



JAARVERSLAG 2018

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



Woensdag 27 juni werd in Scheveningen naast de NZH motorwagen A 327 de mock-up geplaatst van het legendarische tramstel A 619/620, waarmee de NZH in 1961 te Voorburg de tramperiode afsloot. Deze mock-up vervaardigd door ons genootschap, werd als verrassing tentoongesteld na afloop van de tweede donateursvergadering van de Stichting "De Nieuwe Blauwe Tram" op zaterdag 30 juni.

 ACTIVITEITEN	blz. 2 t/m 12
 A 106 'EVEN' BUITEN DIENST	blz. 4 t/m 5
 EXPOSITIE IN HEEMSTEDE	blz. 6 t/m 7
 TENTOONSTELLING A'DAM-NOORD	blz. 10 t/m 14
 HULPCONDUCTEUR LOKAALDIENST	blz. 21 t/m 26
 BOUW MOCK-UP A 620	blz. 33 t/m 43
 IN MEMORIAM	blz. 48 t/m 49
 UITBREIDING MUSEALE COLLECTIE	blz. 51 t/m 54



J A A R V E R S L A G

Stichting Historisch Genootschap "DE BLAUWE TRAM"

INTRO

Allereerst danken wij graag onze donateurs voor de onmisbare steun in het afgelopen jaar. Dankzij uw financiële bijdrage waren wij vooral in staat onze museale collectie verder uit te breiden. Ook in 2019 hopen wij weer op uw steun te mogen rekenen, zodat wij onze activiteiten kunnen blijven voortzetten. In verband met de aanstaande opening van de Amsterdamse Noord-Zuid metrolijn werd door ons in samenwerking met de Stichting Historisch Centrum Amsterdam Noord een expositie ingericht.

Een tweede expositie, kleiner van opzet maar toch bijzonder, werd ingericht in Heemstede. Veel tijd en inspanning is gaan zitten in de bouw van een nieuwe mock-up, die speciaal werd vervaardigd als promotie-object voor de nieuw te bouwen NZH-Tweelingtram A 619/620. In dit jaarverslag wordt hier uitgebreid op ingegaan. Het jaar 2018 was wederom een jaar met veel activiteiten.

In het kader van Open Monumenten Dag gaven wij op zaterdag 8 september acte de présence in het historische centrum van Voorburg. Zoals u van ons gewend bent gaan wij ook in 2019 met onverminderde energie en ambitie door met onze activiteiten.

Ik wens u veel leesplezier.

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/
secretariaat: Georg Groenveld
Han Geijp
Raymond Naber
Johan Kres

Eindredactie: Angelika Koek

Website: www.blauwetram.nl
Webmaster: Otto Dijkstra

Penningmeester: André van der Ploeg

Fotografie, tenzij
anders vermeld en
vormgeving: Han Geijp

Medewerkers: André Pop
John Groenveld

DTP: Elco Roest

Druk: Drukkerij NIVO, Delfgauw

Kamer van Koophandel Rotterdam, (1985); inschrijfnr. 41154091

ANBI: Culturele status bij de Belastingdienst

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

ACTIVITEITEN

NVBS Nieuwjaarsbijeenkomst

6 januari



De sfeer was als vanouds weer uitstekend.



Toespraak door de voorzitter Gerrit Nieuwenhuis.

De traditionele Nieuwjaarsbijeenkomst van de NVBS in haar vestiging te Amersfoort werd zoals altijd druk bezocht. Net als voorgaande jaren was ook nu weer sprake van één en al gezelligheid, waarbij goede wensen door de leden werden uitgewisseld en de inwendige mens niet werd vergeten. Het is altijd goed om elkaar te ontmoeten op deze voor leden zo bekende locatie.

Bezoek delegatie NOM-Arnhem

12 januari



Overdracht van een eenpersoons zitting uit een NZH-rijtuig.



Rob van Oostenrijk (r) verdiept zich in de documentatie.

Wederom een nieuwe aanwinst die jarenlang als tastbare herinnering aan de Blauwe Tram door Henk Eijssens zorgvuldig was bewaard. Een eenpersoons zitting van rijtuig B 516 had na ruim 57 jaar een passende bestemming gekregen bij het NZH-erfgoed in ons depot.

Bezoek uit Amsterdam Noord

19 januari



Ter voorbereiding op de tentoonstelling over de Waterlandse Tram in het Museum Amsterdam Noord, werden plannen gemaakt en materiaal uitgezocht ter herinnering aan de tramverbinding van destijds. Aanleiding voor deze tentoonstelling was de nieuwe Noord-Zuid verbinding die in Amsterdam vanaf 22 juli als metrolijn 52 zou gaan rijden.

Victor Lachmeijer, Paul Vonk en Peter Koger zoeken materiaal uit voor A'dam-Noord.



Onderstel van de A 106 is vrijgemaakt voor demontage.



Het wiel was slechts 8 millimeter naar rechts opgeschoven.

NZH-motorrijtuig A 106 werd buiten dienst gesteld en opgebokt in de HTM-remise Lijsterbesstraat. Was het in 2016 voor revisie van de motoren, nu vanwege een kleine wielverschuiving van 8 mm op de as. Een kostbare en tijdrovende hersteloperatie die noodzakelijk diende te worden uitgevoerd. Voor de vrijwilligers van de Tramweg-Stichting en de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram een hele opgave om dit te herstellen. Laatstgenoemde stichting heeft mede voor dit project een portaalkraan aangeschaft om de motoren inclusief as eenvoudig uit het onderstel te kunnen hijsen.



Na herstel gaven de HTM-keurmeesters, die jaarlijks het museummaterieel onder ogen krijgen, groen licht en verscheen de A 106 weer buiten de deuren van de remise. Naast het in ogenschouw nemen van de restauratie-projecten en het aanbieden van ons jaarverslag in de Haagse remise, was het weer gezellig bij collega's op bezoek te zijn. Maar we kwamen ook met een wensenlijstje, waaraan voor een deel invulling kon worden gegeven. Zo ontvingen wij een paar specifieke onderdelen voor onze mock-up, namelijk een koppelstuk voor een luchtslang en een originele stekkerklep van Siemens makelij.

Origineel koppelstuk.



Van bovenaf is het onderframe (truck) van de A 106 goed zichtbaar. Hier is Fred Hofman in gesprek met Raymond Naber bij de nieuwe portaalkraan, die ook zal worden ingezet bij de reconstructie van de A 619/620. Wim Beukenkamp (r) bezig met laswerk.



De HTM-motorwagen 90 door de TS-werkgroep Scheveningen in oorspronkelijke Limburgse outfit teruggebracht als LTM 610.



De NZH-Tweelingtram die wij in de nabije toekomst op de rails hopen terug te zien. Leiden, Stationsplein. Foto: eigen archief.

Regelmatig worden er vergaderingen gehouden in de remise Scheveningen waaraan wij deelnemen en waarbij wij onze donateurs op de hoogte houden van de voortgang over de reconstructie van deze bijzondere tram A 619/620, die het NZH-tramtijdperk afsloot. Meer daarover op blz. 17, 30 en 50.

EXPOSITIE IN HEEMSTEDE

3 maart

Op de Binnenweg in Heemstede reed ooit de Blauwe Tram langs de winkel van G. van Baars. Daar is nu de koffie en thee specialiteitenzaak Kaldi gevestigd. Gert Jan Binkhorst is als vaste klant regelmatig bij Kaldi te vinden en raakte in gesprek met filiaalhouder Hans Houssart over de Blauwe Tram. Al snel werden er ideeën uitgewisseld om reclame te maken voor zowel de eens zo populaire tram als ook voor het Kaldi koffieproduct. Een oude foto van de winkel met tram zou mooi staan op de koffie-verpakking was het idee. Voor dit doel zou men dan ook speciale koffie gaan branden. Met medewerking van ons genootschap kregen de ideeën vaste vorm. Wij zouden een expositie inrichten en foto's leveren. Nu bestond er al Blauwe Tram bier, maar Blauwe Tram koffie is geheel nieuw! We zijn benieuwd of dit inmiddels het beoogde succes heeft opgeleverd.



Gert Jan en Georg in gesprek met Kaldi filiaalhouder Houssart.



Tramrijtuig A 607/608 passeert hier de winkel van G. van Baars.



Bij Gert Jan thuis in Heemstede werden de geselecteerde foto's op panelen bevestigd en later in de winkel opgehangen.



Zowel aan de buitenzijde als in de winkel zelf van de Kaldi-vestiging aan de Binnenweg 2, werd de sfeer van vroeger zichtbaar. Ook voor belangstellenden waren folders en jaarverslagen van onze stichting verkrijgbaar, maar ook informatiemateriaal van de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram over de reconstructie van Tweelingtram A 619/620.



De keus voor de verpakking viel tenslotte op deze afbeelding uit ca. 1918.

En hier zichtbaar op een pak Kaldi koffie.

Na een verblijf van verscheidene jaren aan de Leidsevaart, werd het onderstel mee verhuisd naar de nieuwe museumlocatie in het industriegebied Waarderpolder, waar ruimte aanwezig was. Bij nader inzien moest het onderstel vanwege plaatsgebrek het veld ruimen en alsnog naar een andere locatie. Dit onderstel/basisframe om een motorrijtuig A 412 te bouwen, door eigenaar Henk van den Born "zijn" tram genoemd, kreeg uiteindelijke onderdak in Overloon. De firma Brouwer, geen onbekende bij het vervoer van railvoertuigen, verzorgde het transport. In ons jaarverslag over 2017 schreven wij nog dat er voor het museum, na voltooiing van de restauratie van motorrijtuig A 14, een mooie uitdaging te wachten zou kunnen staan. Maar helaas het mocht niet zo zijn. Een gemiste kans? Hoe nu verder. Wij ontvingen van Henk van den Born enige foto's van het transport die wij graag met onze lezers willen delen. De bouw van zijn A 412 waaraan Henk van den Born heeft gewerkt, werd destijds stil-gelegd omdat hij toen prioriteit gaf aan de restauratie van het unieke Métallurgique NZH-motorrijtuig A 14.



De onderbouw van de A 412 te Haarlem op 23 maart.



Het laden van de draaistellen.



Het lossen in Overloon op 24 maart.



Transportondernemer Jos Brouwer kijkt goedkeurend toe.



Het frame op z'n kop in de takels.



De Amerikaanse koppeling in het zicht; eindelijk onder dak!



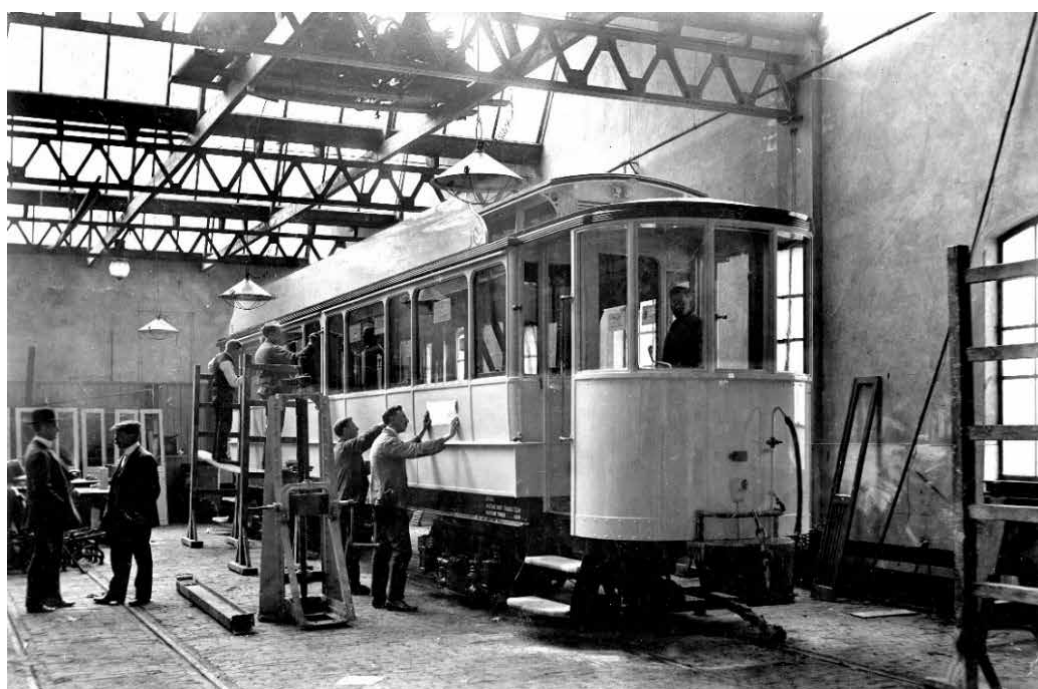
Waterlandrijtuig BY 2 en de motorrijtuigen A 14 en A 37 in Utrecht, 12 maart 1978.

Haarlem, 19 mei 2018.

Henk heeft een belangrijke rol gespeeld bij dit rijtuig, dat jarenlang in de buitenlucht had gestaan. Vanaf 1956 bij het Spoorwegmuseum in de buitenlucht, daarna vanaf 1997 aan de Leidsevaart. Henk gaf dit motorrijtuig een nieuwe solide basis voor verdere opbouw. De tram die vanaf 2015 eindelijk onderdak kreeg.

Zo gaat het vaak met railvoertuigen, het mag even duren, nadat ruim 60 jaar de weergoden vrij spel hadden, kwam het voor de A 14 uiteindelijk goed. Tot op de dag van vandaag zijn vrijwilligers in de weer historisch materieel in oorspronkelijke staat terug te brengen. Meestal een kwestie van lange adem. Het is dan ook te hopen dat voor de A 412 van Henk van den Born betere tijden aanbreken.

Van Karel Hoorn uit Wassenaar ontvingen wij deze opname. Een mooi tijdsbeeld waaraan we zien dat een eeuw geleden veel handwerk werd verricht om een goed product te kunnen afleveren. Deze bijwagen van de Electriche Spoorweg Maatschappij (ESM) nr. 63 kreeg een grondige revisie bij de firma Beijnes en werd voorzien van zwaardere draaistellen. Vanaf 1924 bij de NZH werd het de B 63 en kreeg in de loop der jaren de bijnaam "Kip op hoge poten".



Haarlem,
c.a. 1914.



Aankomst met musiaal erfgoed in Amsterdam-Noord.

Ontvangst met koffie en gebak in het voormalige badhuis.

Een week voor de opening vertrokken wij op Goede Vrijdag met onze museale stukken, waaronder de Waterlandse trambank uit de BY 13, naar Amsterdam-Noord. Daar werd een tentoonstelling ingericht in het gebouw van de Stichting Historisch Centrum Amsterdam Noord. Het museum is gevestigd in het voormalige badhuis van Vogeldorp en dateert uit 1919. Na de Eerste Wereldoorlog was er grote woningnood en werd besloten de nooddorpen Disteldorp, Vogeldorp en de Pekbuurt te verbouwen. In die tijd werden nog niet alle woningen van sanitair voorzien. Er werden in de hele stad eenen-twintig badhuizen gebouwd. Het badhuis in Vogeldorp was daar een van. In 1986 werd het gesloten. Na verkoop aan Stadsherstel werd het gerestaureerd en is sinds 2009 in gebruik als museum, adres: Zamenhofstraat 28A. Openingstijden donderdag t/m zondag van 13.00-17.00 uur.

Aanleiding voor de tentoonstelling was de komst van de nieuwe Amsterdamse metrolijn 52, beter bekend als de Noord-Zuidlijn, waar heel wat om te doen is geweest.

De zeer toepasselijke titel werd "NOORD SPOORT" het spoor terug in Noord. Het verhaal hierachter werd duidelijk weergegeven op tekstborden in de tentoonstellingsruimte.

Zo schreef men: "Amsterdam-Noord was zijn tijd ver vooruit. Waar nu de Noord-Zuidlijn in Gare du Nord zijn eindpunt vindt, reed eind 1888 al een stoomtramlijn via Monnickendam naar Edam en een tweede lijn naar Purmerend en Alkmaar. "In den beginne was er de tram, zou je van Noord kunnen zeggen".

De tentoonstelling liet het publiek kennismaken met de eerste openbare vervoerslijn in Amsterdam-Noord. Onderdeel van de plannen van ing. Theo Sanders die rond Amsterdam een stelsel van tramlijnen wilde aanleggen. De buitengebieden van Amsterdam, waaronder Waterland, moesten een goede verbinding met de stad krijgen. Economie en toerisme zouden een flinke groei doormaken. De tentoonstelling was zowel in het museum als ook daarbuiten te zien. Langs de route van de tram door Amsterdam-Noord kon via tekstborden met daarop een QR-code via de smartphone een filmpje worden bekeken.

Zo was te zien hoe in 1932 de elektrische tram zijn intrede deed, waardoor ook plaatsen als Purmerend en Volendam bereikbaar werden. Een dergelijke reis was trouwens een hele onderneming en begon aan de voorzijde van het Centraal Station bij het Noord-Zuid-Hollands koffiehuis. Na een boottocht over het IJ kon op station 'het Tolhuis' overgestapt worden op de Waterlandse Tram. De speciaal voor toeristen ingelegde "Marken Expres" was een groot succes. Met de tram via Edam naar Volendam en vandaar met de boot naar Marken. Met de laatste rit in september 1956 kwam een eind aan deze toeristische route. Dat er zoveel afbeeldingen bestaan van deze tram hebben wij te danken aan liefhebbers, die vooral in de laatste periode met de camera actief zijn geweest.

Twee en zestig jaar later ging op 22 juli de Noord-Zuid metrolijn 52 rijden. "Noord spoort weer" schreef Paul Vonk, de initiatiefnemer van deze tentoonstelling.



De tentoonstelling was smaakvol ingericht door het team van Paul Vonk. Men had er alles aan gedaan om in de beperkte ruimte het verhaal van de tram in Amsterdam-Noord goed voor het voetlicht te brengen. Mede door tekstborden, o.a. afkomstig van het museum "De Speeltoren" in Monnickendam, kreeg de bezoeker een aardige indruk in de geschiedenis van het vervoer van de Waterlandse Tram.

De 'Marken Expres' tussen Edam en Volendam.
Foto: J.C. de Jongh;
nabewerkt door Peter Günther.

Eén van de tekstborden had als titel: *Vervoer van volk tot vis.*

Daarop was te lezen: De tram maakte een eind aan het isolement en de slechte verbinding met Amsterdam. Een betrekking of opleiding in Amsterdam behoorde nu tot de mogelijkheden. Rond 1912 werden er 111.500 reizigers vervoerd op het traject Amsterdam Edam/Alkmaar. Dit aantal daalde in het crisisjaar 1931 tot 76.750. Om de concurrentie het hoofd te bieden werd elektrificatie een noodzaak. Voor het goederenvervoer, zoals melk en vis was dit een grote verbetering. Er ontstond gecontracteerd goederenvervoer met een vast tarief, zoals bijvoorbeeld voor de gecondenseerde melk van de zuivelfabriek Hollandia in Purmerend. Er reden nu twee melktrams per dag naar de hoofdstad. De boeren konden zelf hun producten naar de Amsterdamse markt brengen.

De Volendammers hadden voor hun vis een eigen wagon (samen met postzakken) om de vislucht buiten de rijtuigen te houden. De trams waren ook een uitkomst om zo nu en dan het hooi van de drassige weilanden naast het spoor te halen.

De stoomtram werd al spoedig een succes; de maatschappij maakte winst. Toch kwamen er in latere jaren problemen zowel door brandstoftekort als door het wegvallen van toerisme tijdens de Eerste Wereldoorlog.

De watersnood in 1916 maakte de onderneming zelfs verliesgevend. Bovendien werd het wegnen verbeterd en begonnen kleine busmaatschappijen te concurreren met lagere tarieven.



Tekstbordje van 'De Speeltoren' in Monnickendam.

Trambank uit Waterlandrijtuig BY 13. Reclame voor de toerist



Spandoek aan het museumgebouw.



Reclamebord met de zgn. QR-code.



Zitcomfort van weleer.

De Noord-Zuid-Hollandse Tramwegmaatschappij (NZH) nam het bedrijf over en begon in 1932 met modernisering: elektrische trams die met een snelheid (max. 45 km) en met goed comfort de concurrentie aankonden. Geld bleef een probleem, de rails moest vervangen worden, de motorrijtuigen waren tweedehands van de lijn Amsterdam-Zandvoort en de rijtuigen waren nog afkomstig van de stoomtram. Als bovenleiding- masten werden vaak bestaande telefoonpalen gebruikt. Toch werd de vooruitgang overal feestelijk gevierd met erecomités en fanfares. Zo kon men via foto's, prentbriefkaarten, blauwdrukken, modellen en tal van attributen, maar ook op beeldschermen de tijd van weleer terugzien.

Het spandoek aan de pui van het voormalige badhuis zou vele belangstellende lokken. Op de openingsdag knipte "conducteur" Peter Lieveense bij de ingang van de tentoonstelling de uitnodiging en toonde ons één van de borden, waarop, links onderaan een QR-code was aangebracht. Met een QR-code-scanner op de smartphone kon men de tram zien rijden over de Meeuwenlaan. Op onze originele houten BY 13 trambank kon men plaatsnemen en het zitcomfort van destijds ervaren.



De genodigden werden in de expositieruimte hartelijk welkom geheten door mevrouw Frida Badoux, voorzitter van het museum.



Wat men op de tentoonstelling onder meer te zien kreeg: Afscheid van de Waterlandse Tram op zaterdag 29 september 1956.



André Testa, voormalig directeur van de NZH wist bij de opening de toehoorders als gebruikelijk op humoristische wijze te boeien. Paul Vonk ontving vervolgens uit handen van André Testa een bouwplaat van het Amsterdamse Centraal Station.



Men kon zich verscheidene keren aanmelden voor een fietstocht langs het voormalige tramtracé. Vanaf het IJplein tot de locatie waar de tramhalte op de Buiksloterdijk was, waren fotoborden geplaatst op het punt waar destijds ook opnamen van de tram waren gemaakt.



De Meeuwenlaan in 1956 met een tramstel, bestaande Métallurgique-motorrijtuig A 23 en een voormalig stoomtramrijtuig ter hoogte van Vogeldorp, waar zich nu het Museum Amsterdam Noord bevindt. Foto: J.C. de Jongh, nabewerkt door Peter Günther.



Terug in onze tijd, 18 september 2018, hebben fietsers vrije baan en de bus de tram verdrongen.



Presentator Georg Groenveld bij de NVBS in Den Haag.



Belangstellenden beleefden een nostalgische avond.

In die periode, inmiddels zo'n halve eeuw geleden, werd het straatbeeld in Den Haag en omgeving voornamelijk bepaald door PCC-trams. Er werd in die jaren heel wat oud materieel afgevoerd naar het remiseterrein 's-Gravenmade aan de Delftweg in Rijswijk, waar sloper Thomans Netten er wel raad mee wist. Als bestuur van het RailTheater Voorburg (RTV) werden wij daags tevoren door de HTM geïnformeerd wanneer een bijzonder transport zou plaatsvinden. Meestal in gezelschap van filmer Aad de Wolf werden deze slooptransporten door de presentator vastgelegd.

HTM-er en tramliefhedder Piet van Kranen begeleidde deze bijzondere transporten, samen met zijn collega Gerard van Dijk. Voor de nodige variatie bij het op de gevoelige plaat vastleggen werd vanuit Scheveningen om en om over de lijnen 8 en 9 gereden.

Ook wegtransporten van HTM-trams door de firma E.J. van Dijk uit De Meern kwamen aan bod. De presentator heeft altijd een speciale voorkeur gehad voor "kijkjes in de keuken", was een vaste bezoeker van de centrale werkplaats van de HTM aan de Lijsterbesstraat. Verder werden nog meer niet-alledaagse opnamen belicht, waaronder spectaculaire ontsporingen en botsingen en nachtelijke proefritten, samen met Amsterdams en Rotterdams trammaterieel.

Afscheidsrit Haarlemse tramlijn 1

In het kader van de reorganisatieplannen van de NZH werd 70 jaar geleden de laatste stadstramlijn 1 van Haarlem op zondag 31 oktober 1948 na 35 jaar trouwe dienst opgeheven.

In 1913 had de elektrische stadstram de paardentram opgevolgd, die toevallig ook 35 jaar zijn rondjes had gereden van het Stationsplein naar de Haarlemmerhout.

Vanwege de te verwachten extra drukte had men besloten voor deze laatste rit vanuit de remise Soendaplein een geleed tramstel van de dienst Haarlem-Leiden in te zetten: A 602/601 + rijtuig B 22 met de conducteurs J. Honkoop en R. Hollander. Wagenvoerder J. van der Plaats viel de eer te beurt de tram te rijden, net als in 1932 bij de laatste stoomtram Heemstede-Leiden. Het tramstel was voorzien van een krans en werd voorafgegaan door de Haarlemse stedenmaagd Kenau Simonsdochter Hasselaar en stadsomroeper Arie in gezelschap van een aantal figuranten in historische kledij.



Haarlem, Soendaplein, 31 oktober 1948.

B. en W. van Haarlem hadden plaats genomen in het tramstel, samen met de directie van de NZH en vele genodigden. De rit eindigde op het Houtplein, waar de avond werd voortgezet in restaurant Het Heerenhek op de hoek van de Tempeliersstraat. Daar werd onder meer het woord gevoerd door ir. Willem Jan Burgersdijk, oud-directeur van de NZH en sinds 1941 met pensioen. Spreker presenteerde zich als 'de vader van het lijk' en vroeg zich af wat de volgende schakel zou zijn in de kringloop der verkeersmiddelen. Dat zou de komende jaren wel duidelijk worden! NZH-directeur Jurrissen besloot de avond met de wens dat zijn illustere voorganger, bekend als de tramkoning, over enige tijd zal kunnen zeggen: 'De tram was goed, de bus is beter'.

Uit de kunst



Impressie van de NZH-werkplaats Rijnsburg, naar een foto van Luud Albers, maart 1959.

In het NZH-museum te Haarlem zijn schilderijen te koop van Robert Kwist. Het kost wat, maar dan heb je ook echte kunst in huis. Men heeft er een tekstbordje bijgeplaatst, waarop te lezen valt hoe Robert Kwist tot deze kunstvorm is gekomen.

"De Blauwe tram"

Als Amsterdammer (geboren in 1951) heb ik kennis gemaakt met de "Haarlemse tram". Mijn grootmoeder woonde op de Admiraal de Ruijterweg, vlakbij de Krommert. Op mijn vierde verhuisden wij naar Leiden, waar zich het knooppunt van het normaalspoor bevond. Omdat wij toen nog geen auto hadden, geschiedde het vervoer naar Den Haag per tram. Hoe vreselijk...toen dit alles in brand werd gestoken en dit niet meer kon! Het landschap, de steden en dorpen zouden daardoor veranderen. Ik wilde weer naar die tijd terugkeren. Maar daar zou ik zelf voor moeten zorgen op één of andere manier. Door middel van schilderen kan ik beelden terughalen en de emotie een plaats geven. Net zoals de liefhebbers hier in het museum oude tramwagens restaureren vanuit hetzelfde gevoel. Het is in mijn schilderijen de bedoeling om trams te laten rijden. Zodat u, hier plaats genomen hebbend, u kan vervoeren.

Ik wens u veel plezierige kilometers toe!"
Robert Kwist

Hierbij een indruk van de voortgang tot realisatie van het project A 619/620. Door het jaar heen worden er vergaderingen gehouden in de benedenzaal van de HTM, Harstenhoekplein te Scheveningen. Daarbij zijn er algemene bijeenkomsten, maar ook in kleine deelgroepen komt men bijeen voor specifieke onderwerpen.



Bij algemene bijeenkomsten zijn meestal aanwezig voorzitter Wim Beukenkamp, secretaris Raymond Naber, penningmeester Wim Bloem en de leden Maurits van den Toorn, Frans Heijnen, Boudewijn Leeuwenburgh, Leo Haring, Josina van der Horst, Otto Dijkstra, Peter Kalse, Gert Jan Binkhorst, André van der Ploeg, Han Geijp, Han Hazevoet, Rob de Jong, Cock Koelewijn.

Zo is er een comité van aanbeveling: Jos Wienen, André Testa, Georg Groenveld, Boudewijn Leeuwenburgh, John Stoop en Peter Kalse.

Kortom betrokken personen die de kar de komende jaren gaan trekken. Een kleine weergave van een vergadering.

De agenda loopt men door, waarin nieuwe donateurs en verkregen inkomsten passeren. Promotiemateriaal zoals het magazine "Bouwen die Blauwe", pr en de voortgang van het vervaardigen van een mock-up die men op 30 juni 2018 bij de komende donateursvergadering zou presenteren. Men bespreekt waar mogelijk delen van de bouw van de A 600 kunnen worden uitbesteed alsmede waar en wanneer de bouw van start zal gaan met daarbij de financiële aspecten. Diverse bedrijven worden in kaart gebracht, bijvoorbeeld bij VDL te Woerden (het vroegere Den Oudsten). Momenteel gaat men uit van ca. 60K€/per wagenbak.

De bouwtijd zou bij VDL ongeveer 2 maanden in beslag nemen, zoals onlangs werd vernomen. Belangrijk daarbij is nu om eerst goede CAD-ontwerpen te hebben die dan ook technisch verder kunnen worden uitgewerkt. Hierbij moet worden gedacht aan berekeningen van de constructie op sterkte, bots- bestendigheid en veiligheid. Men gaat nog steeds uit van een bouwtijd van vijf jaar. Een inschatting is dat het casco ca 8 ton zal gaan wegen. Voor de aanmaak van de trucks komt o.a. de firma BEMO-rail in uit Warmenhuizen in beeld. Een en ander op basis van verkregen HTM-motoren van de serie 800.

Voor de luchtvoorziening is inmiddels het idee gerezen een nieuwe compressor aan te schaffen. Verder zijn opgenomen magneetremmen te plaatsen in het loopdraaistel. Ook denkt men er serieus over na deuren pneumatisch sluitbaar te maken. Voor de zitbanken zijn proefmodellen in de maak om een juiste inschatting te verkrijgen over de hoeveelheid hout dat moet worden aangeschaft en de daaraan verbonden kosten. Voor het maken van de losse zittingen zijn er mogelijkheden bij het bedrijf waar de RTM het stofferen van een van hun rijtuigen (AB 414) heeft uitbesteed.

Zo zal iemand een cursus gaan volgen inzake fondsverwerving om te zien hoe je dit succesvol aanpakt en zullen professionele fondsenwervers worden uitgenodigd wat zij voor de SDNBT kunnen betekenen. Het is daarbij duidelijk dat zodra een eerste fonds over de brug is er meestal meer zullen volgen. Gezien de projectkosten zijn veel fondsen/sponsors nodig. Belangrijk is dat men kan aantonen wat de sociaalhistorische en maatschappelijke waarde van het ambitieuze A 619/620 project betekent.

Er is een groep die onderzoek doet naar huisvestingsmogelijkheden. Een centraal onderdelenmagazijn voor de nabije toekomst voor het veiligstellen van onderdelen is gewenst. (toegezegde motoren etc.).

Bij de rondvraag komen vragen naar voren zoals bijvoorbeeld de HTM-800 trammotoren te laten labelen en alvast op een veilige plek te verzamelen. Nu liggen deze her en der verspreid. Het zou zomaar kunnen dat men ze zal afvoeren en zodat ze voor het project verloren gaan. Het BTW-verhaal: korting voor de stichting? En men geeft aan dat het verstandig is de copy voor het magazine "Bouwen die Blauwe" vooraf te laten lezen voor eventuele correcties en lay-out aanpassingen.

Bestuurslid "Mooi Voorburg" ontving een koninklijke onderscheiding.

Niek Lamme kreeg deze onderscheiding voor zijn jarenlange bestuurslidmaatschap van de Stichting Mooi Voorburg, inmiddels 17 jaar. Vanaf 2003 is hij ook woordvoerder Openbare Ruimte met specifieke aandacht voor de instandhouding en onderhoud van de vele Voorburgse monumenten.

Uit handen van burgemeester Klaas Tigelaar ontving Niek de koninklijke onderscheiding en werd benoemd tot lid in de Orde van Oranje-Nassau.



Verder is Niek 15 jaar voorzitter van de HCC Trainsim-groep, de computerclub voor treinsimulatie-programma's met 400 leden en Van Huismuziek Delft, een muziekvereniging met 3 orkesten en 65 leden. In een van deze orkesten is hij een verdienstelijk cellist.

Bij het 25- en 30-jarig jubileum van ons genootschap vervulde Niek de rol van gastheer, hetgeen hij op voortreffelijke wijze heeft gedaan. Wij feliciteren hem dan ook van harte met deze koninklijke onderscheiding.



De kersverse decorandus werkt, samen met zijn echtgenote Joke, al 18 jaar als rechtgeaarde vrijwilligers voor het Natuurvriendenhuis 'De Kleine Rug' in Dordrecht, een van de NIVON huizen in Nederland.

Ze zijn daar gastvrouw en gastheer. Niek is ook nog schipper en behoort op de tennisbaan voor senioren in het Haagse Park Leeuwenbergh tot de actieve leden.

Echtgenote Joke ontving in 2015 eveneens een koninklijke onderscheiding voor haar vele vrijwilligerswerk.

Foto's: Ot Douwes.

Na afloop van het ceremoniële gedeelte was er gelegenheid het echtpaar te feliciteren. Er was hiervoor vanzelfsprekend veel belangstelling. Zoals te verwachten viel, ging dit gepaard met een hapje en een drankje in de gezellige kantine van Park Leeuwenbergh.

Blauwe Tram bier is al een tijdje op de markt en inmiddels van een nieuw etiket voorzien. Het vorige etiket was niet geheel in overeenstemming met de inhoud. Op het nieuwe etiket wordt de afbeelding van de tram door de drukke opmaak enigszins naar de achtergrond verdrongen. Proost!!!





Halte Voorschoten Dorp, 18 mei 1961, met NZH-Tweelingtramstel A 617/618+B 11.

Foto: J.A. Bonthuis.



Voorschoten, 5 mei 2018, Hudson Bar & Kitchen.

Verdwenen railvoertuigen

De eerste paardentramlijn van Nederland begon op 25 juni 1864 van Den Haag naar Scheveningen. Na 43 jaar kwam hier een eind aan.

Groenmarkt, Den Haag, 4 maart 1907; om 10.30 uur vertrok de laatste paardentram.

Foto: Verzameling Gemeente Archief 's-Gravenhage.



Ook voor de stoomtramlijn van Den Haag/Staatsspoor naar Scheveningen kwam na 45 jaar het einde. Foto genomen bij het tramstation Scheveningen op de laatste dag: 11 april 1924, met locomotief 11 en rijtuig BC 124. Op de voorzijde van de locomotief was in het Latijn de tekst aangebracht: "Zij die gaan sterven groeten U"

Foto collectie SHGDBT.

De Blauwe Tram bleek minder lang op de lijn Den Haag-Leiden te hebben gereden, namelijk 37 jaar.

Wagenvoerder Cor Vrolijk rijdt de laatste tram op de avond van de 9^e november 1961 de remise Voorburg binnen. Hiermee was het NZH-trambedrijf ten einde gekomen.

Vóór in de cabine twee kinderen van burgemeester Feith.



Tramstel A 619/620 en bijwagen B 15.
Foto: J.C.Th. van Engelen.



NZH-tramstation Scheveningen met op de achtergrond het Palace Hotel, 23 augustus 1955. Links motorrijtuig A 515 met aanhangrijtuig B 513 en rechts motorrijtuig A 506.

Foto: P. van Rooijen.

Mijn eerste kennismaking met de Blauwe Tram moet kort na de oorlogsjaren zijn geweest. Als jongetje van een jaar of negen liep ik naast mijn vader op de Bezuidenhoutseweg in Den Haag toen ik in de verte, bij de Koekamp, een vreemde lange tram langzaam door de bocht zag rijden. Hij was heel anders dan de crèmekleurige trams die in de stad reden. Deze tram was donkerblauw en de wagons hadden in het midden een ovaal venster. Hij maakte een diepe indruk op me.

Toch heb ik er later nooit als passagier in gereden, want als we naar Wassenaar of soms helemaal naar Leiden gingen, werd altijd de Gele Tram genomen. Met de Blauwe Tram kwam ik pas weer in aanraking toen ik in de vierde klas van de toenmalige Johan de Witt-hbs aan de Nieuwe Duinweg in Scheveningen zat. Van een medescholier, Sjoerd Hesselbach, hoorde ik dat hij in de vakanties en tijdens de weekends als conducteur bij 'De Blauwe' van Scheveningen naar Voorburg werkte. Hij was erg geïnteresseerd in trams en had daar ook een artikel over geschreven in de schoolkrant, waarvan hij redacteur was. Er waren toen nog maar heel weinig scholieren die vakantiewerk deden en werken buiten de schoolvakanties bleef meestal beperkt tot een krantenwijk. De supermarkt moest nog aan zijn opmars beginnen en van vakkenvullers had nog niemand gehoord. De schoolleiding was er ook niet voor dat leerlingen een baantje hadden.

Werken als conducteur leek mij ook wel wat. Ik besloot te solliciteren en werd als de tweede hulpconductor bij de lokaaldienst Scheveningen-Voorburg aangenomen. De theoretische opleiding werd gegeven in het hoofdkantoor van de NZH aan de Leidsevaart in Haarlem.

Ik kan me nog goed het moment herinneren dat ik voor het eerst in de Tempeliersstraat in Haarlem kwam, toen een belangrijk tramknooppunt. Daar kwamen Blauwe Trams aangereden die mij volslagen onbekend waren. Ze waren qua uiterlijk heel wat anders dan de Budapesters met hun karakteristieke ovale raam op het middebalkon, die ik voor het eerst in Den Haag had gezien. Bij de vaste passagiers waren deze Beijnes-trams, zoals ik die later leerde kennen, geliefd om hun luxe interieur.

De praktische opleiding kreeg ik niet op de tram, maar op de bus van Haarlem naar Den Haag, toen nog mosgroen van kleur. De eerste weken van mijn tewerkstelling op de lokaaldienst kreeg ik een van de beroeps conducteurs als mentor toegewezen: Piet de Kam, bijgenaamd 'De Pietenkam'.

Een vriendelijke man, klein van stuk, met een keurig gestreken overhemd onder zijn nette uniformjas en een onberispelijk gestrikte stropdas. Vanwege onze leeftijd mochten Sjoerd Hesselbach en ik alleen op de bijwagen werken. De leiding over een tramstel berustte bij de conducteur van de motorwagen.

Die heette officieel conducteur-treingleider. Alleen hij mocht het vertreksignaal geven.

De conducteur van de bijwagen floot 1x als deze gereed was voor vertrek. Als dat signaal was gegeven en de conducteur van de motorwagen zich er zelf van overtuigd had dat het gehele tramstel gereed was voor vertrek, floot hij 2x. Alleen op dat signaal zette de wagenvoerder de tram in beweging.

Ook de wagenvoerder was ondergeschikt aan de conducteur van de motorwagen.

Werken in de weekends betekende ook dienst op zaterdag. Dat kon eigenlijk niet omdat we in die tijd op de zaterdagmorgen nog les hadden. Werken op de tram betekende dan dus spijbelen.... En dat kon tot hachelijke situaties leiden. Zo gebeurde het dat op een zaterdag mijn geschiedenisleraar, van wie ik die morgen les zou hebben, in Voorburg in de tram stapte waarop ik conducteur was. Dat leverde een moeilijk dilemma op. Als ik op hem af zou stappen voor zijn plaatsbewijs, viel ik door de mand. Maar als ik hem voorbij zou gaan en er kwam een chef op de tram om de plaatsbewijzen te controleren en hij had er geen, zou er een nog veel vervelender situatie ontstaan.



Hulpconducteur
Sjoerd
Hesselbach
aan het werk in
de Budapester
bijwagen.



Dus stapte ik maar op hem af. Hij zat een krant te lezen en zonder op te kijken hield hij zijn abonnement omhoog.

Hij had me natuurlijk herkend, maar door contact te vermijden bracht hij mij niet in moeilijkheden en als het uitlekte kon hij zeggen dat hij me niet gezien had. Kortom, een toffe peer. Maar ook een heel goede geschiedenisleraar; geen man van jaartallen, maar iemand die je historisch leerde denken.

Hulpconductor Henk Kuilder na gedane arbeid. Overdenkingen op pauze-locaties te Scheveningen en Voorburg. Geen gezellige bedrijfsrestaurants, maar eenvoudige onderkomens.

Soms moest ik, als ik geen tijd had om naar huis te gaan om me om te kleden voor de tram, mijn uniformbroek met groene bies vast aantrekken. Toen de directeur van de school dat een keer opmerkte, kreeg ik daar een reprimande voor.

De NZH voerde een heel zuinig beleid. Alleen tijdens de morgen- en de avondspits werd met een bijwagen gereden. Voor de conducteurs die dienst hadden op die bijwagen- wij als hulpconducteurs, hadden daar dus altijd dienst op- betekende dat 's morgens heel vroeg beginnen en rond tien uur weer naar huis, om vervolgens tegen drie uur 's middags weer terug te komen en pas tegen zeven uur 's avonds weer naar huis. Hele lange gebroken diensten waren dat.

Een ander aspect van die zuinigheid was dat de conducteur van de bijwagen niet meereed tot aan het eindpunt in Scheveningen, maar een paar haltes daarvoor, bij de Wittebrug, afstapte. Daar wachtte hij dan de van het eindpunt afkomende dienst op, die vanaf daar dus ook maar met één conducteur reed. Zo werd personeel uitgespaard. Tijdens het rijden kon via de kopdeuren worden overgestapt van de ene wagen in de andere. De conducteur-treingleider kon dus altijd in de bijwagen komen. Daarom mocht volgens de toenmalige Spoorwegwet worden gereden met een bijwagen zonder conducteur. Het inschakelen van hulpconducteurs op zich was ook kostenbesparend. Wij verdienden aanvankelijk een gulden bruto per uur en minimaal veertig gulden bij een volle werkweek.

Maar ook het loon van de vaste conducteurs en de wagenvoerders was niet hoog. De fooien van het publiek vormden daarop een welkome aanvulling. Over die fooien was nogal eens wat te doen. Allereerst was daar de onderlinge verdeling tussen conducteur, hulpconductor en wagenvoerder. In principe werden de fooien onderling gelijk verdeeld, maar daar waren geen vaste afspraken over. Een van de wagenvoerders had een spiegeltje aangebracht, waarin hij keek of de conducteur een fooi kreeg. Daar maakte hij dan een aantekening van. Wagenvoerders leverden een eigen bijdrage aan de fooienpot. Als een passagier die te laat naar de halte kwam gerend, zwaaiend beduidde op hem te wachten, werd op de fluit geblazen en de tram in gang gezet. Waarop zo'n passagier meestal nog harder begon te zwaaien. Maar ook al deed hij dat niet, de bestuurder stopte alsnog. Dat leverde meestal een fooi op. Er waren ook wagenvoerders die, samenspannend met de conducteur, in de spits de motorwagen zo ver doortrokken, dat de ingang nog net niet achter de heg kwam te staan. De bijwagen stroomde dan vol met passagiers. De meesten met weekkaarten en abonnementen.

Daar viel niets aan te verdienen en de conducteur van de motorwagen had een makkie. Buiten de spits deden ze het omgekeerde en lieten de bijwagen achter de heg staan. Toen mij dat een paar keer was overkomen, zette ik tijdens de ochtendspits de balkondeuren op een kier en zei dat die wagen er bij de remise af ging. Ik hoefde uiteraard niet lang te wachten op een reactie van de collega's.

Toen de enkele reizen 20 cent kostten was dat een aantrekkelijke prijs voor de conducteurs omdat nogal wat passagiers die met een kwartje betaalden de stuiver wisselgeld lieten zitten. Toen de prijs werd verhoogd naar een kwartje was dat afgelopen, ofschoon er wel passagiers waren die er een stuiver bij deden, maar dat waren uitzonderingen. Dat gaf toen veel onvrede.

Een andere bron van extra inkomsten was het langer dragen van het uniform dan de vastgestelde minimumperiode. Na afloop van die periode kon aanspraak gemaakt worden op een nieuw uniform. Maar voor –ik meen me te herinneren- elke week dat het uniform langer werd gedragen dan de minimum periode, kreeg de drager een premie. Het uniform moest dan natuurlijk wel heel zijn. De wagenvoerder van het spiegeltje, een reus van een kerel en vrijgezel, die nauwelijks een woord sprak, liet zijn uniform eindeloos verstellen door zijn eveneens ongehuwde zuster, met wie hij samenwoonde.



Bij de lokaaldienst hadden we te maken met drie controleurs: Schwartz, Hendriks, en Marijnissen, die wij aanspraken met 'chef'. Schwartz, hoofdcontroleur met drie zilveren banden om zijn mouw, was gevreesd. Een wat nors aandoende man, die ik zelden heb zien lachen. Vaak stelde hij zich verdekt op bij een halte en keek dan precies wie er instapten. Dat kwam een conducteur een keer duur te staan.

Controleur W.P. Schwartz. Malieveld, 1960. Controleur D.A. Hendriks, Rijnsburg, 1960.

Het treinviaduct tussen Voorburg en Leidschendam was een zonegrens. Een passagier met een retourbiljet reisde op de heenweg met de lokaaldienst en stapte uit bij het eindpunt, aan de kant van Voorburg. Zijn bestemming lag voorbij het viaduct. Op de terugweg stapte hij bij de halte aan de andere kant van het viaduct in de tram van Leiden naar Den Haag. Toen de conducteur zei dat hij moest bijbetalen, antwoordde de man dat hij geen geld bij zich had. De conducteur liet het er bij, maar zei: "Als er een controleur komt en vraagt waar u bent ingestapt, moet u zeggen: Na het viaduct."

Die controleur kwam en het was Schwartz. Op de vraag waar hij was ingestapt, dorst de passagier niet te zeggen dat hij na het viaduct was ingestapt en zei waar hij wel was ingestapt. Maar, wat erger was, hij vertelde ook nog wat hij van de conducteur had moeten zeggen... De conducteur kreeg een boete. Later stond die passagier in Scheveningen in z'n eentje bij het eindpunt, in de stromende regen. Jammer voor hem trof hij dezelfde conducteur. Ze waren te laat bij het eindpunt, dus het besluit om zonder stoppen door te rijden was snel genomen.

Hendriks, controleur met twee banden, gedroeg zich altijd joviaal. Pet wat achterop het hoofd. Als een wagenvoerder vergeten had bij het eindpunt de richtingfilm door te draaien, zei hij steevast: "Rijden de heren achteruit vandaag?" Marijnissen, ook controleur met twee banden, was een rustige, bescheiden en weinig spraakzame man. Een Scheveningse conducteur maakte regelmatig dezelfde grap tegen mannelijke passagiers als die er een beetje bleek uitzagen. Dan zei hij: "Wat zie je wit, Jacob. Heb je slecht geslapen?" De meeste mannen reageerden er niet op. Maar volgens de overlevering trof hij op een dag een man, die hem een pak slaag wilde verkopen. Die conducteur nam toen met z'n conducteurstas de benen en de wagenvoerder moest met één conducteur verder.



Het nieuwe en slechts tijdelijke eindpunt op de Raamweg bij de kruising Carel van Bylandtlaan en de Laan Copes van Cattenburgh in Den Haag. NZH-motorrijtuig A 505 en aanhangrijtuig B 513. Voorjaar 1958. Foto: J.C. de Jongh.

Bijna anderhalf jaar heb ik bij de lokaaldienst gewerkt, van juli 1956 tot november 1957. De exploitatie van de lokaaldienst naderde toen al het einde. Met ingang van 1 september 1957 werd de lijn drastisch ingekort, het traject van het centrum van Den Haag naar Scheveningen kwam te vervallen. Het nieuwe eindpunt werd de Laan Copes van Cattenburgh, waar moest worden omgerangeerd.

Voor Sjoerd Hesselbach had de baan als hulpconducteur op een dag slecht kunnen aflopen. Bij de remise in Voorburg moest hij wachten op zijn dienst, die vanaf het beginpunt in Voorburg zou arriveren. Hij maakte een praatje met de dames in het kantoor en zag even later tot zijn schrik door het raam dat de tram al aan de halte stond. Hij haastte zich naar buiten, maar op dat moment zette de tram zich al in beweging. Daarop zette hij het op een rennen en greep zich vast aan de steunen aan weerszijden van de ingang van het middenbalkon van de aanhangwagen. Hij slaagde er niet in zich op te trekken en gleed onder de tram. Conducteur Groenewold zag het gebeuren en floot onmiddellijk voor een noodstop. Gelukkig werd Sjoerd door de baanschuiver voor het achterste draaistel opzij geschoven en kwam ongedeerd met de schrik vrij.



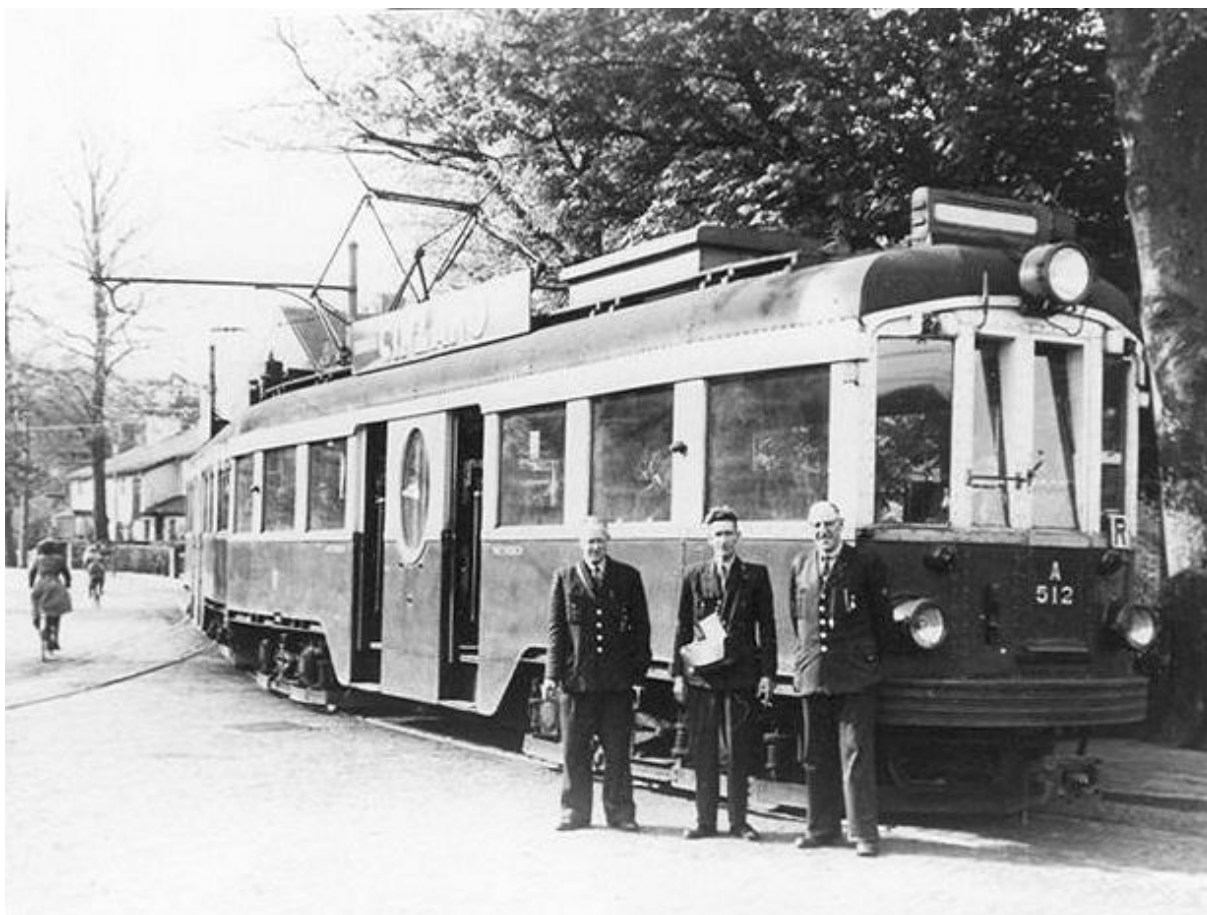
Interieur van het NZH-haltekantoor aan de Parkweg 53 in Voorburg. Tevens verkooppunt van abonnementen.

De dames Sonja Slootweg (l) en Lies Zwaanswijk, 26 april 1958.
Foto: Piet van Rooijen.



Henk voor het NZH-kantoor in Voorburg en bij het koppelen van materieel op de Raamweg bij de Laan Copes van Cattenburgh.

De exploitatie van de resterende lijn werd overgenomen door de HTM. Op 11 mei 1958 werd de dienst geheel opgeheven. Sjoerd is tot het eind gebleven, maar toen had ik al een ander uniform aan. Ik denk dat wij inmiddels samen met Rob Braun nog tot de enige in leven zijnde hulpconducteurs behoren.



Voorburg, Park Vronesteijn, 8 mei 1958. V.l.n.r.: de conducteurs Van de Meer en Jongejan met wagenvoerder Biegstraaten.

Het was donderdag 10 mei 1958 (Hemelvaartsdag), alweer ruim zestig jaar geleden dat de lokaaldienst van Voorburg naar Den Haag zijn afscheidsrit maakte. Vele honderden Voorburgers deden "hun" laatste Blauwe Tram op waardige wijze uitgeleide. Het tramstel, bestaande uit motorrijtuig A 506 en aanhangrijtuig B 515, werd bemand door wagenvoerder Chris Engels en de conducteurs J. Cornet en M.A. van der Blom. Door het publiek versierd met bloesemtakken, ballonnen en slingers vertrok het laatste NZH-tramstel rond middernacht van het beginpunt Park Vronesteijn naar de eindhalte Carel van Bylandtlaan in Den Haag. Ruim acht maanden tevoren was deze Blauwe Tramlijn al ingekort en moest men van daar overstappen op HTM-tramlijn 9 als men door wilde naar Scheveningen.

Aan de voorzijde van deze laatste Blauwe Tram had men een bord bevestigd met de veelzeggende tekst: Die rot bus wordt nooit zo knus. Begeleid door tientallen claxonnerende auto's maakte het overvolle tramstel zijn afscheidsrit door nachtelijk Voorburg via de Parkweg en de Koningin Wilhelminalaan. De gelukkigen die een plaats in een van de tramrijtuigen hadden weten te bemachtigen, hoefden dit keer geen kaartje meer bij de conducteur af te rekenen. Tevoren was het personeel onthaald op geestrijk vocht en rokerij, als blijk van waardering voor de plezierige dienstverlening.

Aan de verschillende haltes stond het midden in de nacht zwart van de mensen, die ten koste van nachtrust deze afscheidsrit beslist niet wilden missen. Bij de halte Van Heurnstraat werd door een vertegenwoordiger van de buurtvereniging "Nieuw Voorburg" aan de voorzijde van de tram een lauwerkrans gehangen. Op het lint was te lezen: *Rust zacht ouwe trouwe Blauwe*.

Na een vertraging van meer dan een uur arriveerde de Blauwe Tram om kwart voor twee terug bij de halte Park Vronesteijn. Nadat de passagiers waren uitgestapt, verdween het tramstel in het nachtelijk donker naar Leiden, waar de onvermijdelijke sloop zou volgen. Heel wat Voorburgers zullen met nostalgische gevoelens hebben teruggedacht aan de Blauwe Tramperiode met het gebruikelijke rijcomfort, de gezelligheid en de service van het personeel.

Daags erna, op 11 mei 1958, vervingen na 34 jaar NZH-reiscomfort, de HTM-buslijnen 40 en 42 het vervoer naar Den Haag en Scheveningen. En waar bleef het rijdend personeel? Deze mensen, veelal boven de zestig, werden als conducteur extra ingezet op NZH-bussen of kregen een baantje bij de NS. Zo werd de bekende wagenvoerder Bill Nieuwkoop te werk gesteld bij de NS-werkplaats Leidschendam. Hij kreeg als machinist op een oud motorrijtuig de taak treinstellen door de wasstraat te trekken. De goede man zal nog vaak hebben teruggedacht aan de tijd dat hij achter de schakelkast van "zijn" Blauwe Tram door Zuid-Holland crosste van Scheveningen naar Leiden en vaak ook nog door naar Katwijk en Noordwijk.

Einde lokaaldienst 10-5-1958.
Motorrijtuig A 506 in de bloemetjes
gezet en voorzien van een rouw-
krans. Wagenvoerder Chris Engels
in de verdrukking en geheel links
zittend voor het raam
NZH-directeur Jan Jurrissen.
Foto: J.C.Th. van Engelen.





Voorzitter Hodes heette de aanwezigen welkom en oud-directeur André Testa zorgde weer voor een bijzondere openingspeech.

Deze wisseltentoonstelling met de aansprekende titel: "Dwarsliggers" was door archiefmedewerker Wim Vink samengesteld en van mei tot november te zien.

Voormalig NZH-directeur André Testa wist bij zijn openingswoord de genodigden weer op kleurrijke wijze te amuseren. Ambitieuze plannen, afgewisseld met humorvolle anekdotes, op de hem zo karakteristieke wijze. Zo bracht hij de nieuwe Amsterdamse Noord-Zuid metroverbinding ter sprake met zijn zelf bedachte oplossingen, die niet altijd werden gehonoreerd. Oplossingen om 'onder water' te gaan, bij gebrek aan ruimte was er zo één.

Er was bijvoorbeeld een fraaie maquette te zien over de mogelijkheden in Amsterdam. Alle bussen samen op één plek, hetgeen ook een wens was van de oud-directeur. Niet alleen is André een gezellige spreker maar ook een hartstochtelijk verzamelaar. Naast onder andere stripboeken, had hij door de jaren heen ook speciale stropdassen verzameld. En die gingen ter plekke van de hand. Kennelijk moest er in huize Testa ruimte worden gemaakt.

Als een ware theaterman wist hij met de nodige uitleg deze collectors items over het spreekgestoelte te draperen. Het werd een schenking aan het museum, of voor de verkoop, zoals hij nog voorstelde. Met enige confettiknallen werd de tentoonstelling hierna geopend.



André Testa maakt graag reclame voor tekeningen van Theo van den Boogaard. Het overdragen van zijn verzameling stropdassen aan het museum deed hij ook met verve. Voorzitter Tonnie Hodes bedankte André Testa voor zijn geestige openingspeech.



Foto's uit eigen archief met een overzicht van de "dwarsliggers". Confettiknallen na de officiële opening.

Opening Noord-Zuidlijn Amsterdam

21 juli



Er is al veel geschreven over deze nieuwe metrolijn. Foto's bij de haltes Centraal Station en Noord op een van de eerste dagen.

Opbouwen mock-up A 620 in Scheveningen

27 juni

Met een gehuurde vrachtwagen werden onderdelen van de nieuwe mock-up in rolcontainers van Delft naar de remise Scheveningen overgebracht en aldaar opgebouwd. Laat in de middag was het karwei afgerond en werden de remisedeuren geblindeerd. Bedoeld als verrassing voor de donateurs, die de vergadering van de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram op 30 juni zouden bijwonen, vervoerd met historische trams.



Uitladen en opbouwen van de mock-up A 620.

Geblindeerde remisedeuren met daarachter de mock-up.



Veteranen op het Malieveld.



Er was die dag bijna geen doorkomen aan, zoals hier: overvolle trams op het Zieken.

In de bovenzaal van de remise Scheveningen aan het Harstenhoekplein werd de donateursvergadering gehouden van de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram (SDNBT). De donateurs waren met de motorwagens HTM 58 en NZH A 327 vanaf de Schedeldoekshaven bij station Den Haag Centraal opgehaald.

Helaas ging dit deze dag niet geheel volgens de planning. Het was een mooie warme zomerdag en tevens Veteranendag. Dus extra drukte op het tramnet met de gebruikelijke omleidingen en buitendienststellingen. Zo had men die dag ook extra trams ingezet vanwege de Volvo Ocean Race. Op het Rijswijkseplein ontstond een stroomstoring. Verder was door een vrachtwagen in de Merwedestraat de bovenleiding omlaag getrokken en moest van de geplande route worden afgeweken. Als laatste hindernis was er iemand onwel geworden in de overvolle trams nabij het Zieken. Uiteindelijk kon onder HTM-begeleiding worden 'gedriehoek' bij het Lage Zand en kwamen de trams met de nodige vertraging in Scheveningen aan. Zodoende hadden de donateurs hierdoor een bijzondere tramrit door Den Haag meegemaakt.

Voorzitter Wim Beukenkamp gaf uitleg over de voortgang van het project A 619/620. Belangrijke onderwerpen waren o.a. de fondswerving en huisvesting voor het project. De nauwe samenwerking met de TS, ons genootschap en het comité van aanbeveling werden genoemd.

Het magazine "Bouwen die Blauwe" van de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram gaf uitgebreide informatie over deze vergadering.



Donateurs bijeen met achter de bestuurstafel v.l.n.r. Maurits van den Toorn, Wim Beukenkamp, Wim Bloem en Frans Heijnen.

Als speciale gasten waren de heren Jan en Peter Beijnes uitgenodigd, de zoons van de laatste directeur van de firma Beijnes. Dit bedrijf was oorspronkelijk in Haarlem en later in Beverwijk gevestigd. In de Haarlemse vestiging werden destijds ook veel Blauwe Tramruijtuigen vervaardigd.

Voorzitter Beukenkamp vroeg ook nog aandacht voor de nieuwe uitgave van Dick van der Spek "De Blauwe Tram Leiden - Scheveningen".

Het boek kon na afloop van de vergadering worden aangeschaft. Vervolgens begaf het gezelschap zich naar de kleine remise, waar voor de geblindeerde deuren Jan Beijnes een voordracht ten beste gaf over het bekende requiem "Tram, Tram, in memoriam", dat in 1957 werd gezongen bij het afscheid van de tram Amsterdam-Zandvoort. Daarna openden de gebroeders Beijnes de remisedeuren en werd de mock-up van de A 620 zichtbaar.

Het nieuwe boek van Dick van der Spek.



V.l.n.r. Jan Beijnes, Wim Beukenkamp en Peter Beijnes.



Aandachtig gehoor en in afwachting van de onthulling.

Dat nu, na ruim een halve eeuw, dit tramtype weer zichtbaar werd, was wel heel bijzonder, aldus een enthousiaste donateur. De gebroeders Beijnes lieten zich graag met hun dames fotograferen bij het opmerkelijke decorstuk. Het voorfront van de legendarische eerste gelede tram in Nederland, die ooit begin jaren '30 van de vorige eeuw in de fabriek van hun voorvaders was gefabriceerd.



De remisedeuren gingen open en de mock-up werd zichtbaar.



De heren Beijnes met hun echtgenotes.

3e rail Nassaukade-Rozengracht Amsterdam door Marc Stegeman



Op de Beeldbank van Amsterdam is op foto OSIM00005005108 (tussen 1918 en 1924) te zien hoe ESM-motorwagen A 26 over de Rozengracht rijdt. Genoemde motorwagen rijdt rechtdoor op het meterspoor, komend vanaf de Westermarkt en bevindt zich ongeveer ter hoogte van de Marnixstraat. Hij staat juist op de kruising met de normaalsporen groefrails van de Gemeente Tram, die links vanaf het Haarlemmerplein komt en onderweg is naar de De Clercqstraat. Op de foto zie je rechts de Gemeente Tramrails (GTr-rails), die door de Marnixstraat richting Leidscheplein leiden.

Toen in 1957 de Gemeente Amsterdam de NZH had "weggepest" werd vermoedelijk niet opeens overal in de stad de zogenaamde derde rail verwijderd die tussen de rails van de Gemeente Tram lag. Waarschijnlijk gebeurde dat pas op het moment dat de GTr-rails aan vervanging toe was.

Het was -en is- trouwens niet ongebruikelijk dat tramrails, die voor de exploitatie niet meer gebruikt wordt, dicht geteerd wordt ten gerieve van fietsers en handkarren, of om "wederrechtelijk gebruik" uit te sluiten.

Het is mij (schrijver dezes) niet bekend wie wanneer aan de Gemeente verzocht heeft om als tastbare herinnering aan de geliefde Kikker een kort stukje meterspoor te laten liggen. Maar "sinds jaar-en-dag" bleef een loos stukje derde rail liggen tussen de tramrails van het GVB, ondanks diverse spoorvernieuwingen. De precieze locatie was: komend vanaf het westelijk eind van de Rozengracht op de brug over de Singelgracht, net in de dalende helling naar de kruising met de Nassaukade.

Medio december 2017 werd daar weer eens op grote schaal aan spoorvervanging gedaan en omdat het kennelijk op een sporentekening staat, die men nog steeds gebruikt, werd het oude stukje derde rail gehandhaafd. Maar enkele dagen later na asfalteren was het stukje derde rail dan toch weer verdwenen. Nou fiets ik meestal enigszins gehaast over de Nassaukade, dus mijn waarneming was misschien niet helemaal betrouwbaar.

In mei 2018 fietste ik eens over de Rozengracht vanaf de Marnixstraat-kruising naar de Singelgracht-brug en zag tot mijn verbazing dat er nu twee stukjes derde rail liggen. Dat is dus wat meer richting Marnixstraat dan eerst. Het leek me gloednieuwe groefrail waar nog nooit een tram over gereden had, laat staan eentje van de NZH.

De vermoedelijke reden is dat er vlak voor de kruising met de Nassaukade nu inductielussen gelegd zijn en dat ging kennelijk niet samen met de derde rail. De locatie is te zien op het internet: beeldbank.amsterdam.nl. Beeldbankfoto 010028001626 uit 1956, ter hoogte van de bestelauto.

Maar misschien zijn er andere tramhobbyisten en NZH-volgers, die meer of preciezer weten dan ik hoe het zat en zit met dit kleine railmonumentje.

Beste Marc, de allerlaatste originele NZH-rails hebben we ruim 30 jaar geleden kunnen veilig stellen. Deze lag nog in het wegdek bij het station Den Haag Centraal op de Bezuidenhoutseweg. (Red.).

BOUW MOCK-UP A 620 door Han Geijp

Tijdens de vergadering op vrijdag 24 november 2017 van de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram (SDNBT), waaraan wij als genootschap deelnamen, werd naar promotiemogelijkheden gezocht. Men zocht naar mogelijkheden om meer belangstelling te wekken voor de reconstructie van deze Tweelingtram. Al snel keek voorzitter Wim Beukenkamp onze kant op en kwam met de vraag of wij bereid waren opnieuw een mock-up te bouwen. Wij hadden immers na de bouw van de mock-up B 412 in 1998 heel wat positieve reacties gekregen.

Ook Georg Groenveld had die vraag al eens laten vallen, aangezien ons logo een A 600-motorrijtuig als beelddrager heeft. Het was een uitgelezen moment om er juist nu werk van te maken.

Op de achtergrond van onderstaande foto, op een zaterdag vastgelegd in Sloterdijk, is een model te zien van een A 600 tram. Het is slechts één wagenbak en als zodanig te kwalificeren als een mock-up. Er is dus, zoals met vele zaken, eigenlijk niets nieuws onder de zon.



Ook de NZH zocht destijds naar promotiemogelijkheden. Op 20 juli 1935 ging het personeel met billboards per rijwiel de weg op.

De gestelde vraag om een mock-up te vervaardigen, was in feite een leuke uitdaging en daar houden wij wel van. Vooral wanneer het een uniek project betreft is het goed om aan de gestelde vraag invulling te geven en zodoende de PR op gang te brengen. Op zaterdag 30 juni 2018 wilde men het decorstuk klaar hebben voor de 2^e donateursvergadering van de Stichting De Nieuw Blauwe Tram, die gehouden zou worden in Scheveningen. In december van het vorig jaar werd op zolder bij mij thuis met de vervaardiging van de richtingfilmkast een eerste aanzet gegeven.

Daarbij hebben wij dankbaar gebruik kunnen maken van tekeningen waarover onze webmaster Otto Dijkstra beschikte. Bovendien hadden wij een binnen-filmkast, afkomstig van Boudewijn Leeuwenburgh, in ons depot ter controle van de juiste maatvoering. De richtingfilmkast vormde aldus een eerste aanzet voor het grotere werk, dat vanwege de omvang, bij de TU Delft verder kon worden gemaakt.

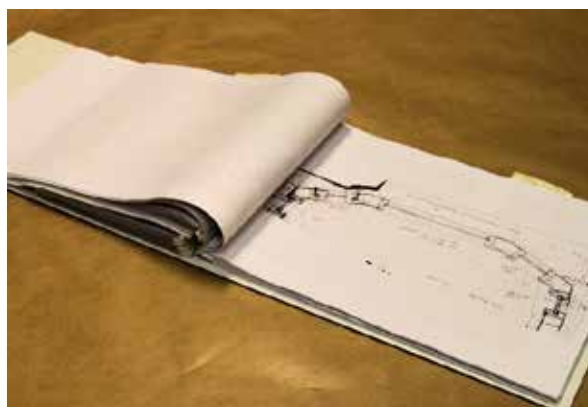
Net als onze vorige mock-up, inmiddels alweer 20 jaar oud, zal ook deze volledig demontabel en eenvoudig te transporteren zijn. Wij hebben van meet af aan de materiaalkosten en werkuren van dit project nauwkeurig geregistreerd om later tijdens tentoonstellingen etc. de verzekeringswaarde te kunnen vaststellen.



Interieur van de richtingfilmkast, waarvan de bestemming handmatig moet worden voorgedraaid.

Modelbouw schaal 1:1.

Vanuit de originele tekeningen moest een vertaalslag worden gemaakt omdat een bouwpakket van hout nu eenmaal een andere constructie vraagt en creatieve wijzigingen dan noodzakelijk zijn. Opnieuw tekeningen maken dus. Zo is bij de filmkast de originele filmrol opgerold tussen twee op maat gezaagde bezemstelen om de gewenste bestemming handmatig voor te draaien. Geheel anders dan de werkelijke constructie, maar als zodanig niet zichtbaar aan de buitenkant. Inclusief de gemonteerde binnerverlichting benadert het geheel zeker de werkelijkheid.



Willem Kentie (r) achter zijn pc. De gescande tekeningen werden op A3-formaat tot een handzaam draaiboek weergegeven.

Eind december was de richtingfilmkast klaar (zie foto's blz. 36 jaarverslag 2017). Nu verder. Het toeval wil dat wij konden beschikken over een groot aantal multiplex platen (2440 x 1220 x 18 mm). Deze platen, afkomstig van een ingrijpende verbouwing in ons gebouw, waren precies voldoende om de mock-up te kunnen bouwen. Originele Beijnes-tekeningen die wij al eerder in bruikleen van het Spoorwegmuseum hadden verkregen, werden uitgezocht, geselecteerd en geregistreerd. (215 stuks). Bovendien kon uit eigen archief het geheel worden aangevuld en was de zaak compleet. Willem Kentie heeft na deze selectie de tekeningen gescand en op A3-formaat afgedrukt. We kregen van hem een ringband met daarin alle A 600-tekeningen. Dit handzame boekwerk vormde de basis, waarop de benodigde tekeningen voor de bouw van de mock-up thuis verder konden worden uitgewerkt. In ons depot te Delft zijn wij begonnen met de stootbalk (buffer) als basis voor het geheel. Contouren van de buffer werden op ruitjespapier uitgewerkt. Vervolgens zijn de ruitjes op schaal 1:1 aangebracht op een multiplex plaat en de contouren ingetekend.



De basisplaat waarbij de ruitjes op formaat zijn aangebracht. De bufferbalk krijgt vorm. Johan Kres brengt de "klinknagels" aan.



Wim Beukenkamp moest door de knieën voor het aanbrengen van houtlijm ter versteviging van de panelen. De gebroeders Arjan en Han Geijp poseren voor het raam van het uitgezaagde middenpaneel.

De decoupeerzaag deed z'n werk en de verkregen basisvorm werd in duplo uitgezaagd. Met afstand-balkjes werd de dikte van de buffer bepaald en met buigzaam berken-triplex versterkt en afgewerkt. Met triplex-stroken is het markante profiel van de buffer verder vormgegeven. Om het buigen van de sterke rondingen aan de buitenzijde mogelijk te maken werden de berken-stroken in water verzadigd. Stoffeernoppen, aangebracht in het profiel, geven de suggestie van een geklonken stootbalk. Eenmaal zwartgelakt net echt!

Dat de stootbalk van de tram destijds van een dergelijk profiel was voorzien, had te maken met de veiligheid. Men voorkwam daarmee dat bij een botsing de rijtuigen zouden kunnen opkruipen.



Lagere panelen zijn voorzien van scharnieren. Zaagwerk voor de juiste hoekverbindingen. De hogere panelen zijn bijna gereed.

Vervolgens werd begonnen met het op maat zagen van de onderpanelen, de basis die de mock-up op hoogte zal ondersteunen. Daarbij zijn twee basispanelen gemaakt. Eén voor een lagere stand voor exposities in ruimten met een geringe plafondhoogte en één voor het geval de mock-up op ware hoogte kan worden geplaatst. Deze panelen, verbonden met scharnieren, volgen samen de hoekige vorm van het rijtuigfront. De buffer staat los op deze samengestelde panelen. Hierbij is er rekening mee gehouden dat het geheel precies past en ingesloten is aan de binnenzijde van de bufferbalk. Verschuiven is daardoor niet mogelijk. Nu de lagere panelen één geheel vormen met de bufferbalk is er een basis ontstaan voor verdere opbouw. Vijf op maat gezaagde staande raampanelen werden versterkt en opgedikt aan de zij- en onderkant d.m.v. multiplex stroken van 100 x 18 mm. Vervolgens werden aan de lange zijden de juiste hoeken gezaagd en raamuitsparingen aangebracht. Aan de binnenzijde van die raamuitsparingen werden sponningen gefreesd om later plexiglas te kunnen aanbrengen.



HTM-koplampen werden aangepast volgens NZH-concept door Jan Meijers, Josina van der Horst, en Raymond Naber.

Zo opgeschreven lijkt het een eenvoudige klus, maar zo eenvoudig was het niet. Een dankbaar geschenk waren de koplampen van de TS-Werkgroep Scheveningen. Maar daar moest nog wel het een en ander aan gebeuren. HTM-koplampen hadden lampfittings vertikaal vanuit de bodem, bij de NZH waren deze in het hart geplaatst. Met de nodige precisie werden de overblijfselen aan de binnen- en buitenzijde van de koplampen verwijderd met behulp van een brander.



Montage van de koplampen en van een ophanghaak voor de sluitlantaarn. Het geheel ging uitgebreid en vakkundig in de grondverf.

Aan de buitenzijde werd nieuw plaatmateriaal aangebracht en de lampfittings in het hart gemonteerd. De ontbrekende reflectoren werden vervangen door twee roestvrijstalen schalen die voor drie euro per stuk bij IKEA werden aangeschaft. Na een kleine ingreep aan de diameter en bodem voor de fitting van deze rvs-schalen werd nauwelijks afgeweken van de originele reflectorvorm uit de jaren dertig van de vorige eeuw. Wanneer je eenmaal aan de gang gaat met kleinere onderdelen voor de mock-up, is het vanzelfsprekend dat er ook aandacht is voor de toekomstige reconstructie van de Tweelingtram. Wij hebben extra attributen vervaardigd, zoals onder meer ophanghaken voor de sluitlantaarn en frontstangen. Het middenpaneel met zijn speciale raampartij en koplampen was bewerkelijk, net als de kopdeur met zijn fraaie maar eenvoudige details. Panelen werden in de grondverf gezet; daarna schildersplamuur aangebracht om sporen van houtstructuur en schroefgaten weg te werken.



Enkele onderdelen zoals de koplampringen, ophanghaken, messing slotplaat (nog zonder handgreep), detail van de frontstang in het middenpaneel en afvoergootjes voor bevestiging aan de bovenzijde van de dakrand.



Raamspanningen aanbrengen, grondverven, schuren en plamuren om houtnerven weg te werken voor een optimaal resultaat.

Na veel schuurwerk en een volgende grondverflaag kon de stootbalk op de lage panelen worden geplaatst. De grote panelen werden eveneens met scharnieren aan elkaar verbonden en geplaatst op de stootbalk. Ze kregen een gemarkeerde plek zodat het geheel niet kan schuiven. Schuifgrendels werden aangebracht om het geheel zeker te stellen. Toen wij in deze fase waren aangekomen, kon met de dakconstructie worden begonnen. Daarvoor werd een houten mal gemaakt, overgenomen van paneelstand op de stootbalk, om als basisvorm te dienen voor het dak.



Het plaatsen van de stootbalk op de lage panelen. De panelen in positie gebracht en op de stootbalk geplaatst, waarna op 14 april de koplampen voor de sfeer werden aangezet.

Thuis werd schetsmatig de dakconstructie in kleur op papier gezet. Pakpapier was nodig om op ware grootte de dakconstructie met kleurlijnen te kunnen vastleggen. Ook hierbij dienden de Beijnes-tekeningen als leidraad. In ons depot werden de spanten met een spijker door het pakpapier heen overgezet op het multiplex (net als bij het uitraderen van patronen). Vervolgens werden de spanten via de aangebrachte spijkerpatronen uitgezaagd.

Het gehele raamwerk vormde na montage de basis voor het buigzame 3 mm berken-triplex, dat als segmenten daarop konden worden vastgelijmd en gespijkerd. Een oud gordijn van zolder werd als dakbedekking voor de juiste structuur met houtlijm op de kap geplakt. Daklijnen en een mengsel van verf/loodwit werd destijds toegepast als dakbedekking op tramdaken.



Basisschets van de dakconstructie. Uitgetekend op pakpapier (schaal 1:1) overgenomen met hamer en spijker op het multiplex.



Via spijkergaatjes aftekenen en vervolgens met de decoupeerzaag uitzagen. Één spant is klaar. Basismal voor de dakconstructie.



Dak in wording. De vorm van het berken-triplex is vooraf bepaald met karton (mal) en overgebracht op triplex. Daarna lijmen, etc.



Het geheel kreeg meer stevigheid. Spanbanden waren een onmisbaar hulpmiddel. Omgekeerd is het net een halve roeiboot.



Als het om bekleding gaat waren de vaardigheden van Magda Geijp zeer welkom. Geheel geplakt en vervolgens geverfd.



Het pasmaken van de glaslatten. Vervolgens schuren, gaten aftekenen, boren en beitsen voor de uitstraling van weleer.

De richtingfilmkast kreeg z'n plaats op het dak en zal, eenmaal tentoongesteld, zeker de aandacht trekken. Otto Dijkstra schreef daarover in RailMagazine 354: "De Randstedelijke bestemmingen als Scheveningen, Voorburg, Den Haag, Katwijk, Noordwijk, Leiden, Haarlem en Schoten zullen herinneringen oproepen aan vijftien jaren van wederopbouw, 1946-1961, de periode van herrijzend Nederland". De Haarlemse fabriek Beijnes was met z'n Tweelingtram in de beginjaren dertig zijn tijd ver vooruit, door de simpele constructievorm. Het was beslist geen lelijk eendje, maar had een moderne uitstraling, die wij gaandeweg bij de opbouw en definitieve vorm van onze mock-up in beeld kregen.



Maatschets van de maximaalautomaat. Een houten vogelhuisje, zo lijkt het, dat allengs z'n definitieve vorm kreeg.

We zijn verder gegaan met het maken van glaslatten om het plexiglas te kunnen plaatsen. Uit vuren houten balken werd het juiste profiel gezaagd en pas gemaakt in de sponningen en bruin gebeitst. Ook dit was een klusje om thuis met mooi weer in de tuin te realiseren. De maximaalautomaat kon op de mock-up natuurlijk niet ontbreken; het is immers een in het oog springend object op het dak naast de richtingfilmkast. Helaas waren daarvan geen tekeningen voorhanden. In de remise Scheveningen en Lijsterbesstraat te Den Haag waar de NZH-A 327 en de NZH-A106 zijn gehuisvest, werden foto's en maatschetsen gemaakt van de originele maximaalautomaten. Zo kon een replica worden vervaardigd.



Vanuit een stuk beukenhout werden met behulp van de draaibank isolatoren vervaardigd. Wit lakken en gereed voor montage.



Luchtleiding, beugels en originele koppeling zijn belangrijke details. De vloerplaat wordt in de grondverf gezet en geplaatst.



De panelen krijgen de bekende blauwe kleur, waaraan de tram zijn bekendheid kreeg. Op 4 juni werd het hoogste punt bereikt.



Stekkerdozen in de maak op de draaibank en originele Siemens klepdeksel ter afronding.



Nog een paar kleine details, zoals een van hout vervaardigde dummy deurkruk, die niet mocht ontbreken. Deze deurkruk werd destijds door Luud Albers gemaakt om te laten nagieten voor de kopdeuren van de B 412, (restauratieproject uit 1976).

Nu is deze kruk weer bruikbaar voor de A 619/620 Tweelingtram, maar zal nog in messing moeten worden nagegoten.

Vervolgens werden de plexiglasramen aangebracht en is het binnenwerk afgelakt. Verder werd, tot op de dag van het transport naar Scheveningen gewerkt aan het aanpassen en monteren van de ruitenwisser, de ophanghaak voor het wisselijzer en werd ter afronding het plafond wit gelakt.

De karakteristieke NZH-deurkruk.

"Het is spijtig, dat er voor deze serie (A 600) toch unieke tramwagens elders geen tweede leven in het verschiet lag. De gulzige hoogovens hebben ze met huid en haar verslonden" schreef Jur Deijs in het novembernummer van het magazine "Tramfan", zo'n 17 jaar geleden, over het grootste elektrische tramnet van Nederland, dat roemloos aan zijn einde kwam in 1961. Daarover is heel veel geschreven.



De verlichting werd aangesloten en getest.



Georg Groenveld gaf het interieur de originele kleuren.



De laatste handelingen door Johan Kres en Raymond Naber. Wim Beukenkamp en Josina van der Horst "witten" de kap, alvorens wij op woensdag 27 juni de mock-up gingen opbouwen in Scheveningen.

Met dank aan alle medewerkers die bijgedragen hebben aan het realiseren van deze mock-up. Als het even kon zijn ze in beeld gebracht. Speciale dank aan Willem Kentie die de originele bouwtekeningen in handzame vorm omzette. Zonder deze gegevens was het niets geworden. Maar ook dank aan de TU-Delft waar wij al jaren werken aan de historie van zowel het erfgoed van de Studieverzameling als ook aan die van de NZH. Mede om dat destijds hoogleraar prof.dr.ir. R.M.M. Oberman, bouwheer van het gebouw Elektrotechniek, ons eind jaren zestig hiervoor toestemming had gegeven. Mits de objecten maar van *elektrische komaf* zijn, was zijn credo.

Nu gaat de nog jonge stichting "De Nieuwe Blauwe Tram" de unieke Tweelingtram in de nabije toekomst weer op de rails zetten en zal daarmee zeker geschiedenis schrijven. Wij hebben alvast een bijdrage geleverd door het in beeld brengen van "het gezicht" van deze allerlaatste representant van het mooiste trambedrijf dat Nederland heeft gekend, de Noord-Zuid Hollandsche Tramweg-Maatschappij. Voor de statistieken nog enige gegevens die tijdens de bouw nauwkeurig zijn bijgehouden, al was het maar zoals in het begin aangegeven, om de verzekeringswaarde te kunnen bepalen.

Er is aan dit decorstuk **523 uur** gewerkt. De materiaalkosten waren **1557,- euro**. Naast verkregen materialen, zoals o.a. multiplex platen, kunnen we uitgaan van zo'n **2000,- euro** aan materiaal voor dit project. Verder zijn wij 78 keer voor aanschaf van de nodige materialen naar diverse winkelbedrijven geweest. Honderden 30-mm kruiskopschroeven en heel veel houtlijm werd verwerkt voor het verkrijgen van een sterk geheel. En niet onbelangrijk: het project was juist op tijd klaar!

Hoogte: **3,30 meter** (max); breedte: **2,30 meter**; diepte: **1,30 meter**; gewicht: ca. **400 kg**.

Originele onderdelen: richtingfilmrol, schijnwerper met stekker, reclamebord "Roxy" en dienstletterbord. Kleurstelling: Flexa hoogglans: Ambiance Blauw S 22010; lichtblauwe raamljst: R 40636; onderzijde en dak: Histor 6010-G70Y.



Scheveningen: de mock-up A 620 in gezelschap van de A 327.

Een belangrijk detail werd ter plaatse aangebracht.

Enkele reacties n.a.v. onze nieuwe mock-up

Hi Han, Zo da's een mooi, fantastisch resultaat. Mijn gelukwensen. Wat zal Beukenkamp er zaterdag eventjes blij mee zijn. Gaat nu toch hoop ik pecunia's opleveren voor de herbouw.

Zie ons nog met z'n tweeën door die rijtuigen banjeren in Voorschoten. Heb toen een film van de A 512 (nu in Delft) en A 514 (bij André?) plus een plafonnière uit de A 617 geleend (inmiddels in het bedrijfs-museum te Hlm). Zie je zaterdag om een uur of 12.30 op Den Haag CS of zit je al in Scheveningen? Groeten Otto Dijkstra

Beste Han, Niet-te-geloven hoe 100 % natuurgetrouw en prachtig de mock-up er uit ziet! Je hebt fantastisch werk geleverd. COMPLIMENT!! Wat staat de A 620 mooi naast de A 327, een plàåtje. Tot zaterdag, Groet, Johan Kres

Fantastisch Han, het ziet er heel realistisch uit en is een heel mooi voorbeeld van de 600 serie. Bedankt voor de vele uren werk (523) die jij aan dit project hebt besteed! Groetjes, André van der Ploeg

Aan de Stichting Historisch Genootschap "DE BLAUWE TRAM" en aan de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram (BOUWEN! DIE BLAUWE!) p/a Han Geijp.

Beste mensen, bij deze wil ik (Henk Saeijs) jullie hartelijk bedanken voor alle moeite die gedaan is om in de Scheveningse HTM/TS-remise feestelijk en vitaal de jaarlijkse donateursdag 2018 van DE NIEUWE BLAUWE TRAM te laten plaatsvinden! Wat heb ik, wat hebben wij (mijn vrouw en ikzelf) hiervan genoten! Dat zou best wel eens een bol en gevuld volgend nummer van 'ons' 'BOUWEN! DIE BLAUWE!' kunnen gaan betekenen, denken we. We hebben namelijk veel (betekenisvolle & joyeus gebrachte) teksten gehoord. Geweldig, in één woord! Bij dit 'dank jullie wel' hoop ik niemand te vergeten. : "Bij sommige maatschappelijke ontwikkelingen van eerdere decennia worden gelijksoortige 'reconstructies' - zoals ook thans bij ons aan de orde - gekenschetst als 'een gevolg van' en/of 'resultaat van (betreunde afbraak-) gebeurtenissen' in destijds omstandigheden van een zgn. naoorlogse tijd van nogal TEMPO FURIOSO."

Tsja, we moesten wat wachten bij Den Haag NS Centraal: maar wat kregen we daar tenslotte voor als snoepje van de zaak? Nou, een mooie, lange rit met de A 327 welke o.a. bekwaam werd gereden door Raymond Naber en conducteur. En dan, beste Han (met hulptroepen en bekwaamheden!): wat een verrassing om plots oog in oog te mogen staan met DÉ mock-up en met Beijnes-familie! Door mij wordt er van uit gegaan, dat m'n roep om bij de fondswerving IKEA te gaan betrekken (dat merk niet over te slaan), dat die zal mogen doorklinken. Dat miljarden-bedrijf is immers toch ook zo klein en energiek begonnen? Ben benieuwd wat het 'dit wordt vervolgd' allemaal mag gaan betekenen (zelf heb ik eveneens 'met anderhalf been in het graf gestaan'). Dat kan nog wat worden met zo'n enthousiast & vitaal stel mensen. Dank jullie wel bij voorbaat. Binnen onze draagkracht thuis zal geprobeerd worden bij te dragen. Hartelijke groet zendt jullie: Henk Saeijs te Delft. Succes! Verstuurd vanaf onze iPad.

Beste Georg en Han, Wat een geweldig mooie NZH A 600 mock-up hebben jullie met jullie team gebouwd. Hulde ! Ik had plannen om naar Scheveningen te komen en had dat toch moeten doen want deze onthulling en deze officiële start van het NZH A 600 project had ik natuurlijk niet mogen missen. Ik hoop dat het nog gefilmd is en ik t.z.t. die misschien nog eens kan bekijken. Dus met de nodige spijt bekijk ik nu op social media de foto's van gisteren (gelukkig hebben we de foto's nog... ;-)) Ik was zelf gisteren samen met onze vrijwilligers druk doende met ons eigen USATC / NS CHAW goederenwagen project hetgeen vanwege een maandelijkse op te brengen huur onder druk staat en elke zaterdag telt. Hartelijke groet, Hans Altena.

Waarde tramvrienden van me, Gezien had ik hem (haar?) al: de mock-up van de A619-620. En heb nu ook e.e.a. gezien in OOR. Diep onder de indruk ik ben van jullie prestatie en dat wil ik even kwijt. Kom bij dat wij de jongsten niet meer zijn en als je dat nog kan presteren mag je echt trots zijn op jullie zelf. En eigenlijk nog snel gedaan ook, dacht ik zo. Rob van Oostenrijk.

Open Monumenten Dag

8 september

Het jaarlijkse evenement, georganiseerd door de Stichting Open Monumenten-Dag Leidschendam-Voorburg, was wederom succesvol. Het thema was "In Europa". Dit jaar waren wij met onze stand weer aanwezig in de Voorburgse Herenstraat, tegenover Huize Swaensteijn. Wethouder Astrid van Eekelen gaf om 10.00 uur het officiële startsein bij de Leidschendamse HH Petrus en Pauluskerk, opgeluisterd door muziek van de Showband '75.



De Blauwe Tram is nog steeds een begrip in Voorburg. Aanvankelijk een bewolkte dag, maar 's middags brak de zon door.



Veel belangstelling voor onze presentatie.

NZH-boeken en attributen.

De Stichting Duivenvoorde in Leidschendam vierde haar 50-jarig jubileum. Tot een van de activiteiten van deze organisatie behoort de verhuur van woningen aan vijfenvijftigplussers en bezit men een dienstencentrum, dat bemand wordt door vrijwilligers. Rondom dit jubileum werden diverse activiteiten voor de bewoners en de vrijwilligers georganiseerd. In dat kader werd op verzoek door ons een Blauwe Trammiddag aangeboden, bestaande uit een dia- en beamerpresentatie en was er gelegenheid om persoonlijke ervaringen uit te wisselen over deze legendarische tram. Een en ander werd opgefleurd met originele voorwerpen en fotoboeken en kon men genieten van een drankje en een hapje.

Tekeningen op transport

2 november

Onze in bruikleen van het Nederlands Spoorwegmuseum verkregen Beijnes-tekeningen gingen op transport voor verdere inventarisatie, digitalisering en optimale conservering door Willem Kentie, die hiervoor afspraken had gemaakt met het Spoorwegmuseum.



Via een portaalkraan werden de kokers met tekeningen vanuit beneden naar de begane grond gehesen voor verder transport.

We gaan naar Zandvoort

v.a. 16 november

Het Zandvoorts Museum presenteert de tentoonstelling: 'We gaan naar Zandvoort! Een digitale reis van verleden naar heden'. Deze tentoonstelling is nog te bezoeken tot 16 maart 2019 en geopend op woensdag t/m zondag van 13.00 tot 17.00 uur.

We gaan naar Zandvoort! is een reis van Amsterdam naar Zandvoort met de Blauwe Tram en de Sprinter. Ervaar de reis van honderd jaar geleden en nu.

Nooit eerder is deze reis en een bezoek aan het strand vermengd met hedendaagse digitale kunst.

Sterker nog, het gaat hier om een primeur waar de bezoeker wordt meegenomen in een reis door de tijd door multimedia kunstenaar Stefan de Groot.

'Het Zandvoorts Museum zet zich in voor het erfgoed van Zandvoort, dat via het spoor sterk verbonden is met Amsterdam, Haarlem en omgeving. Wij verwelkomen jaarlijks ruim 5 miljoen bezoekers in de badplaats van de Metropool Regio Amsterdam.

De tentoonstelling We gaan naar Zandvoort! draagt bij aan de huidige trend bij het publiek, die op zoek is naar belevingen. Wij willen dit op een toegankelijke en vernieuwende manier presenteren en het werk van Stefan de Groot biedt hiervoor een prachtige mogelijkheid, zo schreef men op de site.



Expositie Joop Polder

17 november

Wij ontvingen een uitnodiging van Joop Polder, de bijna 80-jarige Haagse kunstschilder, voor de opening van zijn nieuwe expositie in Pulchri Studio te Den Haag. Na de ludieke openingstoespraak van de kunstenaar zelf konden zijn nieuwe creaties worden bekeken, waarin de tram vaak een hoofdrol vervult. Zo weet hij op realistische en soms surrealistische wijze een bijzondere sfeer uit te beelden, welke een betoverende rust uitstraalt. Zijn werk is vertegenwoordigd in Nederlandse kunstcollecties, maar ook wereldwijd. Zelfs koning Willem Alexander en prinses Beatrix bezitten werk van hem. Verder is deze kunstenaar niet alleen spoorliefhebber, maar meer dan dat verzamelaar en modelbouwer. Er valt veel te genieten van alles wat hij in de loop der jaren heeft vervaardigd.



Opening door Joop Polder. Zijn geëigende en kleurrijke oeuvre.

Gezellig drukte in de expositieruimte van Pulchri Studio.

Deze bijeenkomst werd door ca. 100 belangstellenden van musea, erfgoedkamers etc. bezocht. De voornaamste reden van de bijeenkomst was de lancering van Erfgoed Zuid-Holland Digitaal, een soort portal waarop de provincie laat zien wat er allemaal aan erfgoed is.

Dit portal is opgehangen aan een reeds bestaand systeem voor canons : entoen.nu.

De site <http://entoen.nu> bevat een aantal canons van Nederland, van regio's en nog meer.

Deze site maakt het ook mogelijk zelf een canon te maken. Suggestie: Ga zelf eens kijken.

Dus: Wie maakt een canon voor de 50(?) belangrijkste ontwikkelingen in de elektrotechniek?

Of: Wie maakt een canon voor je verzameling?

Na de pauze was er o.m. een voordracht van het Erfgoedhuis en het Prins Bernhard Cultuurfonds.

De belangrijkste mededeling was dat er nog 1,5 ton subsidiegeld op ons wacht. Verder waren er voordrachten over het gebruik van virtual reality en de app Archeologica, een soort spel.

Interessanter was het praatje over het zelf maken van audiotours (<http://izi.TRAVEL>).

Door één app op je smartphone te downloaden kun je gratis zelf een audiotour samenstellen.

Bij de gebruikelijke museum-apps heeft elk museum zijn eigen app en moet de gebruiker voor elk te bezoeken museum een app downloaden.

Tevens was er een voordracht over de site <https://www.collectienederland.nl>. Dit is een 'verzamel-site' die automatisch de websites van aangesloten musea opvraagt en deze laat doorzoeken. We hebben daar ook even gekeken naar de zoekfunctie en deze uitgeprobeerd.

We hebben dat een correcte/goede omschrijvingen (thesaurus) zeer noodzakelijk is om objecten te kunnen vinden. Test u zelf maar eens!

Probeer eens de volgende trefwoorden: electromotor en elektromotor en electro motor.

En: transformator en trafo. En: fiets, rijwiel en tweewieler.

Bij al deze zoekopdrachten komen verschillende (en soms zeer verrassende) resultaten te voorschijn.

Het was een nuttige ochtend aldus Kees Pronk (verslag) en Georg Groenveld.

Lichtpunten uit onze collectie voor de Twentsche Electriche Tram (TET 1)



In het decembernummer van Op Oude Rails van de Tramweg-Stichting was een foto geplaatst van één van de fronten van het te restaureren motorrijtuig TET 1. In 1933 werd het motorrijtuig afgedankt en de wagenbak als tuinhuis in gebruik genomen.

In 2016 kreeg de TS deze wagenbak in bezit en kon de restauratie beginnen. Een voor ons niet onbekend fenomeen. En zo kon dit waardevolle openbaar vervoers object voor de toekomst worden veilig gesteld. Aan het restauratieproject in Overloon wordt gewerkt door Jos Koopmans en Leo Verhoef.

Het geeft nu al een aardig beeld hoe het er ooit heeft uitgezien met een van de twee op het dak geplaatste Golden Glow-schijnwerpers, die door ons genootschap voor dit project beschikbaar zijn gesteld.

TET 1.

foto: J. Koopmans.

Fabrieksplaatje van een Golden Glow.

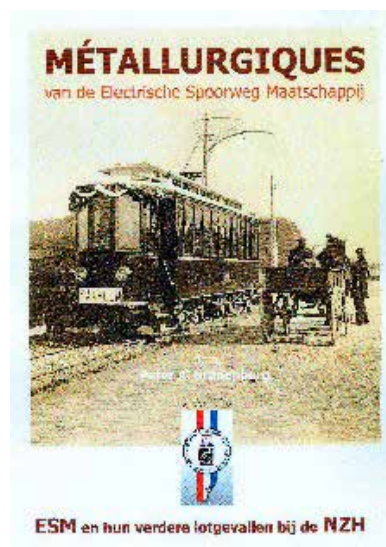


Bibliotheek

De afgelopen zomer verscheen het NZH-boek "De Blauwe Tram Leiden - Scheveningen". Auteur, Dick van der Spek heeft aan dit lijvige boekwerk van 272 pagina's vele jaren besteed. U kunt het bestellen door overmaking van € 39,- aan bankrekening NL13 INGB 0000 4123 27 ten name van Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram onder vermelding van "NZH-boek" en uw adresgegevens.

Bij WBooks verscheen het boek 'Tot het rode licht gedoofd is, overwegen in Nederland, van Carel van Gestel. Op bladzijde 81 hebben wij een bijdrage geleverd over een bekende aanrijding van 25 juni 1924 waarbij de NZH-tram A 504 en NS-stoomlocomotief 1916 op het kruispunt van de spoorbaan Leiden-Utrecht en de trambaan Leiden-Scheveningen met elkaar in botsing kwamen.

Voor de liefhebbers hebben wij nog enkele boeken voorradig, van het kleurrijke fotoboek "Elektrische Trams in Waterland" jaren 1932-1956. van Peter Günther. ISBN 978-90-72721-18-1.



Noeste arbeid, voor ons een uitdaging. Cover van het boek Métallurgiques: Openingsrit van Amsterdam naar Haarlem in 1904.

DE MÉTALLURGIQUES VAN DE E.S.M. en hun verdere lotgevallen bij de NZH, beschreven door Peter A. Kranenburg is bij ons genootschap in voorbereiding. Wij willen dit boekwerk met veel foto's in 2018 voltooien, schreven wij in ons vorige jaarverslag. Helaas hebben wij om moverende redenen deze uitgave nog even moeten uitstellen. Maar in 2019 moet het er beslist van komen. De Métallurgiques waren immers de "werkpaarden" van de ESM en de NZH. Dit type motorrijtuig verdient aandacht om nader te worden belicht in woord en beeld.

Wij proberen er een overzichtelijk boek van te maken met fraai fotowerk, voor ons geen alledaagse bezigheid. Foto's van soms mindere kwaliteit moesten worden bewerkt voor een beter resultaat. De foto's zijn deels geleverd door de auteur en aangevuld met opnamen uit ons beeldarchief. Elke Métallurgique-motorwagen van de serie 1 - 34 is door Peter Kranenburg uiterst nauwkeurig beschreven als een opmerkelijke "levensloop" zoals de rijtuig-vernummering en de opgelopen schade door de jaren heen. Hiervan zijn foto's in tijdsvolgorde geplaatst. Klinkt allemaal eenvoudig, maar daar is veel tijd in gaan zitten. Welke foto wordt opgenomen en welke niet is vaak een lastige keuze als er veel beeldmateriaal uit ons archief aanwezig is. Getracht is ook de tramlijnen op verschillende locaties weer te geven, zodat er een mooi beeld ontstaat van de lijnenloop in Waterland en van Amsterdam-Haarlem-Zandvoort.

Soms is het zaak de tram niet te dominant op de voorgrond te hebben, omdat de omgeving ook een belangrijke speler is in het verhaal. Attributen, tastbare herinneringen uit onze verzameling zowel van de ESM- als de NZH- periode kan men straks in het boek kleurrijk terugvinden.

IN MEMORIAM

Arthur de Jong Luneau



Op 22 april overleed Arthur, een bescheiden man die op de achtergrond van grote waarde was voor het rijdend erfgoed van zowel de HTM als van de NZH. Een belangrijke rol heeft hij vervuld in het welslagen van de restauratie van de Haagse buitenlijn motorwagen 58. Arthur was dan ook voorzitter van de Stichting De Wassenaaarse Tram, de tram uit zijn jeugd.

Bij een vergadering van de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram gaf hij zijn steun aan het komende reconstructiewerk van de A 619/620. Deze 80-jarige tramvriend zal altijd verbonden blijven met 'zijn' HTM 58, die op 16 maart 2014 weer in dienst werd gesteld, door het overdragen van de echte Wassenaaarse luchtfluit die hij altijd had bewaard. In 2016 behaagde het Zijne Majesteit Willem Alexander hem te onderscheiden als lid in de orde van Oranje Nassau, vanwege zijn verdiensten voor cultuurbehoud in Wassenaar en zijn woonplaats Bloemendaal.

Lieuwe Ferwerda



Op 13 mei overleed onverwacht Lieuwe Ferwerda in de leeftijd van 93 jaar. Het overlijdensbericht dat wij ontvingen, via de kaart met "zijn" brug, De Hef in Rotterdam, schokte ons. Het laatste bezoek dat wij aan hem brachten, was in zijn nieuwe woonomgeving. Nu gezellig op de begane grond met uitzicht op een groene omgeving. In zijn nieuwe kamer, die weer smaakvol was ingericht, zou hij nog lang kunnen genieten, waren onze gedachten. Wij bewaren mooie herinneringen aan hem, waarbij de hobby een belangrijke rol speelde. Lieuwe was een geweldige modelbouwer en filmer. Dit alles had hij zichzelf op bijzonder kundige wijze eigen gemaakt. Samen met zijn goede vriend Frank Smit waren zij toonaangevende modelbouwers in Nederland. Vele malen kwam Lieuwe bij ons in Delft om zijn modellen te kunnen zandstralen, waarbij wij onze ogen uitkeken naar zijn fantastische creaties. Schepen, treinen of trams, hij had een enorme productie en heeft veel liefhebbers in de model-bouwwereld doen verbazen. Bij het presenteren van tentoonstellingen kon menigeen genieten van zijn gedetailleerde producten. Jammer was het dat hij die vaardigheden de laatste jaren niet meer kon uitoefenen. Veel van zijn werkstukken zijn te vinden in het Nationaal Modelspoor Museum in Sneek.

Ad Venderbos



Op 19 juni 2018 overleed geheel onverwacht Ad Venderbos. Ad is van 9 juni 1999 tot 1 september 2013 penningmeester geweest van de Tramweg-Stichting (TS). In 1999 had hij het stokje overgenomen van Jan Voerman. Hij was een kei op het gebied van financieel beheer en dankzij zijn geheel onbaatzuchtige inzet werden de vier basiszaken: geld, stalling, werkplaatsen en voldoende vrijwilligers, structureel opgepakt. In 2010 heeft hij een zeer belangrijke rol gespeeld in het redden van het Amsterdams tramerfgoed dat na het faillissement van het AOM dreigde verloren te gaan.

Na zijn functie als penningmeester bij de TS heeft hij het bestuur nog geholpen om de nieuwe penningmeester goed in te werken. Ad zagen we altijd bij trammanifestaties. Hij was ook, met zijn echtgenote Liesbeth, actief bij de RTM. Ad als hoofdconductor en Liesbeth bij de organisatie van allerlei evenementen. Hij droeg de Blauwe Tram een zeer warm hart toe en was ook heel bewogen toen na 32 jaar restauratie eindelijk de A 106 weer op eigen kracht kon rijden. Ad was ridder in de orde van Oranje Nassau.

Jan Koek



Zaterdag 23 juni overleed in zijn woonplaats Monnickendam Johannes Anthonius Koek, zoon van een NZH-medewerker, op 79-jarige leeftijd. Jaren geleden hebben wij Jan leren kennen als een echte kenner van de Waterlandse Tram. Bij verscheidene gelegenheden bezochten wij hem in de zijn gastvrije woning en werden foto's uitgewisseld.

Nog niet zo lang geleden droeg hij bijzondere vervoerbewijzen voor het NZH-personeel aan ons over. Jan dwong veel respect af door zijn uitgebreide kennis op zowel technisch gebied als van de streek-historie van het Waterland.

De afscheidsplechtigheid vond plaats op woensdag 27 juni in Het Uitvaarthuis te Purmerend. Wij hebben het als heel bijzonder en indrukwekkend ervaren dat in het overlijdensbericht een verzoek was opgenomen in plaats van bloemen een gift te doen aan onze stichting.

Martien Amelung



Op 3 juli overleed in Amstelveen onze trouwe donateur Martien Amelung op 82-jarige leeftijd. Martien was ook een zoon van NZH-medewerker M.J.H. Amelung uit Haarlem. Bij onze feestelijke jubilea in 2010 en 2015 was Martien aanwezig, samen met een van zijn kleinzoons. Nog geen twee maanden voor zijn overlijden hadden wij een plezierig gesprek met Martien in het NZH Vervoer Museum. Ook bij die gelegenheid was hij vergezeld door een van zijn kleinzoons.

Martin Harms



De bekende Voorburgse historicus Martin Harms overleed 11 juli na een periode van afnemende gezondheid op 74-jarige leeftijd. Samen met ons bestuurslid Johan Kres verzorgde Martin het hoofdstuk over het openbaar vervoer voor de 'Kroniek van Voorburg'. Een boek dat nu als standaardwerk over de geschiedenis van Voorburg wordt beschouwd. Dit in het kader van de viering in 1988 van 2000 jaar Voorburg. Ook was Martin betrokken bij de onthulling van onze bovenleidingmast als gedenknaald op het voormalige remiseterrein op 13 november 1991 door Voorburgs wethouder Joop Wijnants. Exact dertig jaar na het vertrek van de laatste Blauwe Tram naar de sloop in Voorschoten. Martin was bestuurslid van stichting 'Mooi Voorburg' en één van de oprichters van de Historische Vereniging. Hij genoot lokale bekendheid en was jarenlang het historische geweten van Voorburg.

Jeugdherinnering van Martin: "Conducteur, heeft u nog een boekje voor mij?", dat was door mij en vele andere kinderen in de veertiger jaren een vaak gestelde vraag. Deze vraag aan de conducteur om een boekje zal bij de mensen vreemd overkomen.

De verklaring is echter eenvoudig. Wie van de jongens vertelde niet met trots aan degene die vroeg wat hij later wilde worden: conducteur of bestuurder van de tram...of politieagent. De conducteur had een aluminium platte doos, waarin alle kaartjes van de route van de tram zaten, die werden afgescheurd en de overgebleven stukjes werden door de jeugd een "boekje" genoemd. Daarmee kon conducteurkje gespeeld worden. Ik passeerde elke dag wel vier keer de trambaan op de Parkweg en kwam langs de tramhalte. Zo kwam ik dus aan boekjes. Het railgebeuren zat bij onze familie in het bloed, drie ooms en mijn vader waren werkzaam bij de Nederlandsche Spoorwegen en daarom werd de tram van de NZHVM "De Blauwe" voor mij een hobby. Met deze tram gingen wij naar het strand en inkopen doen in "de stad", waarmee wij dan Den Haag bedoelden. De conducteurs waren altijd behulpzaam en voorkomend. De tram gezellig; banken met stoffen-of rieten bekleding, achterin het wiel, waarmee de rem vast gedraaid kon worden (Als je daar stond was je een "echte wagenvoerder"). Dat er ook wel eens een ongeluk gebeurde heb ik op donderdag 22 januari 1959 meegemaakt op de Parkweg ter hoogte van de Prins Albertlaan, waar een vrachtauto met oud papier met de "Blauwe" in aanraking kwam en in brand vloog.

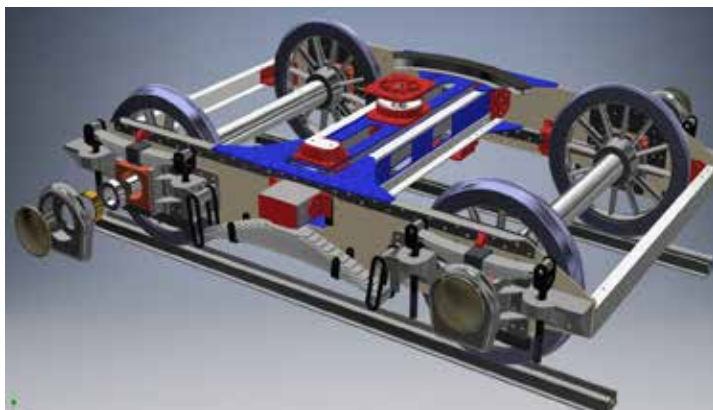
Na mijn studie nam ik mijn hobby weer op en kwam er een trein- en trambaan in de tuin, waar de glorieuze dagen van de Blauwe Tram weer konden herleven. Twee grote modeltrams rijden daar hun trajecten en wanneer je even wegdroomt, hoor je de fluit van de Blauwe Tram op de Parkweg weer.

Frits van der Gragt



Op 24 augustus overleed Frits van der Gragt op 87-jarige leeftijd. De laatste jaren van zijn drukke leven moest hij het vanwege zijn broze gezondheid kalmer aan doen. Frits was zonder overdrijving een autoriteit op spoor- en tramgebied en een organisator bij uitstek. Zo had hij in de jaren 1981 en 1991 bij gelegenheid van het 50- en 60-jarig bestaan van de Nederlandse Vereniging van Belang-stellenden in het Spoor- en Tramwegwezen (NVBS) in verschillende delen van het land succesrijke manifestaties georganiseerd. Frits behoorde tot de pioniers tijdens het ontstaan van de stoom-tramlijn Hoorn-Medemblik en de Amsterdamse elektrische museumtramlijn. Bovendien was hij een zeer verdienstelijk fotograaf en filmer. Van zijn hand verschenen verscheidene boeken over buitenlandse trambedrijven en artikelen in het NVBS-maandblad Op De Rails, waaraan hij ook jarenlang als hoofdredacteur was verbonden. Frits regelde verre reizen en was benoemd tot ridder in de orde van Oranje Nassau. Kortom een vriendelijk mens en opmerkelijk in de railwereld. Op 31 augustus is onder grote belangstelling van Frits afscheid genomen.

Reconstructie A 619/620 door Raymond Naber



Van calques en blauwdrukken tot een 3D CAD-ontwerp, de wonderlijke stap naar de 21e eeuw.
Tekening: Rob de Jong.

Zoals in het vorige jaarverslag vermeld, heeft onze stichting de originele tekeningen van de firma Beijnes uit Haarlem in langdurig bruikleen verkregen van het Nederlands Spoorwegmuseum. Na de inventarisatie, wat een enorme klus was, volgde de digitalisering door Wim Kentie in hoge resolutie scans.

Deze zijn in een documentensysteem geplaatst en via een webserver toegankelijk. Onze collega's van de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram (SDNBT) waren uiteraard het meest geïnteresseerd in de tekeningen van de A 600 en de hoge A 500 uit eind jaren '20 begin jaren '30 van de vorige eeuw. Deze stichting heeft zoals bekend als hoofddoel de reconstructie van de laatste nieuw gebouwde NZH-tram, Tweelingstel A 619/620.

Binnen deze SDNBT, kwam na contacten met de Tramweg-Stichting, een deskundige tekenaar met 30 jaar werktuigbouwkundige ervaring in beeld: Rob de Jong, die interesse had in het in 3D CAD omzetten van de scans. Na wat te hebben geoefend met losse onderdelen als traptreden en een slot voor een kopdeur, wat op zich al een samengesteld geheel is, werd de grote stap gezet naar het tekenen van de rijtuigbakken. Begonnen met het frame is via de zijwanden alles nauwgezet in Inventor omgezet en het getekende ook steeds doorgesproken met andere vakmensen. Dankzij alle fraaie tekentechnieken anno 2018 is het mogelijk alles tot in het kleinste detail te passen in 3D en het resultaat van alle zijden te bekijken. Daardoor bleek dat er ten aanzien van de originele tekeningen van rond 1930 kleine wijzigingen noodzakelijk waren. Waarschijnlijk zijn die aanpassingen bij Beijnes op de werkvloer doorgevoerd en mogelijk niet meer gedocumenteerd op de originele bouwtekeningen.

Zodra de bakken op tekening gereed zijn zullen deze door een bevriend extern bedrijf worden doorgerekend, zodat we daarmee ook alle sterkteberekeningen bezitten. Is deze horde op een positieve wijze genomen dan kan de SDNBT het CAD-ontwerp direct in opdracht geven aan de industrie om te bouwen.

Voor de twee motortrucks en het Jacobsdraaistel is een andere gecertificeerde tekenaar bezig. Doordat er Siemens Dy551 motoren zullen worden toegepast, in plaats van de originele Smit-motoren, zal het ontwerp hier wel op moeten worden aangepast. Gelukkig staat er in ons depot een originele Smit-motor van een A 600, zodat de tekenaar deze precies kan nameten en de nihile verschillen met de Dy551 kan registreren en verwerken.

Beide motortypen zijn ca. 45KW per stuk. Een A 600 heeft vier motoren. De reconstructie is een tweelingstel geschikt voor 600-750V= en de originele A 600 was 1200V=.



In de nabije toekomst zullen wij dit beeld in werkelijkheid gaan zien.

A 106 weer in dienst

18 november



Met zojuist, na een ingrijpende reparatie, weer in dienst gestelde NZH A 106 werd een rit gemaakt voor de medewerkers van de Tramweg-Stichting. Daarbij passeerde de A 106 toevallig de ombouwer HTM 36 van het Haags Openbaar Vervoer Museum, die na een lange restauratieperiode van 15 jaar in 2017 weer op de baan verscheen. Bij het station Den Haag Centraal startte de rit voor de groep 756. Groep 756 is genoemd naar tramliefhouders, die in de jaren '60 elkaar ontmoetten in het HTM-rijtuig 756 (VVV-kantoor) onder de kap van station Den Haag Hollands Spoor.

Men kent elkaar dus al meer dan 50 jaar! Foto: G.J. Groenveld.

Bezoek in ons depot

12 december

Rob van Oostenrijk, enthousiast medewerker bij het trambedrijf van het Nederlands Openlucht Museum te Arnhem, bezocht met enkele tramvrienden ons NZH-depot. Na afloop van de gezellige middag liet het gezelschap blijken nog lang niet alles te hebben bekeken en graag nog eens terug te willen komen.



V.l.n.r. Aad de Haas, Rob van Oostenrijk, Georg Groenveld, en Henk Scholte.

UITBREIDING MUSEALE COLLECTIE door Georg Groenveld

Attributen:



Messing petroleumlantaarn van een station van de Waterlandse stoomtram; 10 emaille interieurborden: **Niets buitensteken** (groot), **Niets buitensteken** (klein), **Op- of afspringen gedurende de rit is verboden**, **Voor inlichtingen wende men zich tot de conducteur**, **Openen en sluiten van de ramen mag uitsluitend door het personeel geschieden**, **Noodrem op balkon**. In geval van nood handgreep krachtig naar beneden trekken, **Stopsignaal voor eerst. halte 1x drukken** (op paneel met drukknop), **4/6 zit-/staanplaatsen, 14/6 zit-/staanplaatsen, Roken.** (Mevr. C.H. Koek-Reus).

Angelika Koek droeg in ons depot de attributen van haar vader aan ons genootschap over.

Bronzen naamplaat **ZUNDERDORP** van TNHT-stoomtramlocomotief 13.

Kaarslantaarn van Leidse paardentram (*H. Smit*).

Eenpersoons zitting met pluche stoffering van NZH-stuurstandrijtuig B 516 (*H. Eijssens*).

Metalen groen/wit rond opsteekbord voor buitendienstritten; op de achterzijde: **A 107**.

Metalen groen/wit rond opsteekbord voor buitendienstritten; op de achterzijde: **A 603/604**.

Metalen rond personeelsplaat **NZHTM 52**, jaren '10/'20.

Metalen embleem uniformpet muziekkorps NZH, jaren '10/'30 (*J. Kres*).

Lederen uniformpet onderhoudspersoneel **NZH**, jaren '40/'60 (*P. Nijbakker*).

Uniformpet rijdend personeel **NZH**, jaren '50/'60.

Uniformpet muziekkorps **NZH**, jaren '50/'60.

Emaille personeelplaatje **L 151**, stoffen zwart/groen **NZH**-embleem, 2 petemblemen **NZH**, petembleem gevleugeld wiel, 6 kraagemblemen (jaren '20-'40) en uniformknoop (*H. Smit*).

Plateel bonbonnière met opschrift **NZH 1881-1956**.

Pontiac polshorloge met inscriptie **40 jaar NZH 3-5-'60** (*F. Esser*).

Draagpenning in etui van de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel t.n.v. H.J. Ekel, 29 november 1954-1979, Noord-Zuid-Hollandse Vervoer Maatschappij N.V.

Zilveren draagspeld **NZH** in etui met opdruk Koninklijke Begeer bv Zoetermeer.

Schaalmodellen NZH-Budapesters A 406 en B 401 met LGB-trafo en -rails.

Documentatie:

Tweede Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij. Obligatie no. 033, groot duizend gulden, met talon van 25 dividendbewijzen. Amsterdam, 20 november 1896.

IJssel Stoomtramweg Maatschappij. Bewijs van Personeel Abonnement. No. 936. Tweede Klasse. Traject: Voorschoten-Leiden, geldig van den 1sten Augustus 1898 tot en met den 31sten oktober 1898 voor den Heer Jhr. E. H. van den Horn v.d. Bos, met handtekeningen van de houder en van de directeur. Tekst op de achterzijde: **VOORWAARDEN**.

*De personeele abonnementen, geldig voor minstens drie maanden worden aange-
gaan zoowel voor de 1^e als 2^e klasse en vangen aan op den 1en van elke maand.*

*De aanvraag moet minstens drie dagen te voren worden ingeleverd. De betaling geschiedt in
eens tegen ontvangst van de Abonnementskaart. De abonnementen zijn personeel en kunnen
onder geene omstandigheden worden overgeschreven of tot eenige restitutie aanleiding geven.
Het abonnement vervalt ten voordeele der Maatschappij met al het betaalde, zoodra een onbe-
voegde de kaart tracht te gebruiken. Het abonnement strekt tot vrij vervoer binnen het aangewe-
zen traject voor alle treinen, welke voor het publiek toegankelijk zijn.*

Verslag over het dienstjaar 1891 van de HIJSM, bestaande uit 74 pagina's en 13 uitklapbare bijlagen met gegevens over de Rijnlandsche en Noordwijksche Stoomtramweg-Maatschappij.

Beknopt verslag over het dienstjaar 1893 van de HIJSM.

Verslag over het dienstjaar 1904 van de HIJSM, bestaande uit 109 pagina's en 9 uitklapbare bijlagen met gegevens over de Rijnlandsche en Noordwijksche Stoomtramweg-Maatschappij.

4 tijdschriftknipsels: *Luxe-Reizen op Hollandsche Tramwegen*, ESM-salonrijtuig, 1911.
Proefit geëlektrificeerde tramlijn Leiden-Katwijk aan Zee met twee afbeeldingen, 1911.
Feestelijke openingsrit tramlijn Leiden-Katwijk aan Zee met drie afbeeldingen, 1911.
Feestelijke openingsrit tramlijn Leiden-Noordwijk aan Zee met twee afbeeldingen, 1912.

Uitnodiging voor de officiële opening van de elektrische tramweg Haarlem-Heemstede op vrijdag 6 juli 1917 (*J. Sloof*).

2 tijdschriftknipsels uit de Enkhuizer Courant van 1917: Opening elektrische tram Haarlem-Heemstede. *Met eenige feestelijkheid werd dezer dagen de nieuwe elektrische trambaan Haarlem-Heemstede geopend. Een der feestelijk versierde wagens, waarvoor de Raad van Beheer der H.IJ.S.M. met hun dames en genoodigden zich heeft opgesteld.*

Knipsel met 3 afbeeldingen: Conductrices op de lijn Amsterdam-Haarlem. 1^e afbeelding: *Op de E.S.M. – lijn Amsterdam-Haarlem-Zandvoort doen thans 14 dames van den urgentieraad dienst. Zij hebben vooraf een maand theorieles gehad. De conductrices zijn herkenbaar aan een oranjeband om den arm met de woorden: E.S.M. – Urgentieraad. Een der conductrices in actie.* 2^e afbeelding: *Een der dames leert het wissel omgooien.* 3^e afbeelding: *De nieuwe conductrice van den urgentieraad, gereed haar functie te aanvaarden.*

Tijdschriftknipsel met 2 afbeeldingen uit weekblad "Het Leven": *Het ongeluk met de elektrische tram bij Sloterdijk* (10 november 1917, waarbij ESM-motorwagen 17 was betrokken). *De kromming, die de elektrische trambaan ter hoogte van Sloterdijk maakt, is al meer dan eens aanleiding tot ongelukken geworden en men heeft dan ook al bij herhaling getracht door vergroting van de zoogenaamde straal den toestand te verbeteren. Helaas niet afdoende, want verleden week heeft daar ter plaatse wéér een ernstig deraillement plaats gehad, waarbij het tramrijtuig kantelde met het noodlottig gevolg, dat een vrouwelijke passagier op slag werd gedood en tal van inzittenden ernstige verwondingen opliepen. De foto's doen ons de plaats van het onheil en den totaal gehavenden wagen kennen.*

Fotokaart instructierit personeel met gloednieuwe A 500, Veur, maart/april 1924 (*H. Smit*).

Tijdschriftknipsels uit 1924 met tekst:

– *Een nieuwe tramverbinding: Vorige week werd de nieuwe tramlijn Katwijk-Noordwijk-Scheveningen feestelijk geopend* (11 april); *Het tramongeluk bij Sloterdijk, waarbij twee trams van de Elektrische Spoorweg Mij. op elkaar liepen* (16 mei); *Het spoorwegongeluk bij Leiden, waar de trein uit Utrecht tegen den elektrischen tram Den Haag-Leiden-Katwijk opreed. Als door een wonder kostte dit ongeval geen menschenlevens* (23 juni).

NZH Abonnement no.5739 Amsterdam-Haarlem, augustus 1926 (*C.A.F. Geijs*).

Handboeken *Practische Electriciteitsleer*, delen 1-4, door ing. G.J. Harterink, februari 1931-augustus 1932 (*A. Hulkenberg*).

Tijdschriftknipsel uit weekblad "Van Eigen Erf" uit 1932 met 2 afbeeldingen: *Het oude stoomtrammetje Amsterdam-Monnikendam is door een elektrische vervangen, hetgeen met muziek gepaard ging.* 2^e afbeelding: *Monnikendamsche meisjes schijnen het met de elektrische best te kunnen vinden.*

NZH Tramweggids, 31 december 1932.

Met de N.Z.H.T.M. door Noord- en Zuid-Holland. Propagande-uitgave met officiële medewerking en instemming van verschillende gemeenten en V.V.V.'s in Noord- en Zuid-Holland, 1937, no. 4 (*Mevr. C.H. Koek-Reus*).

NZH Dienstregeling, 2 april 1944.

15 dossiermappen met opdruk *Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Mij.* (*E. Jonkhout*).

De Reorganisatie van de N.V. Noord-Zuid-Hollandsche Vervoer Maatschappij, uitgegeven door de Stichting Tram-Archief te Utrecht, oktober 1947. Betreft de voorgenomen opheffing van de tramlijn Haarlem-Leiden, de stadlijn te Haarlem en de tramlijn (Amsterdam/Noord)-Het Schouw-Purmerend.

NZHTM. Voorwaarden voor het vervoer van reizigers, bagage en honden, 1945.
NZHVM. Beknopte handleiding voor wagenvoerders en conducteurs, 1947 (*C. v.d. Beek*).

8 persfoto's van de heraanleg baanvak Den Haag-Scheveningen, maart/mei 1947 (*J. Sloof*).

NZHVM. Verslag over het dienstjaar 1947, uitgebracht in de Algemene Vergadering van aandeelhouders van 20 juli 1948.

Idem over het jaar 1948, uitgebracht in de Algemene Vergadering van aandeelhouders van 2 juni 1949.
Idem over het jaar 1949, uitgebracht in de Algemene Vergadering van aandeelhouders van 4 juli 1950.
Idem over het jaar 1950, uitgebracht in de Algemene Vergadering van aandeelhouders van 6 juli 1951.
Idem over het jaar 1959, uitgebracht in de Algemene Vergadering van aandeelhouders v. 29 juni 1960.

Persfoto met tekst: Nieuwe tunnel te Leiden geopend. *Vrijdagavond heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, Mr. J. Algera met een tramstel (B 518 – A 405 – B 521) de nieuwe tunnel onder de spoor-baan bij het Leidse station officieel geopend. De foto toont het moment, waarop de versper-ring knallend wordt opengereden door de tram met de Minister achter de schakelkast, 27 mei 1955.*

Persfoto van een Beijnes-driewagentram tijdens het passeren van de Anthoniestraat in Haarlem en behorend bij een krantenartikel uit zomer 1957 met de tekst: *Zandvoort-Haarlem-Amsterdam verdwijnt. De oudste elektrische tramlijn in ons land ziet haar naderende ondergang in de zeer nabije toekomst tegemoet. Het is de NZHVM-tramlijn Amsterdam-Haarlem-Zandvoort, waar op maandag 2 september 1957 slopers één der grootste klussen zullen beginnen, die de Nederlandse tramwereld ooit heeft beleefd. Het materieel zal als schroot worden verkocht en wie deze mas-siefste tramwagens, die ooit in Nederland hebben gereden, een beetje kent, zal begrijpen dat de verwachte gemiddelde prijs van fl.6000,= per wagen zo gek nog niet is.*

125 foto's en 30 krantenartikelen van de Waterlandse Tram (*Mevr. C.H. Koek-Reus*).

9 ringbanden met bouwtekeningen en foto's NZH-materieel (*P. Nijbakker*).

In metaal gegoten verkleind NZH-haldebord (*E. Jonkhout*).

Aluminium repro-afbeelding *Ons nieuw materieel* .

Geïllustreerde herdruk van de NZH-dienstregeling uit 1924, *Ons Nieuw Materieel*, uitgegeven door de Tramweg-Stichting, voorjaar 1984.

Legpuzzel tramstel A 617/618 aan de halte Leidschendam/Damlaan (*J. Kres*).

Brochure *Met de tram naar Zandvoort*, voorzien van 30 afbeeldingen van de NZH-tramlijn Amsterdam-Haarlem-Zandvoort, augustus 2002.

Brochure *Leidsevaart 396 - Haarlem, 1899 – 2005, ENET, ESM, NZH, Connexxion*, voorzien van 38 afbeeldingen van het uitgestrekte remisecomplex, november 2005.

Bruikleen:

Van de heer Teske ontvingen wij op 28 september 2018:

Asbakje, luchtfloit, voetbel, geldwisselaar met stempel (RET), kniptang, emaille personeelnummerplaatje L 83, emaille bordje Leiden, uniformpet, NZH-reisgids uit 1946, portefeuille voor kaartjes, afrekenstaatjes voor biljetten, haldebord, doos met dia's, koplamp (HTM).

N.B. Attributen en documentatie, waarbij de naam ontbreekt, betekent dat de schenker anoniem wil blijven of dat deze aanwinsten tegen betaling zijn verkregen.

OPROEP

Elk jaar wordt onze museale collectie uitgebreid met schenkingen en overnames. Het geeft ons telkens weer een extra stimulans door te gaan met het verwerven en veilig stellen van erfgoed van het trambedrijf van de NZH.

Wij stellen het zeer op prijs wanneer u ons werk wilt steunen door begunstiger te worden van onze stichting en een bedrag van tenminste € 15,= over te maken op rekening:

NL13 INGB 0000 412327

ten name van Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram, onder vermelding van donatie.

(een hoger bedrag wordt bijzonder op prijs gesteld!).

Met uw bijdrage, die trouwens voor 125% aftrekbaar is voor de aangifte inkomstenbelasting, kan de collectie worden uitgebreid en noodzakelijke onkosten bestreden. De Belastingdienst heeft onze stichting sinds 2012 aangemerkt als een Algemeen Nut Beogende Instelling met culturele status.

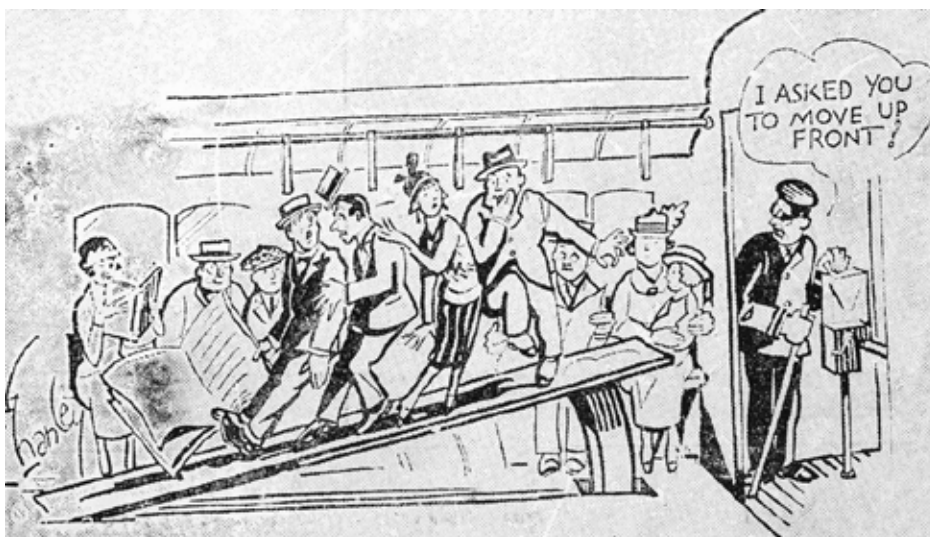


Zo zag onze oproep in 'De Oud Hagenaar' er uit. Deze ideële non-commerciële krant is de krant voor de 50-plusser met een oplage van ca. 75.000 exemplaren.

Als donateur ontvangt u in het eerste kwartaal van het nieuwe jaar ons jaarverslag met een overzicht van de activiteiten en de verworven aanwinsten. Ook kunnen wij onze donateurs een rondleiding aanbieden in ons NZH-depot te Delft. Hiervoor kunt u een afspraak maken via ons emailadres: blauwetram@hgjgroenfeld.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 een Culturele Algemeen Nut Beogende Instelling, een zogenaamde culturele ANBI.



Conducteur-wagenvoerder
eenmanswagen: *Ik vroeg U toch zoover mogelijk door te lopen!*

"Cliché-afdruk geplaatst met toestemming van de Redactie der Haagse Courant". Aldus beschreven en afgedrukt in het NZH-personeelsblad van februari 1926.



Scheveningen, 8-12-2018. Drie NZH-voertuigen in beeld, vanuit de NZH A 327, goederenwagen C 32 en de mock-up A 620. Foto: J.A. Geijp.

WIJ WENSEN U NOG EEN VOORSPOEDIG NIEUWJAAR!