootschap zijn op 1 juni en 29 juni bijeenkomsten gehouden in Rosmalen (*Rail Magazine*) samen met Otto Dijkstra om in gesprek te komen met John Simons, die, gezien zijn voorwerk met de Beijnes-tekeningen, een waardevolle partner zou kunnen zijn voor het beoogde A 600-project. John Simons benadrukte onder voorwaarden te willen samenwerken bij de realisatie van het project A 619/620. Uit berekeningen gaf John aan dat het verkrijgen van U-profiel (38 x 38 x 3 mm) essentieel zou zijn voor het vervaardigen van de wagenbak, de gehele samenstelling is daarop gebaseerd (raamstijlen etc.). Het was hem echter gebleken dat deze afmeting niet meer in de handel is. In een later gehouden bijeenkomst te Rosmalen, waarbij nu Wim Beukenkamp en onze Blauwe Tramvriend André van de Ploeg aanwezig waren, werd dit U-profiel verhaal aan André voorgelegd. Hij is als staalspecialist dit gaan onderzoeken en kwam uit dat het U-profiel in het zuiden van ons land, mits opnieuw gemaakt, zeker nog leverbaar is. Veelvuldig kwam de techniek ter tafel, zoals A-thermospotten ("Isothermos"), controllers, motoren en ornamenten. Ook de financiële vergoeding die John, voor dit project zou willen hebben, werd aangetipt wanneer hij hiervoor werkzaamheden zou uitvoeren.

Over het Project A 600 zijn publicaties verschenen in *Rail Magazine*: "Terugkeer van een Tweeling" door Wim Beukenkamp en in *Op De Rails*: "Een baanbrekend tramtype herleeft" door Maurits van den Toorn.

De mensen achter het Project A 619/620

www.denieuweblauwetram.nl

Haarlemmer **Wim Beukenkamp** heeft dit initiatief verder ontwikkeld. Hij is werkzaam bij de Inspectie, Leefomgeving en Transport, waarbij het nationale railvervoer tot zijn taak behoort. Beukenkamp heeft ook destijds initiatieven ontwikkeld voor een tramlijn in het Nederlands Openluchtmuseum te Arnhem, die alweer twintig jaar naar behoren functioneert.

Verder zijn de volgende vrijwilligers, met de nodige ervaring, betrokken, zoals **Raymond Naber**, **Wim Bloem**, **Maurits van den Toorn**, **Otto Dijkstra**, **André van der Ploeg**, **Josina van der Horst**, **Maurice van Mourik**, **Han Hazevoet** en **Han Geijp**.

Een aantal prominenten heeft aangegeven zitting te willen nemen in het Comité van Aanbeveling, zoals oud-algemeen directeur NZH drs. **André Testa**, oud-regiodirecteur NZH Leiden **Boudewijn Leeuwenburgh**, oud-directeur trammaterieel HTM ir. **Leo Haring**, **Georg Groenveld**, voorzitter Stichting Historisch Genootschap "De Blauwe Tram" en **Peter Kalse**, erebestuurslid TS.

Een "Old Boys"-netwerk heeft aldus de handen ineen geslagen en zich actief ingezet voor het opzetten van dit ambitieuze project. Deze bijzondere groep vrijwilligers zal de komende jaren van zich laten horen. Geconstateerd is dat het project een goede kans van slagen heeft wanneer volgens een gedegen en weloverwogen plan wordt gewerkt.



Het nieuwe logo, een ontwerp van Han Geijp, werd na een kleine aanpassing goedgekeurd.

Wim Beukenkamp ontving uit handen van Boudewijn Leeuwenburgh, als felicitatie voor zijn nieuwe stichting en voorzitterschap, een werkende A 600 richtingfilmkast die hij al ruim 55 jaar in bezit had.

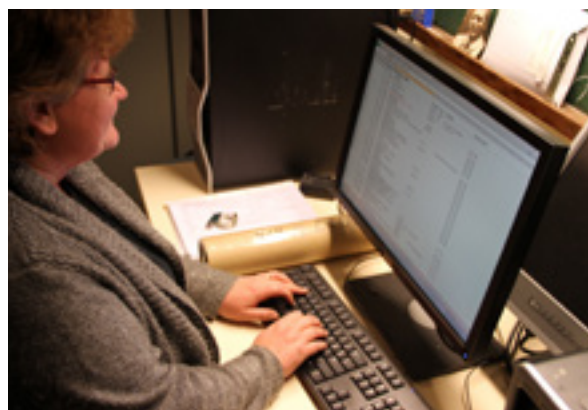
Op woensdag **13 juli 2016** is in Haarlem de Stichting 'De Nieuwe Blauwe Tram' opgericht. Voorzitter is Wim Beukenkamp, secretaris: Raymond Naber, penningmeester: Wim Bloem en bestuurslid: Maurits van den Toorn.

Het nieuwe bestuur is onmiddellijk voortvarend te werk gegaan. Zo werd inmiddels de zogenaamde ANBI-status voor culturele instellingen verkregen, waardoor giften onder voorwaarden aftrekbaar zijn voor de inkomstenbelasting. Verder is door Boudewijn Leeuwenburgh een projectplan opgesteld voor de aanpak en realisatie van de reconstructie en de exploitatieve inzet van de A619/620. Volgens dit plan zal onder het bestuur een projectgroep en een aantal werkgroepen functioneren met daaraan gekoppeld zowel een technische als een historische adviesgroep.

Het project is begroot op een bedrag van ruim 1,3 miljoen euro. Men zal fondsen en andere financiële bronnen benaderen om de reconstructie van het NZH-tramstel A 619/620 te realiseren. Het tramstel, waarmee in Voorburg het trambedrijf van de NZH werd beëindigd zal wederom op de baan komen en als het even kan in november 2021. Gelet de voortvarende aanpak is ook de noodzaak ontstaan versneld een inventarisatie te maken van de beschikbare originele constructietekeningen.

De 50 kokers met Beijnes bouwtekeningen van NZH-materieel en voorgangers die wij in 2013 in het Spoorwegmuseum hadden uitgezocht en later in bruikleen ontvingen, worden op deskundige wijze geïnventariseerd en geregistreerd. Een volgende stap daarbij zal zijn het verbeteren van de kwaliteit van de tekeningen, zodanig dat ze kunnen worden gescand en gedigitaliseerd.

Wij zullen vanuit het Genootschap daarvoor een kostenraming opstellen en fondsen zoeken. Daarna zullen wij deze tekeningen gedigitaliseerd beschikbaar kunnen stellen aan de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram om hun project te kunnen realiseren. Van belang is ook dat wij hiermee inhoud kunnen geven aan het toegankelijk maken en duurzaam voor het nageslacht bewaren van het historisch innovatief erfgoed van de wagon- en rijtuigfabriek J.J. Beijnes. Overigens is in ons archief ook een ruim aanbod aanwezig van de toentertijd door de NZH vervaardigde elektrotechnische schema's.



V.l.n.r. Maurice van Mourik, Georg Groenveld en Wim Beukenkamp ontvouwen met de grootste zorg de kwetsbare calque-tekeningen, waarna de gegevens door Josina van der Horst op de computer worden ingevoerd.



De 100 extra kokers voor de Beijnes tekeningen.

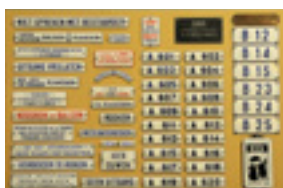
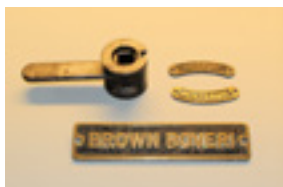


De kleinere oude kokers.

Omdat de tekeningen in de originele kokers te strak en teveel op elkaar gepakt zaten, soms wel 40 stuks, hebben wij 100 nieuwe kokers aangeschaft.

Hierdoor zijn de tekeningen handzamer en ruimer gehuisvest met gemiddeld 15 tekeningen per koker. Momenteel zijn circa 900 tekeningen geregistreerd en moeten nog 20 kokers ontsloten worden. Na inzicht op de totale inhoud, wil het bestuur een subsidieaanvraag doen voor het digitaliseren en ontsluiten ervan.

Historisch Genootschap, hofleverancier voor de Tweelingtram



Nog altijd in de ban van de Tweelingtram



Lengte over buffers	21.200 m
Lengte zonder buffers	20.900 m
Grootste binnenbreedte	2,204 m
Buitenste breedte	2,350 m
Hoogte dak vanaf de rails	3,240 m
Hoogte opstap boven de rails	0,350 m
Hoogte vloer platform boven de rails	0,680 m
Hoogte vloer rijtuig boven de rails	0,900 m
Hoogte tussen vloer en plafond	2,290 m
Spoorwijdte	1,435 m
Diameter niet aangedreven assen	0,710 m
Diameter aangedreven assen	0,760 m
Afstand draaistellen	8,175 m
Radstan draaistellen	1,900 m
Gewicht beide bakken zonder elektr. uitrusting en luchtinstallatie	
Gewicht 3 draaistellen zonder motor	13.000 kg
Kompleet tramstel zonder genoemde delen	7.000 kg
Max. gewicht bedrijfsvaardig tramstel	20.000 kg
Aantal zitplaatsen 59	29.000 kg
Aantal staanplaatsen 46	
Max. aantal passagiers (klapzittingen opgeklapt)	143
Max. gewicht wagenlengte per meter	1.390 kg
Max. gewicht per passagiersplaats	203 kg

In 1986 hebben wij het A 600-type op een tegel uitgebracht en werd de meest verkochte tegel uit een serie van zeven verschillende tramtypes. Zo'n 2280 exemplaren gingen over de toonbank. Bij modelbouwers is deze A 600 nog steeds een bron van inspiratie om zo'n type tram te vervaardigen. In het Openluchtmuseum zagen wij een maquette van Rob Kievit. Hij had het viaduct aan het Oosteinde in Voorburg nagebouwd, waar de A 619/620 heen en weer reed. Maar ook Arnoud Den Hoed, (zie blz. 38 jaarverslag 2014) is in zijn hobbykamer aan de slag gegaan met een Tweelingstel. Soms ondergaat een koekblik een metamorfose om als tastbare herinnering te kunnen vasthouden aan die bijzondere NZH-tram.



In het Openluchtmuseum te Arnhem presenteerde Rob Kievit zijn NZH-modellen.

Rechtsboven, de hobbykamer van Arnoud Den Hoed. In hout uitgevoerde wagenbakken zijn als tweelingtramstel herkenbaar. Zijn model zal zeker eerder op de baan staan dan de reconstructie (schaal 1:1) van de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram.

Een koekblik dat als een A 600 nu door het leven gaat. Je zit met de uitvoering wel vast aan de afmetingen van zo'n blik, zodat er gesmokkeld moet worden om nog enige gelijkenis te kunnen benaderen.



Terugblik

13 november 1961, 1976 en 1991



Voorburg, 9 november 1961. Belangstellenden op de Parkweg. De laatste Blauwe Tram A 619/620 rijdt de remise binnen.



De splinternieuwe Tweelingtram zal na 29 jaar trouwe dienst geschiedenis gaan schrijven. Haarlem, Soendaplein, 1932.

De dertiende november was een gedenkwaardige dag. Vijfenvijftig jaar geleden, op maandag 13 november 1961, vertrokken de laatste Blauwe Tramrijtuigen met het resterende dienst- en werkmaterieel naar de laatste bestemming, het sloopterrein Allemansgeest, even buiten Voorschoten.



Voorschoten, paradepaardjes van de NZH gingen in vlammen op en restanten werden per dekschuit afgevoerd naar de Hoogovens.

Vijftien jaar later, op zaterdag **13 november 1976** werden onze inspanningen bekroond met het onderbrengen van Budapest B 412 in Voorburg. Na jarenlang zoeken naar onderdak voor dit unieke NZH-tramrijtuig, stelde Dé Stoop, directeur van liftenfabriek Starlift, een Romneyloods ter beschikking. Tien jaar is aan de restauratie van deze Blauwe Tram gewerkt. Zelfs ervaren restaurateurs reageerden aanvankelijk hoofdschuddend, zich afvragend waar we aan begonnen! Vooral dankzij de tomeloze inzet en het enthousiasme van de medewerkers van de werkgroep Voorburg is de Budapest in oude glorie hersteld.

Dertig jaar later, op zaterdag **13 november 1991**, nadat de laatste Blauwe Tram van het Voorburgse remiseterrein was vertrokken, vond op dezelfde locatie door wethouder Joop Wijnants de officiële onthulling plaats van een als gedenknaald opgestelde sierbetonnen bovenleidingmast, die door ons Genootschap was verworven.



Budapest B 412 eindelijk onderdak in Voorburg.



De veiliggestelde Voorburgse bovenleidingmast.

DE TRAM IS TERUG



In het Waterlands Museum De Speeltoren te Monnickendam vond al in 2015 een eerste bespreking plaats voor een tentoonstelling over de Waterlandse Blauwe Tram, die in het najaar van 1956 werd opgeheven.

Vervolgbesprekingen vonden in onze vestiging te Delft plaats op 8 juni, 24 augustus en 16 september. Het transport van ons erfgoed en de inrichting van de tentoonstelling vond plaats op vrijdag 4 november. De officiële opening was op zaterdag 19 november.

De laatste Waterlandse Blauwe Tram werd zestig jaar geleden door de Monnickendammers met touwen, fanfare en rouwkransen in een "feestelijke treurstemming" de stad uitgetrokken. De toekomst was nu aan het busvervoer en het vertrouwde oude trammetje had zijn laatste rit gereden.



Op de eerste etage was veel te zien: originele voorwerpen, schaalmodellen van stoom tot elektrisch, een maquette van het tramstation in Amsterdam-Noord, een schakelkast, uniformen, affiches uit die tijd, veel foto's en onderdelen van binnen en buiten de tram. Ook filmfragmenten van de tram in en om Monnickendam.



Vooraf voor ouderen een feest van herkenning. Open alleen in de weekends van 11.00-17.00 uur; tijdens, schoolvakanties alle dagen van 11.00-17.00 uur, incl. maandag vanaf 13.00 uur. Op donderdagen filmvertoningen van 19.00-22.00 uur.

In memoriam

Ad van Kamp



Toch nog onverwacht overleed woensdag 4 mei op 70-jarige leeftijd Blauwe Tramliedhebber Ad van Kamp. De uitvaartplechtigheid in zijn woonplaats Heiloo vond zaterdag 7 mei in besloten kring plaats.

Wij zullen Ad herinneren aan zijn inzet tijdens de restauratie in Voorburg van het NZH-tramrijtuig, de Budapest B 412, waar hij vanaf het begin als trouw lid deel uitmaakte van onze werkgroep.

Ad heeft, meestal in gezelschap van Luud Albers, een belangrijke bijdrage geleverd aan dit bijzondere project.

Verder heeft Ad naam gemaakt met het uitbrengen van fotoboeken, vooral over het trambedrijf van de NZH. Als laatste activiteit werkte hij samen met Peter Günther aan het boek *Electrische Trams in Waterland*.

Gedurende een aantal jaren maakte Ad deel uit van het bestuur van het NZH Vervoer Museum. Hij voelde zich daar vaak als een roepende in de woestijn wanneer hij zijn oprechte mening tijdens vergaderingen naar voren bracht.

Ad heeft nog volop kunnen genieten van het Blauwe Tramspektakel te Katwijk aan den Rijn in de laatste augustusweek van 2015, georganiseerd door de plaatselijke Oranjevereniging, in samenwerking met de TS-werkgroep Scheveningen en ons Genootschap.

Wij zijn Ad bijzonder erkentelijk dat hij de afgelopen jaren er voor gezorgd heeft dat onze collectie kon uitgroeien met voorwerpen en documentatie. Hij was er van overtuigd dat dit erfgoed bij ons op de juiste plaats was. Dat Ad moge rusten in vrede.

Rob Liesker



Op 22 oktober overleed spoor- en tramtramliedhebber Robert Liesker, die onder de naam Railfoto vooral veel NZH- en HTM-trams op de gevoelige plaat heeft vastgelegd.

Die activiteiten verrichtte hij vooral eind jaren '50 en begin jaren '60.

Zo'n tien jaar geleden konden wij verscheidene Blauwe Tramtributen van hem overnemen, zoals dienstletter-borden en het speciale attentiebord bij de Haagse halte Bezuidenhout "Let op scheiding 600-1200 volt".

Tijdens het Blauwe Tramevenement te Katwijk aan den Rijn in 2015 liet hij ons zijn enthousiasme duidelijk blijken. De afgelopen zomer was Rob nog aanwezig tijdens het Blauwe Tramweekend in het Openluchtmuseum te Arnhem. Hij was toen al ernstig ziek en had al bepaald zijn NZH-fotocollectie te bestemmen aan ons Genootschap.

Na zijn overlijden werden wij in de gelegenheid gesteld nog verscheidene voorwerpen uit zijn bezit aan onze collectie toe te voegen. Dit verzamelde erfgoed zal worden aangewend bij toekomstige door ons in te richten tentoonstellingen.

Ook zijn *Railfoto-werk* zal beslist bij velen blijven voortleven.

HEROPENING NZH VERVOER MUSEUM

11 april



Drukke op de A. Hofmanweg 35 (2031 BH) te Haarlem, het nieuwe onderkomen van het NZH Vervoer Museum.



De genodigden in afwachting van de officiële opening.



Een kleinzoon van Gerrit Schaap doet samen met André Testa de onthulling van twee portretten (Gerrit en André). Na de toespraken konden de genodigden de tentoonstelling "Van Leidsevaart naar Hofmanweg" bezichtigen.

Wie het heden bewaart, werkt mee aan het erfgoed van de toekomst.

Deze slogan op de uitnodiging was gekozen voor de heropening van het NZH Vervoer Museum in een nieuw onderkomen aan de A. Hofmanweg 35 te Haarlem (industriegebied Waarderpolder).

De openingstoespraak op maandagmiddag 11 april werd gehouden door mevrouw Van Wijst van Connexxion, waarna oud-directeur NZH André Testa het woord voerde.

Het gebouw is ruim bemeten, waardoor zowel de collectie busmaterieel als het trammaterieel kon worden gehuisvest. Na bijna een halve eeuw in de buitenlucht is het Waterlandse tramstel eindelijk onder dak gekomen en kon de uitgebreide restauratie aan het Métallurgique motorrijtuig A 14 uit 1904 worden hervat.

Het blijft jammer dat de historische locatie aan de Leidsevaart moest worden verlaten, waar immers vanaf 1899 trammaterieel was ondergebracht. Het museum ontving bij deze gelegenheid een fraaie afbeelding van Theo van den Boogaard van het hoofdkantoor, dat moest wijken voor hedendaagse woningbouw.

In dit nieuwbouwplan "De Remise" zijn straatnamen gekozen die een relatie hebben met het trambedrijf van de NZH. Identiek is in Leiden een kleinschalig woningbouwproject gerealiseerd op het voormalige Van Gend & Loos-terrein met straatnamen als Boedapesterhof en Blauwe Tramstraat.



Directeur Tonnie Hodes (l) en mevrouw Van Wijst tijdens de confettiregen tijdens de feestelijke heropening van het museum.

Promotie dr. H.J. Eijssens

In de aula van de Universiteit van Amsterdam vond op 28 september de openbare verdediging plaats van het proefschrift van Henk Eijssens, getiteld *De literaire almanak als standmeter van de Nederlandse poëzie. Gedemonstreerd aan de Nederlandsche Muzen-Almanak (1819-1840)*. Als paranimfen traden op de heren Jos Paardekooper en Dick Welsink. Na afloop was in de Tetterode Bibliotheek naast de aula gelegenheid om doctor Henk te feliciteren. Op zijn verzoek kon men een bijdrage onder omslag overhandigen voor de Tramweg-Stichting t.b.v. de restauratie van het HTM-motorrijtuig 294. Deze 90 jaar oude veteraan wordt sinds 2014 teruggebracht in de staat van de jaren vijftig, waarmee een leemte in de Haagse museumtramcollectie wordt opgevuld. Ook van deze plaats hierbij onze hartelijke felicitaties.

Promotie dr.ir. W.R. Beukenkamp

Op 3 oktober promoveerde de voorzitter van de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram, Wim Beukenkamp, aan de TU-Delft tot doctor in de technische wetenschappen. Zijn proefschrift was getiteld *Securing Safety. Resilience time as a hidden critical factor*. Na zijn promotie ontving de jonge doctor gelukwensen van de vele belangstellenden. Namens onze organisatie werden aan Wim twee replica's van rode gevaarvlaggen aangeboden met de nummers A 619 en A 620. Het was bij de NZH voorschrift dat een dergelijke vlag tot de standaarduitrusting van een motorrijtuig behoorde, een eerste aanzet voor de veiligheid, die zijn ambitieuze Tweelingtramplan nodig heeft. Na afloop van de receptie volgde nog een tramrondrit door Delft en Den Haag met het fraai gerestaureerde HTM-buitenlijnstel 58+779, een typisch Delfts tramstel zoals dat tot 1951 in deze samenstelling heeft gereden. Onderweg was ter hoogte van de voormalige remise 's-Gravenmade een fotostop ingelast, waar de aanwezigen onder gunstige weersomstandigheden werden gefêteerd op hapjes en drankjes.



Academische plechtigheid in de Frans van Hasseltzaal.



Tijdens de receptie werden de rode gevaarvlaggen aangeboden.



Het gezelschap in afwachting bij tramhalte Delft-Zuid.



Fotostop met hapjes en drankjes op het 's-Gravenmade-terrein.

Lezingen

- 1 Voor de Voorburgse vereniging Sanseveria werd in gebouw De Voorhof een lezing gegeven over de Blauwe Tram in Zuid-Holland en over de NZH-lokaaldienst Voorburg-Scheveningen in het bijzonder.
- 2 Op verzoek van de afdeling Scheveningen van de Protestants Christelijke Ouderen Bond, PCOB, werd een beamer- en diapresentatie verzorgd.
- 3 Voor de NVBS-afdelingen Rijnland (Voorschoten), Drechtsteden (Dordrecht) en Den Haag werden eveneens Blauwe Tramlezingen gegeven.

Nieuw fotoboek



In het Waterlands Museum 'De Speeltoren' in Monnickendam, aanwezig voor de voorbereidende besprekingen over de tentoonstelling "DE TRAM IS TERUG", ontmoetten wij Peter Günther. Trots toonde de auteur, van huis uit Edammer, zijn boek *Elektrische Trams in Waterland*. Een mooi moment om dit boek te laten verschijnen als herinnering aan de tram die daar zestig jaar geleden werd opgeheven.

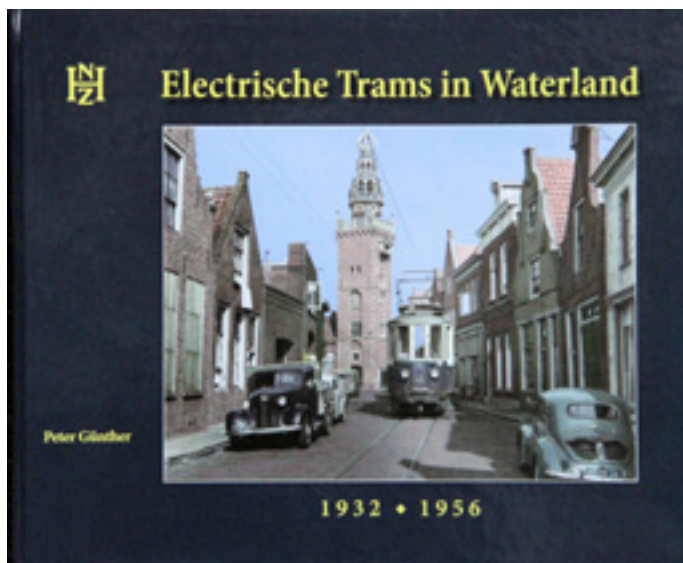
Zijn boek was tijdens onze tentoonstelling verkrijgbaar. Een deel van de opbrengst komt ten goede aan de restauratie van de A 14. Zelf heeft Peter de tram in zijn geboortestreek niet meegemaakt, maar was al vroeg geïnteresseerd in de geschiedenis van het openbaar vervoer. Ooit zag hij tijdens een schoolreisje, op het voorplein van het Spoorwegmuseum, de tram uit zijn regio. Hij was daarvan diep onder de indruk geraakt, beschrijft Ad van Kamp in het voorwoord van zijn boek.

De auteur met zijn boek.

Toen het motorrijtuig A 14, ook wel "Kikker" genoemd, (*ze waren oorspronkelijk groen*) in 1997 van Utrecht naar Haarlem verhuisde, was de tram nodig aan een ingrijpende restauratie toe. Peter besloot hieraan mee te gaan werken. Lang is er in de open lucht, samen met Henk van den Born, aan de A 14 gewerkt op het voormalige remiseterrein aan de Haarlemse Leidsevaart. Gelukkig staat de tram nu onderdak in het NZH Vervoer Museum en zijn de werkomstandigheden aanmerkelijk verbeterd. De tram keert langzaam terug zoals deze er ooit heeft uitgezien. Knap werk van deze doorzetters!

Het boek met prachtige foto's van diverse fotografen waren in de meeste gevallen zwart/ wit, maar met de kennis van nu heeft Peter deze op vakkundige wijze digitaal ingekleurd. Daarvoor kreeg hij kledingkleur-advies en grammaticale ondersteuning van zijn echtgenote Cita.

In het fraaie fotoboek neemt Peter ons mee via het Amsterdamse trambootstation, ook wel koffiehuis genoemd, naar de NZH-veerbootjes en vervolgens naar de overkant van het IJ, naar het markante tramstation en zo verder het Waterland in. Het fotoboek behandelt de NZH Waterland-periode van 1932 tot 1956. Zeker een aanrader voor railleefhebbers!
ISBN 978-90-72721-18-1.



UITBREIDING MUSEALE COLLECTIE

Nalatenschappen

Uit de nalatenschap van de Haagse tramfotograaf Eduard J. Bouwman ontvingen wij 448 zwart/wit negatieven van vrijwel alle NZH-tramlijnen uit de periode 1948-1961. In september konden wij uit de nalatenschap van Blauwe Tramkenner Jan de Wilde een grote hoeveelheid documentatie overnemen, waaronder NZH-dienstregelingen uit de jaren 1939-1961, NZH-personeelsbladen, ingebonden jaargangen Op de Rails, Spoor- en Tramwegen, Streek- en Stadsvervoer en Tramnieuws, alsmede een verscheidenheid aan tramboeken en dvd's. Bovendien een viertal HO-schaalmodellen van NZH-tramrijtuigen.

Aanwinsten



De heer D. van de Vijver te Bloemendaal, kleinzoon van de hoofdinspecteur Vervoersdienst NZH, D.M. van de Vijver, schonk ons op 26 juli de messing naamplaat "**Sassenheim**", afkomstig van locomotief A 6 van de stoomtramlijn Haarlem-Leiden. Deze railverbinding was de eerste NZH-tramlijn en werd geopend in 1881. Heel wat jaren geleden hadden wij van ir. S. Overbosch te Ootmarsum de fabrieksplaat van locomotief A 5, de "Lisse" ten geschenke gekregen. Beide schenkingen, stammend uit de oertijd van de NZH, behoren beslist tot de topstukken van onze collectie.

Documentatie

Ingebonden jaarverslagen NHT/TNHT 1899-1932 in 3 banden.

Reclamefolder stoomtram Haarlem-Leiden (ca. 1900) met uitklapbaar overzicht: 14 getekende afbeeldingen van plaatsen in de Bollenstreek.

Editie "Engineering" (14 pag.): The Amsterdam and Haarlem Electric Light Railway" (constructed by Messrs. J.G. White and Co. limited engineers, London (06-01-1905).

Dienstregeling stad Haarlem, 1905: HIJSM, vertrek der spoortreinen van Haarlem naar en van Amsterdam; Stoomtram Haarlem-Alkmaar; Stoomtram Haarlem-Leiden; Electriche tramdienst naar en van Zandvoort; Electriche Spoorweg-Maatschappij (lijn Haarlem-Amsterdam). Op voor- en achterzijde reclame en tarieven Logement en Café Restaurant "Het Haasje", Haarlem.

Bewijs van aandeel no.0509 groot vijfhonderd gulden (mei 1909).

Jaarboekje voor Hoofd-Ambtenaren, Ambtenaren en Beambten bij de Nederlandsche Spoor- en Stoomtramwegen, 1913.

ESM-zomerdienstregeling 1915 (15-06 t/m 15-09).

ESM/ENET/NZHTM-winterdienstregeling 1919/1920.

6 knipsels, w.o. bouwproject Voorburg, Parkweg, hoek Loolaan, 1918, met elektrische tram (!).

Grafisch overzicht opbrengsten en uitgaven, aantallen reizigers en treinkilometers Leiden-Katwijk/Noordwijk en stadslin Leiden 1913-1918; van de stoomtramlijnen Haarlem-Alkmaar en Leiden-Heemstede en van de tramlijnen in en om Haarlem.

Afschrift brief van Ministerie van Waterstaat aan de M.E.T. te Haarlem (4 apr. 1922) m.b.t. de tramweg Den Haag-Voorburg-Leiden; opmerkingen over lengte- en dwarsprofielen van de spoorstaven.

Brochure "Nota omtrent reorganisatie der intercommunale tramwegen in Nederland" (najaar 1922) van de Nederlandsche Vereeniging voor locaalspoorwegen en tramwegen.

Extra verbindingen met Leiden vanuit Scheveningen en Katwijk i.v.m. 3 oktoberfeesten (1924).

Geschreven brief aan de chef van Tractie en Materieel, ondertekend door 8 personeelsleden van de werkplaats Rijnsburg met verzoek tot behoud van blauwe werkpakken (21-04-1925).

Dienstmedeling: richtingborden Den Haag-Katwijk v.v. aan de buitenzijde tussen de instapdeuren en uitrusting van motorrijtuigen met een petroleumlantaarn (17-12-1926).

Akte tot rijbevoegdheid van wagenvoerder S.J. Bisot, Leiden (13-02-1928).

Dienstreglement deel A. Organisatie van het beheer der Maatschappij (1928).

Dienstreglement D/a. Bijzondere veiligheidsvoorschriften voor de lijnen Scheveningen-Den Haag-Leiden-Katwijk/

Noordwijk, met inbegrip van Leiden-Stad (1928).
 Dienstreglement D/d. Bijzondere veiligheidsvoorschriften voor de lijnen Amsterdam-Haarlem en Haarlem-Zandvoort (1928).
 Tramgids (7-10-1928).
 Stamkaart NZH nr. 04894 (jaren '30).
 NZHTM 1881-1931 met historisch lijnenoverzicht in goudkleurige lijst.
 Brochure in de Duitse en Franse taal met o.m. de tweelingrijtuigen A 600 in aanbouw (1932).
 Brochure over de bediening van de A 600-rijtuigen (nov. 1932).
 Aanschrijving bijzondere veiligheidsvoorschriften elektr. tramlijn Leiden-Haarlem (28-12-1932).
 Brochure NZHTM. Haar ontstaan, groei en betekenis voor het verkeer in Noord- en Zuid-Holland (1935).
 Brochure "Per Noord-Zuid Er op Uit!" (1935).
 Blauwdruk verwarming met omkleiding onder zitting bij bestuurder A 512-516 en B 516-521 (5 mei 1936).
 Spoor-, tram-, boot- en autobusverbindingen (2 okt. 1938).
 Terugblik op 1895-1942 door D. van Geuns, directeur TNHT vanaf 1 dec. 1903.
 Omgrenzingsprofiel en profiel vrije ruimte voor de elektrische tramlijnen Den Haag-Leiden, Den Haag-Scheveningen, Leiden-Katwijk, Rijnsburg-Noordwijk, Leiden-Haarlem, Amsterdam-Haarlem, Haarlem-Zandvoort-Zandvoort en het baanvak Edam-Volendam (3 nov. 1943).
 Gemeentelijke brochure "Het Openbaar Vervoer te Haarlem en omgeving" afd. Publieke Werken (1944).
 Jaarverslagen NZH 1950, 1951, 1953 (2x), 1954 (2x), 1955 en 1958.
 Folder Marken Express (1947).
 Brochure "De Reorganisatie van de N.V. Noord-Zuid-Hollandsche Vervoer Maatschappij (okt. 1947).
 34 Reisgidsen NZH periode 1940-'61.
 203 maandbladen voor het NZH-personeel, periode 1932-'64; idem ingebonden jaargangen 1923-1941.
 Reglement Dienstkleding (1953).
 Officieel mededelingenblad met 4 bijlagen voor leden van de Algemene Bond van Forensen met hoofdartikel over de opheffing van Amsterdam-Haarlem-Zandvoort (aug. 1954).
 Artikel weekblad Panorama "De strijd tussen het personenvervoer per tram en per bus, dat in de toekomst ten gunste van de autobus zal worden beslecht" (31-01-1954).
 Bijvoegsel Leidsch Dagblad: 75 jaar tram in Leiden (13-11-1954).
 Publikatie wettelijke verplichting van richtingaanwijzers aan trams ingaande 01-07-1957.
 92 vervoerbiljetten, 1 maandkaart 1935, 1 weekkaart 1939 en dagabonnementen 1957 + 1958.
 Instructie invullen werkbriefjes voor hr. Paauw, tramwerkplaats Rijnsburg (14 juli 1959).
 Dossier krantenartikelen jaren '50/'60 met actualiteiten en opheffingen van de Blauwe Tramlijnen Amsterdam-Volendam, Amsterdam-Sloterdijk, Amsterdam-Zandvoort, Voorburg-Den Haag-Scheveningen, stadsdienst Leiden, Leiden-Katwijk, Leiden-Noordwijk en Leiden-Den Haag.
 Brochure "Leiden zoals het was". Verkeer en vervoer. De geschiedenis van onze eeuw.
 Bijvoegsel Nederlandse Staatscourant i.v.m. statutenwijziging NZHVM (02-05-1962).
 Stamkaart NZH t.n.v. H. de Haan, Haarlem met 9 abonnementen nov. 1965 t/m juli 1966.
 Speciale krant "100 jaar Openbaar Vervoer in en om Leiden" (1971).
 Kwartaalblad "De Klink", Zandvoort. "Herinneringen aan de tram" (2007).
 Brochure "De Tram en de Koninginneweg; een stukje Haarlemse geschiedenis" van Blauwe Tramkenner Peter A. Kranenburg (2015).

Diversen

De Ned. Tramwegen met hun Autotransportdiensten, alsmede hun ontwikkeling tot streekvervoerder (1941).
 Inggebonden jaargangen Spoor- en Tramwegen, Tramnieuws, Op de Rails en Streek- en stadsvervoer.
 Inggebonden jaargangen Tramnieuws 1945-1949.
 Inggebonden jaargangen Streek- en Stadsvervoer 1949-1955 en Op de Rails 1940-1942, 1947-2010.
 Ingelijste zwart/wit foto Haarlem, Tempeliersstraat, lokaaldienst Haarlem-Bentveld met ENET-motorrijtuig A 52 en Beijnes tramstel met o.m. motorrijtuig A 259, Haarlem-Zandvoort, 1935.
 Foto op spaanplaat en 2 losse exemplaren van halte Burgemeester De Vlughtlaan, Amsterdam, met Budapestse tramtrein B 456-A 455-B 464 uit Zandvoort, 09-04-1955.
 Ingelijste kleurenfoto halte Aerdenhout met kruisende Beijnes-trams, 21-04-1957.
 5 kleurenfoto's remise Leidsevaart, Haarlem, met 3 verschillende tramtypes, 25-08-1957.
 Ingelijste kleurenfoto Plantage, Leiden met stadsmotorrijtuig A 319, 1960.
 2 kleurenfoto's tramstel A 617/618, halte Damlaan, Leidschendam, 13-10-1961.
 2 posters "Herinneringen aan de N.Z.H.-Tramlijnen in en om Leiden" en "Tramlijn Amsterdam-Sloterdijk-Halfweg-Haarlem-Zandvoort".
 2 kleurenposters "1961-1991: Dertig jaar na de opheffing van de Blauwe Trams van de NZH".
 2 kleurenposters Budapestse tramstel bij de Amsterdamse Poort te Haarlem, bedoeld voor een legpuzzel, maar door verkeerde bewerking van de dia niet doorgegaan (sept. 1982).

Basismateriaal in kleur voor boek "Van Strand naar Waterland", auteur L.J.P. Albers.
Ingebonden exemplaar brochure "Verdwenen maar niet vergeten" tramfoto-expositie uit eigen werk van L.J.P. Albers, vanaf 7 november 1986 te Haarlem.
695 foto's, w.o. 3 persfoto's jaren '20/'30 en een originele foto uit 1899 van eindpunt Zandvoort.
10 negatieven transport stuurstandrijtuig B 464 te Gorssel en tijdens verblijf te Groede.
244 dia's, 25 prentbriefkaarten, 12 dvd's, 2 grammofoonplaten "De Noord-Zuid in geluid" met verschillende recensies. 65 tramboeken, w.o. 15 exemplaren over het trambedrijf van de NZH.
Jaarboek 2016 Vereniging Oud Monnickendam met een hoofdstuk over de Waterlandse Tram.

Attributen

Messing naamplaat **Sassenheim** (NZH-lokomotief A 6, stoomtramlijn Haarlem-Leiden).
Messing fabrieksplaat **N.V. Machinefabriek "Breda" v/h Backer en Rueb – Breda**.
Halfronde messing asbak HSM en aluminium asbak **NZH**.
12 bestemmingsbordjes wagenvoerdersruimte: **Voorburg Viad, Leidschendam, Leiden, Rijndijk, Oegstgeest, Katwijk, Noordwijk, Haarlem, Geen Dienst, Tram (2x), Rood**.
Rijtuignummerbord **17** ("Métallurgique" motorrijtuig Amsterdam-Zandvoort).
Rijtuignummerbord **B 65** ("Hamburger" volgrijtuig Amsterdam-Zandvoort).
9 interieurborden: **Uitgang vrijlaten, Op- of afspringen gedurende de rit is verboden, 12/6 zit/ staanplaatsen, Verboden te rooken, Niets buitensteken, Stopsignaal 1x drukken, Stopsignaal voor eerst. halte 1x drukken, Noodrem op middenbalcon, Levensverz. Mij. RVS. Omkeerbord Rookten/ Niet Rookten** in metalen houder.
2 messing schakelkastborden **Brown Boveri** en **Vooruit**, stukje bovenleiding, messing handgreep (65 cm) en groen/wit metalen bord voor buitendienstritten (stadsmotorrijtuig **A 316**).

Metalen dienstletterbord **P** (Amsterdam-Zandvoort).
Metalen bord **Marken Express** (Amsterdam/Noord-Volendam). Metalen bord **IJsselmeer Express** (Amsterdam/Noord-Edam-Volendam).
Rode vlag, op de stok ingekerfd: **NZH A 605**
Mondfluit.
2 verschillende linnen NZH-bestemmingsrollen en een HTM-buitenlijn bestemmingsrol.
5 goudkleurige transfers (plakletter/-cijfers): **A, 2, 4, 6** en **8**.
Remkruk, 2 schakelkrukken, 2 rijrichting-hendels, krukje richtingaanwijzer en een met mechaniek.
Dubbele metalen houder voor vervoerbewijzen.

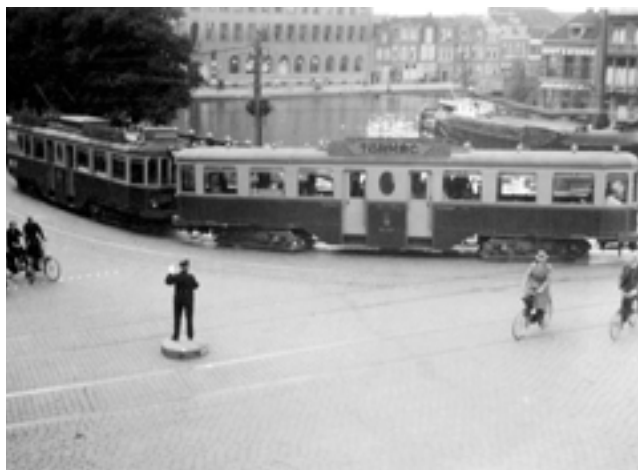


Uitwisselen van erfgoed in ons NZH-depot te Delft.
V.l.n.r.: Georg Groenveld, Paul van 't Hof, Frans Fontaine, Geert Titsing en Garrelt Bont.

Lederen draagband voor Beckson kaartjesautomaat, 2 kniptangen, rijtuigsleutel, 4 uniformknopen, 7 petinsignes, 9 kraaginsignes, w.o. personeelnummers **1, 6, 9** en personeelletters **L** (groep Leiden).
2 bonbonnières **NZH 1881-1956**; knoopsgat-insigne "St. Raphaël" (Ned.Kath. Bond van Vervoerspersoneel).
Onderdelen afkomstig van NZH-Budapester B 412 na beëindiging van de restauratie te Voorburg in 1985:
2 verwarmingselementen van verschillende grootte, een messing slotplaat, een messing kabelgeleider van het raammechaniek, een houten afwerklijst bij het plafond en een glaslat.
NZH-schaalmodellen: Stadsmotorrijtuig A 327 en A 328, volgrijtuig B 307, motorrijtuig A 401, stuurstand-rijtuig B 401, motorrijtuig A 515, tramstel A 601/602.
Autobus Crossley/Aviolanda, serie 1900, 1947 en autobus Leyland/Werkspoor, serie 4800, 1957.

Met dank aan onze schenkers in alfabetische volgorde:

L.J.P. Albers, C. van der Beek, K.W.H. van den Born, M. Brinks, C. van der Does, F. Fontaine, F. van der Gragt, C.A. van Grieken, G. Groenewoud, F. Haalmeijer, H. de Haan, J. van den Hurk, C. Koelewijn, P. A. Kranenburg, S.J. de Lange, J.-W. Lapoutre, B. Leeuwenburgh, P. Nijbakker, mevr. A. van Pelt, R.M. van Oostenrijk, T. Slootmaker, R. Vermeulen, P. Verra, D. van de Vijver, Het Waterlands Museum "De Speeltoren" te Monnickendam, het Zandvoorts Museum en de Tramweg-Stichting.



Op zaterdag 9 april ontvingen wij van landgenoot Matheus Brinks uit Butzbach (Dld) vier interieurbordjes en een foto van een Budapestse tramstel in de jaren '30 op de Prinsessekade te Leiden. Via internet had hij onze website www.blauwetram.nl opgezocht, waarna dit contact tot stand kwam.

Oproep

Wij prijzen ons gelukkig dat nog steeds elk jaar onze museale collectie wordt uitgebreid met schenkingen en overnames. 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 tenminste € 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 natuurlijk 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 het eerste kwartaal van het nieuwe jaar 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

Op 2e Kerstdag werd het aantal bezoekers aan onze website het magische getal van 150.000 bereikt.

Het aantal keren dat onze website www.blauwetram.nl werd bezocht is opnieuw toegenomen en zeker terug te voeren naar de nieuwe ontwikkelingen i.v.m. de reconstructie van het Tweelingrijtuig A 600. Met dank aan onze webmaster Otto Dijkstra die, tevens redacteur van het maandblad RailMagazine is, zorgt voor bijzondere afbeeldingen en onze site update houdt.



RIJTUIG WAGEN		No.	Indienst 1932	
JAAR.	Datum.	Order No.	RÉVISIE, SCHILDEREN EN BIJZONDERE WERKZAAMHEDEN.	Werk afgel.
1934	10-3		L. kl. rev: Cualldielt: 70 min Rennings lucht: contact I 22 H. contact II 26 H. lucht: I 60 H. II 28 H. 14-4 mit kl. rev: minimale schade bij aanrijdingen.	
1935	11-7		L. kl. rev: Cualldielt 70 min Rennings lucht: contact I 28 H. contact II 36 H. lucht: I 125 H. II 307 H. 2-8 mit rev: Cuallpomp 70 opgem. gezet. Rubber mulling aangebracht in verbanden en onder verbanden. First I dubbele vummiplaten in verbanden II enkele vlijmsel dubbele	

Bijzondere kaart uit ons archief, het "geboortekaartje" van de Tweelingtram uit 1932.



Aquarel van Joop Boudewijn, digitaal in wintersfeer bewerkt, naar een foto van L.J.P. Albers.

Op 9 november 1961

eindigde te Voorburg definitief de tramdienst van de NZH. Liefhebbers zullen zich inspannen deze sfeer te doen herleven.

WIJ WENSEN U NOG EEN VOORSPOEDIG NIEUWJAAR!