



JAARVERSLAG 2020

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



 VOORMALIG NZH-RIJTUIG B 26	blz. 3 t/m 10
 TROUWE BLAUWE	blz. 12 t/m 20
 75 JAAR VRIJHEID	blz. 21 t/m 28
 KENNISMAKEN met 't Smalspoor	blz. 32 t/m 35
 MODELBOUW EN RESTAURATIE WERK	blz. 36 t/m 39
 TOEN DE TRAM NOG IN HAARLEM REED	blz. 43 t/m 53
 HERDENKINGSRIT	blz. 54 t/m 55
 UITBREIDING MUSEALE COLLECTIE	blz. 57 t/m 58

**NU
EXTRA
DIK!**



JAARVERSLAG

Stichting Historisch Genootschap "DE BLAUWE TRAM"

INTRO

Onze donateurs hebben mede door de onmisbare financiële steun het mogelijk gemaakt dat wij ook dit jaar weer activiteiten konden ontplooiën en de collectie verder kon groeien. Ook 2021 hopen wij weer op uw steun te mogen rekenen.

2020 was een bijzonder jaar en zo zal het coronavirus als een duivelse epidemie de geschiedenisboeken ingaan. Het jaar waarin de mensheid door de natuur op de vingers werd getikt en de wereld op slot ging. Thuis in quarantaine zitten bleek het advies om deze onzichtbare vijand te beteugelen. Het was een surrealistische periode waarin nieuwe denkbeelden en uitgestelde bezigheden meer aandacht kregen. Ook herinneringen uit het verleden kwamen sterker naar boven, zoals de oorlogsjaren en de Bevrijding, 75 jaar geleden.

Dat onze vrijheid niet vanzelfsprekend is, is voor velen van ons nog nooit zo voelbaar geweest. Juist daarom is het belangrijk om bij dit jaarverslag nader in te gaan op het Bevrijdingsjaar 1945 bij het NZH-trambedrijf. Ook zijn weer diverse restauratieprojecten opgenomen en wederom persoonlijke verhalen van belangstellenden die het NZH-trambedrijf nog hebben meegemaakt. Zoals u van ons gewend bent gaan wij in 2021 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

Webmaster: Otto Dijkstra
Website: www.blauwetram.nl
Penningmeester: André van der Ploeg

Fotografie, tenzij
anders vermeld en
vormgeving: Han Geijp

Medewerkers: André Pop
Frans Wellner
DTP: Elco Roest

Druk: NIVO print | design | web, Delfgauw

Kamer van Koophandel Rotterdam, (1985); inschrijfnr. 41154091
ANBI: Culturele status bij de Belastingdienst

Bankrekening: NL13 INGB 0000 412 327
t.n.v. Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram

FOTO VOORPAGINA: NZH-tramstel A 609/610 met aanhangrijtuig B 21 passeren de spoorwegkruising Lammenschans, Leiden; 22 september 1957. Foto: *Frits van Dam, origineel zwartwit, kleurbewerking Peter Günther.*



Marius van Rijn met de schoolschriftjes.



Het rijtuig krijgt weer zijn oude uitstraling. Foto's: Georg Groenveld.

Nog net voor de eerste lockdown waren we te gast in de werkplaats van de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik (SHM). Daar ontvingen wij uit handen van Marius van Rijn een aantal cahiers met circa 200 krantenartikelen over de NZH in de periode 1944-1949 en diverse losse knipsels, enige negatieven van de tramlijn Amsterdam-Haarlem-Zandvoort en de Waterlandse Tram. Hierna werden we in de gelegenheid gesteld de vorderingen van de restauratie aan het voormalige NZH-rijtuig B 26 in ogenschouw te nemen en op de gevoelige plaat vast te leggen. Het onderhouden van tramrijtuigen, zoals het voormalige NZH-rijtuig B 26, al lang in dienst van de SHM, vergt in toenemende mate veel inspanning schreef Frank van den Broeke – Manager Techniek/Hoofd-conservator- in het maart nummer van 'De Stoomtram'. Vroeger had men maar beperkte middelen om restauratie werkzaamheden uit te voeren, maar nu is de tijd gekomen om dit bijzondere rijtuig eens grondig onder handen te nemen. Na demontage van de buitenwandbekleding bleek dat het werk aan het houten bakframe meer tijd in beslag zou nemen. Al lang leefde het idee om het rijtuig in oorspronkelijke toestand te gaan restaureren en nu moest het ervan komen. Besloten werd dat het rijtuig de NCS BC6 zou worden zoals het ooit was te zien bij de Zuiderzee Stoomtram van de Nederlandsche Centraal Spoorweg-Maatschappij. Het houten frame zal in een blank gelakte uitvoering grotendeels worden vervangen. Verder bleken de beide stalen balkonschermen aan de onderzijde op diverse plaatsen te zijn doorgeroest en moeten volledig worden vernieuwd. Ook diverse zaken aan het interieur, beglazing en verwarming worden aangepakt. Het was een enorme klus om oude lak en verflagen te verwijderen. Al met al een fraai tramrijtuig zal straks beschikbaar komen om vele jaren probleemloos te worden ingezet, aldus Frank. Het rijtuig heeft bij vier maatschappijen dienst gedaan om tenslotte bij de Stoomtram Hoorn-Medemblik haar definitieve bestemming te krijgen. Een historisch overzicht van het rijtuig dat samen met rijtuig BC 5 als BC 6 in 1915 werd gebouwd bij de firma Allan te Rotterdam. Opdrachtgever was de Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij, NCS, die de lijnen Nunspeet-Doornspijk-Hattem en Wezep-Kampen exploiteerde.

In 1908 waren van dit type al drie rijtuigen geleverd door de firma Van der Zypen & Charlier in Keulen-Deutz als C 6-8. In datzelfde jaar ook vier rijtuigen als BC 1-4 door de firma De Groot in Utrecht. Het rijtuig BC 6 heeft tot de opheffing in 1931 dienst gedaan bij de NCS. Daarna tot 1933 op de NS-lijn Kwadijk-Edam-Volendam als BC 216. Vervolgens overgenomen door de Gooische Tramweg Maatschappij, GoTM, als nr. 21 tot 1940. In dat jaar vond overdracht plaats van

zes rijtuigen, nrs. 16-21, aan de NZHTM als B 21-26. Hier waren ze bestemd voor de tramlijn Leiden-Haarlem ter vervanging van de voormalige HSM-rijtuigen serie B 1- 16. Aanpassingen werden uitgevoerd in de werkplaats Rijnsburg en bestonden onder meer uit het aanbrengen van elektrische verlichting en het vervangen van de langsbanken door dwarsbanken met kunstleer- en trijpbekleding.



Het oorspronkelijke interieur met langsbanken.

Verder een passend remsysteem, wijziging van de draaistellen in verband met kleinere bogen, afdekken van de teakhouten zijwanden met plaatstaal, rechthoekig maken van de boogramen en dichtmaken van de open balkons. Details van de werkzaamheden aan de B 26: juli 1940: revisie en verbouwing; september 1941: verbouwing interieur; januari 1943: revisie draaistellen; idem van 25 juni tot 24 augustus 1946 en in augustus 1948. In tegenstelling tot zijn seriegenoten behield rijtuig B 26 de open balkons.

Als laatste reizigerstram van de lijn Leiden-Haarlem vertrok op 2 januari 1949 het tramstel A 607/608 - B 26 uit Haarlem naar Leiden. Vervolgens werden de rijtuigen tot de opheffing op 7 oktober 1960 ingezet op de lijnen Leiden-Katwijk/Noordwijk en tenslotte op de lijn Leiden-Den Haag tot 9 november 1961. Laatstgenoemde datum betekende het einde van de tramdienst bij de NZH en moesten reizigers zich sindsdien tevreden stellen met busvervoer.

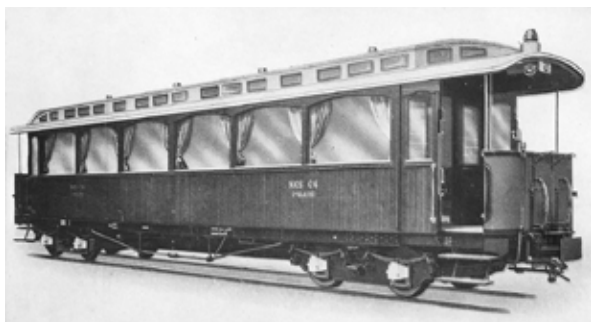
Samen met stadswagen A 327 ontkwam de B 26 aan de sloop en werden beide veteranen dankzij medewerking van de NZH-directie bestemd voor toekomstige museumdoeleinden.

Op 13 november 1961 werden ze door NZH-rangeermotorrijtuig H 303 (ex. motorrijtuig A 508) overgebracht vanuit de werkplaats Rijnsburg en de remise Voorburg via het voormalige eindpunt Malieveld naar het NS-emplacement Den Haag-Staatsspoor. Eerst op 30 november 1961 werden de B 26 en de A 327 met behulp van een spoorwegkraan op goederenwagens geplaatst. Op 4 december 1961 volgde het transport via Amsterdam-CS naar Hoorn. Drie dagen later werden de tramrijtuigen gelost en in de NS-loods geplaatst: De eerste museale rijtuigen die hier onderdak vonden. Het zou nog aardig wat jaren duren voordat beide rijtuigen weer reizigers zouden vervoeren.

Overzicht van de omnummering van de latere serie NZH-aanhangrijtuigen B 21/26.

NCS	C 6	C 7	C 8	BC 5	BC 1	BC 6	1908/'15-1931
NS	C 211	C 212	C 213	BC 215	BC 211	BC 216	1931-1933
GoTM	16	17	18	20	19	21	1933-1940
NZH	B 21	B 22	B 23	B 24	B 25	B 26	1940-1961

Beeldverslag van het voormalige NZH-rijtuig B 26.



NCS-rijtuig B 6, 1908. Uitvoering conform BC 6.



Rijtuig 20 in Gooise uitvoering, Laren, 1934. Latere NZH B 24.



Verbouwing van het interieur in de NZH-werkplaats Rijnsburg.



Leiden, Stationsplein- mei 1941.

Foto: J.J.B. Vellekoop.

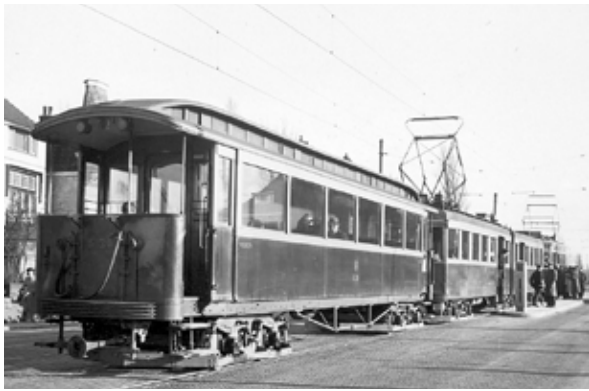


Remiseterrein Leiden, januari 1943.

Foto: J.J. Overwater.



Interieur B 26 met leer beklede banken, 1948. *Foto: L.Stigter.*



Rijtuig B 26 met tramstel A 600, Rijsburgerweg, Leiden, 6 februari 1949. *Foto: J. Voerman.*



B 26 ingericht als schilderswerkplaats en magazijnwagen, remise Leiden, 27 maart 1959. (Buitendienst november 1950).



Overbrenging van rijtuig B 26 naar remise Voorburg, Leiden, Stationsplein, 7 oktober 1960. *Foto's: W.M. van Rooijen.*



Leiden, A 514 + B 26 passeren de Blauwpoortbrug. Vanuit de Haarlemmerstraat motorrijtuig H 76 naar Den Haag.



B 26, remise Voorburg, 22 april 1961. *Foto: Chr. Rademaker.*



Rangeermotorrijtuig H 303 met de A 327 en B 26 verlaten de remise Voorburg, 13 november 1961. *Foto: L.J.P. Albers.*



Via de Parkweg in Voorburg naar Den Haag. Foto: L.J.P. Albers.

Het konvooi bij vertrek.

Foto: P. van Rooijen.



Oponthoud door geparkeerde auto's op de Schenkweg in Den Haag. Het konvooi gaat vervolgens op weg naar het Malieveld. Na het omlopen keert men terug op de Schenkweg om de A 327 en de B 26 dichterbij het hek en emplacement van het Station Den Haag-Staatsspoor te kunnen afzetten.

Foto: L.J.P. Albers.



Terhoogte van de Koekamp.

Foto: J.C.Th.v. Engelen.



Omrangeren aan het Malieveld.

Foto: J.A. Bonthuis.



Schenkweg, terhoogte van de voormalige halte Cornelis Speelmanstraat.

Foto: J.C.Th.v. Engelen.



Op NS-spoor. Het zou tot 30 november 1961 duren voordat weer activiteiten zouden plaatsvinden voor verder transport.



De B 26 wordt op een goederenwagen geplaatst.



Nachtelijk transport naar Hoorn via Amsterdam-CS, 4 december 1961 ca. 05.30 uur.

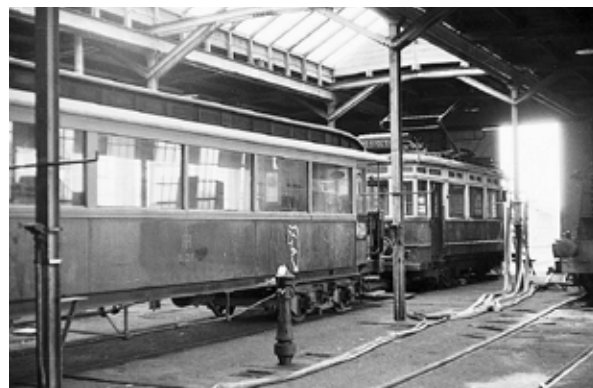
Foto's: L.J.P. Albers.



Op 7 december 1961 vond het lossen plaats op het emplacement in Hoorn. Het rijtuig wordt naar binnen geduwd.

Foto's: L.J.P. Albers.





Een werkgroep van de Tramweg-Stichting ontfermde zich over de rijtuigen.

Hoorn, 24 september 1966.



2 september 1972. Stoomlocomotief 18 (ex Gooische Stoomtram) met bagagewagen P1 (ex-NTM), rijtuigen 21 (ex-Gooische), 780 (ex-HTM) en 43 (ex-NBM) op de museumlijn Hoorn-Medemblik bij Abbekerk-Lambertschaag.

Foto: Frits van der Gragt.



Wognum, 14 mei 2015. Stoomlocomotief 18 ex-Gooische Stoomtram – rijtuig 21 Gooische Tramweg Mij. – rijtuig 22 Gooische Stoomtram – rijtuig ZVTM AB8 – goederenwagen OG102.

Foto: Rein Korthof.

NZH-rijtuig B 26 had oorspronkelijk 12 zitplaatsen voor de tweede klas en 26 plaatsen voor de derde klas. Op elk balkon nog 10 staanplaatsen, dus in totaal konden 58 personen meerijden. De reizigers in de tweede klas zaten op gestoffeerde banken, in de derde klas moesten reizigers genoeg nemen met houten banken. Eind 1921 werd in dit rijtuig een zitplaats en een bergkastje voor de conducteur geplaatst, terwijl de 3e klas-afdeling "niet rooken" werd veranderd in "rooken". Tijden veranderen en het roken is nu geheel verbannen. Het gewicht van dit museumwaardige rijtuig is 13 ton. Een duidelijke verwijzing naar het verleden zijn de letters "NCS" die nog waarneembaar zijn op de messing deurklinken.

De harde werkers van de Stoomtram Hoorn-Medemblik kunnen na voltooiing met recht trots zijn op hun restauratieproject. Het publiek zal in de nabije toekomst weer voluit kunnen genieten van dit fraaie rijtuig dat tijdelijk uit de dienst moest worden genomen.



Ook het interieur zal de sfeer uit het verleden spoedig terug krijgen. Knap werk van de mannen in Hoorn. 28 februari 2020.

Foto: Georg Groenveld.



Bedrijvigheid in de werkplaats te Hoorn. De voltooiing zal nog geruime tijd in beslag nemen.

Foto's: Hans Altena.



Remise Scheveningen neemt maatregelen tegen het coronavirus. Men mag niet meer bij de trambestuurder voorin instappen.

Het coronavirus (COVID-19) beïnvloedde vanaf medio maart ons dagelijkse leven. De werkzaamheden van ons genootschap kwamen nagenoeg stil te liggen. Niet lang daarna zou Nederland geheel in een intelligente lockdown belanden. In de remise Scheveningen konden wij zien dat er voor de trambestuurders beschermende maatregelen werden getroffen. Drastische maatregelen om verspreiding van het coronavirus te voorkomen.



Op de foto zien we de A 327 in het centrum van Den Haag. Een surrealistisch beeld dat zelden te maken is, omdat er altijd wel mensen zijn die belangstellend deze veteraan van dichtbij willen bewonderen.

Wat deed deze NZH-stadstram daar zo eenzaam in Den Haag, nu men zo in de ban was van het coronavirus?

De medewerkers van de Tramweg-Stichting waren op de terugweg van de HTM-remise Lijsterbesstraat (LB) naar het TS-depot Scheveningen. Eerder die middag waren goederen vanuit het depot Scheveningen met de NZH-goederenwagen C 32 naar de LB-remise vervoerd door de A 327.

Dit in het kader van een grote opruimactie die al enige tijd aan de gang was, zowel in depot-Scheveningen als in de LB-remise.

Het was op 16 maart erg onwerkelijk om te ervaren dat het zo rustig was in de anders zo drukke Haagse binnenstad. De tram had vrij baan, iets dat ooit in het verleden ook zo moet zijn geweest.

De A 327 in het verstilde stadscentrum van Den Haag.



Op deze dag ontvingen wij van het NZH-Vervoer Museum een uitnodiging om de opening van de nieuwe tentoonstelling bij te wonen. Het thema was dit keer; "Reizen met de bus en tram in WO2".

Nieuwsbrief NZH-Vervoer Museum. Extra 16-03-2020

"Beste mensen,

Het bestuur heeft in verband met de uitbraak van het coronavirus moeten besluiten om ons museum voorlopig t/m 6 april 2020 te sluiten. Dit heeft mede tot gevolg dat de geplande opening op 4 april 2020 van onze nieuwe tentoonstelling "Reizen met bus en tram in WO2" geen doorgang kan vinden.

Grootste teleurstelling voor ons is het niet doorgaan van de opening op zaterdag 4 april van de geplande tentoonstelling "Reizen met bus en tram tijdens WO2". Dit geldt vooral de medewerkers die zich tot het uiterste hebben ingespannen om alles op tijd klaar te krijgen. Zij hebben een ongekende prestatie geleverd, uniek voor de geschiedenis van het museum schreef voorzitter Tonnie Hodes.

Het bestuur heeft nu besloten de tentoonstelling op 13 juni a.s. officieel te laten openen door Pier Eringa, CEO Transdev Nederland. Omdat buiten de medewerkers van het museum maar maximaal 30 mensen in het museum aanwezig mogen zijn, is besloten de officiële opening virtueel via de facebook-pagina van het museum uit te zenden. Die kunnen jullie thuis volgen e-mailde Rob Wilders ons op zaterdag 23 mei. Na 13 juni kan op elke zaterdag de tentoonstelling worden bezocht. Wel is het noodzakelijk dit van te voren te melden. Dan kan het museum de aantallen bezoekers in de hand houden.

Voor openingstijden van het museum kijk op: www.nzh-vervoermuseum.nl

IN MEMORIAM

Otto Pieter Hofkes

Op maandag 30 november overleed Otto Pieter Hofkes in de leeftijd van 83 jaar. Otto was een gerenommeerd apotheker in Baarn, waar ook leden van het Koninklijk Huis tot zijn vaste cliëntenkring behoorden. Hij was de kleinzoon van Pieter Hofkes, destijds haltechef in Katwijk aan Zee. Tijdens de voorbereidingen in 2005 voor een Blauwe Tramexpositie in het Katwijks Museum kwamen wij via via in contact met Otto. Hij schonk ons bij deze gelegenheid een fraaie kristallen inktpot met zilveren dop, voorzien van een gekroonde "J". Zijn grootvader had dit bijzondere voorwerp in 1930 ten geschenke gekregen van prinses Juliana. Otto beschouwde het als een eer de opening van onze expositie in Katwijk voor zijn rekening te mogen nemen met een gloedvolle toespraak. Dat deze aimabele mens moge rusten in vrede.

Otto poseert voor de mock-up van Budapest B 412 in het Katwijks Museum.



TROUWE BLAUWE door Rob van Oostenrijk

Nog nooit heeft iemand onder woorden kunnen brengen wat het toch is met die Blauwe Tram waaraan zo velen warme herinneringen hebben. Was het de gemoedelijkheid, het personeel, het knusse van de rijtuigen? Er werd weleens gezegd dat de HTM je *vervoerde*, maar dat je *reisde* met de NZH, want daar zat je luxe op het pluche. Dat was wel een verschil!

Geboren in Leiden en in 1949 verhuisd naar Scheveningen aan de Zeeweg (achter Seinpost) maakte de Blauwe Tram al snel deel uit van mijn leven. Mijn vader werkte als leraar aan de Wilhelmina MULO aan de Rozenboomlaan te Voorburg en kwam 's avonds na zijn werk met de lokale Blauwe naar het eindpunt Scheveningen. In de vijftiger jaren had mijn vader twee leerlingen onder zijn gehoor van wie de namen bekend voorkomen: Georg Groenveld en Piet van Rooijen, toen al fervente NZH-fans! Vaak ging ik, samen met mijn moeder, vader ophalen en keek dan vol bewondering naar de keerlus en de wagens die daar weleens opgesteld stonden. Het was de tijd dat ook het imposante station Kurhaus van de ZHESM nog bestond. Een bezoek aan oma in Oegstgeest ging toen met HTM lijn 8 naar het station Hollands Spoor, met de trein naar Leiden, vaak een "Blokkenendoos", heel soms een stoomtrein met een 3700 locomotief ervoor en dan met de NZH-stadstram naar de halte De Kempenerstraat in Oegstgeest.



Stadstram A 325 voor de spoorbomen, Stationsplein Leiden, 16 april 1950.



Interieur A 320 Stadsdienst Leiden.

Soms lang wachten voor de spoorbomen op deze gelijkvloerse spoorkruising bij het station. De bouw van een viaduct op deze plaats liet dan ook niet lang op zich wachten. Op 27 mei 1955 was het zover en werd het viaduct in Leiden geopend door minister Algera, directeur der NS Den Hollander en directeur der NZH Jurrissen. Eindelijk geen lange wachttijden meer wanneer je vanuit het centrum naar Oegstgeest moest of andersom. Het was op die openingsdag van het viaduct wat regenachtig, maar mijn grootmoeder (oma van moeders zijde) en haar zoon gingen kijken naar de opening. Zomerjurk aan met daar overheen een plastic regenjas. Bij het viaduct aangekomen stonden er veel mensen, maar oma stond achteraan en kon niets zien.

Nu was oma een kordate dame en zij vroeg aan een agent of er geen betere plek was. "Nou nee, tenzij u bij de genodigden hoort". Antwoord: "Dat is ook zo" en onmiddellijk werd er ruimte gemaakt en zeeg oma op een stoel neer naast de genodigden.

Wegens ontstane stoelentekort bleef één van de genodigden staan en oma's zoon -mijn oom dus- stelde zich achter haar op.



De nieuwe tunnel onder de spoorbaan bij het Leidse station werd vrijdagavond 27 mei 1955 officieel geopend door de minister van Verkeer en Waterstaat, mr. J. Algera. Knallend wordt de versperring open gereden door het tramstel B 518-A 405-B 521 waar de minister achter de schakelkast staat.

Persfoto: ANP.

Na de nodige toespraken en het aanbieden van een Delftsblauw bord wat oma ook moest bewonderen, kwam de versierde tram voorrijden. Oma en zoonlief konden toch niet anders dan ook instappen. Kennissen zagen met stomme verbazing oma gracieus voorbijrijden. Aangekomen bij de Stadsgehoorzaal werd uitgestapt. Nu had oma het geluk dat zij in dit gebouw goed de weg wist omdat zij lid was van een toonkunstkoor.

Na binnenkomst en "gebruik" van het toilet was de nooduitgang dan ook gauw gevonden! Maar de genodigden lieten zich die avond graag verwennen...en er was niemand die zich afvroeg waar die oude dame in zomerjurk en plastic regenjas toch plots was gebleven.



De minister van Verkeer en Waterstaat, mr. J. Algera, als wagenvoerder van het NZH-tramstel.

Foto: N. van der Horst.

Waarschijnlijk is de tram in Leiden nog nooit door zo'n hoge autoriteit bestuurd, maar het was dan ook wel een heel bijzondere plechtigheid.

De receptie en het openingsfeest werd in de Stadsgehoorzaal voortgezet. Op de foto v.l.n.r. NZH-directeur J.J. Jurrissen, president-directeur N.S, ir. F.Q. den Hollander, minister van Verkeer en Waterstaat mr. J. Algera en burgemeester van Leiden mr. F.H. van Kinschot.

Die stadstram! Als jongetje mocht ik naast de bestuurder staan, want ja, zitplaatsen waren er toch niet: voor ouderen stond je automatisch op of je moeder gebod je dat wel. Naast de bestuurder staan met die magische bronzen plaat op de schakelkast met die mooie mysterieuze Romeinse cijfers. Wel jammer dat deze schakelkast niet meer te gebruiken was in de A 327. Een twee-assertje, dat maakte dat de wagen al schommelend zijn weg zocht over de Rijsburgerweg in de hoogste parallelstand.

De tramliefde werd nog groter toen in 1952 naar Voorburg werd verhuisd en we kwamen te wonen aan de Van Halewijnlaan. Met de Koningin Wilhelminalaan – K.W. laan voor de kenners – dicht in de buurt, schoolgaand op de lagere school op de Parkweg praktisch naast de remise Voorburg, (de Van Wassenaer Hofmannschool), is het begrijpelijk dat ik met mijn neus op de "tramfeiten" werd gedrukt.



Remise Voorburg, 5 mei 1955. V.l.n.r. A 508, A 513, B 514, B 515, B 517, B 405, A 506. *Foto: J.C.Th. van Engelen.*



A 1003-loc. Links net zichtbaar een gedeelte van de Van Wassenaer Hoffmanschool, 3 september 1950. *Foto: P. van Rooijen.*



Remise Voorburg 3 september 1950.



Remise Voorburg, 23 augustus 1961. A 1002 met H4, H7 en H6.

Er werd volop gerangeerd: een A 1000-locomotief die pekelwagens op een ander spoor zette, een kleine Boedapester die een bijwagen kwam ophalen, een grote Boedapester kennelijk terugkomend van een forensendienst. En ook een kleine Boedapester met een schitterende bijwagen die van die vreemde beugels op het dak had. Pas later begreep ik dat die wagen een B 200 was.



NZH-tramstation Scheveningen met op de achtergrond het Palace Hotel, Prinsjesdag 18 sept. 1956. Foto: J.C.Th. van Engelen.



NZH-rijtuig B 202 op het emplacement in Scheveningen. Foto: J.A. Bonthuis.

Fantastisch dat het genootschap erin geslaagd is een stukje geschiedenis van dit remisegebeuren in Voorburg levendig te houden in de vorm van een sierlijke betonnen bovenleidingmast die op zaterdag 9 november 1991, exact 30 jaar na beëindiging van de tramdienst, werd onthuld door de toenmalige wethouder van Openbare Werken, de heer J. Wijnants.



De gespaarde bovenleidingmast. Er was veel belangstelling bij de onthulling op het voormalige remiseterrein. Nu een rustige plaats om te mijmeren bij dit herinneringsmonument over hetgeen zich hier ooit afspeelde in de periode van 1884 tot 1985.

Op woensdag 30 september 2009 was het weer druk bij het monument. Mr. Astrid van Baalen, wethouder Kunst en Cultuur van de gemeente Leidschendam-Voorburg, onthulde om 15.00 uur één der de eerste van vier stadsbakens die de gemeente in Voorburg zou laten plaatsen. Deze stadsbakens vertellen de geschiedenis van de plaats waar deze worden neergezet in de gemeente. Met een druk op de knop weerklonk het geluid van een originele Blauwe Tramfluit die voor de meeste belangstellenden en de "oudere" omwonenden bekend in de oren moet hebben geklonken.



Een hartelijk welkom door Alexandra Oostdijk, namens het Museum Swaensteyn. Wethouder Astrid van Baalen onthult het stadsbaken.

Toch weer die Blauwe

Van 1954 tot 1958 woonde ik in Koudum (Zuid-West Friesland). Geen Blauwe Tram, maar wel de stoomboot (de Van Hasselt en de Bosman) van Stavoren naar Enkhuizen, met een "Diesel 5" naar Amsterdam-Centraal en dan per "Mat '46" met de bagagenetten boven je hoofd en het bordje "Let op dat u in het goede treindeel zit" naar oma Daniels in Oegstgeest.

In 1958 werd tijdelijk in Voorschoten gewoond, alvorens te verhuizen naar Rijswijk.

Dus naar het lyceum in Delft met de Blauwe vanaf de Van Wijngaardenlaan, overstappen achter station Voorburg, met een "Limburger" naar de halte Herenstraat in Rijswijk en met de buitenlijner van lijn I1 naar de halte Pasgeld in Delft.

Hoe afwisselend kun je het hebben! Elke dag weer spannend of er 's morgens toch nog een Boedapester vanuit de Schoolstraat in Voorschoten tevoorschijn kwam.

Maar helaas (sorry) een A 600, alhoewel de Gooise rijtuigen naar mijn beleving een mooie rustige gang hadden. 's Middags op de terugweg werd het leuker: een hoge A 500 met twee bijwagens in de forensendienst, vaak ook de Boedapester B 510. Leuke herinnering aan vroeger tijden!



Hoge A 500 met twee hoge B 500-en in de forensendienst. Halte Voorburg Dorp, 25 maart 1961.

Foto: L.J.P. Albers.

Paramount tramkaartjes

De conducteur was een man met gezag. Trouwe klanten werden door hem herkend en zo mogelijk werd de "vaste" plaats voor de klant vrij gehouden. Eén maal per week was de beloning een sigaar die – zo heb ik zien gebeuren – in de binnenrand van de pet werd bewaard!

In mijn beleving werd dit gezag nog versterkt door het gebruik van de conducteurstas met die magische blikken dozen die binnenin aan twee kanten kaartjes bevatten.

Razendsnel wist de conducteur het juiste kaartje te vinden en dat waren er nogal wat.



Tramstation Zandvoort, 1950, met v.l.n.r. de heren Hoek, Dibbets, Theunissen en W. Redeker.



Voorburg, Park Vronesteyn, eind- en beginpunt van de lokaaldienst met wagenvoerder J.W. Wischmann en conducteur P. de Kam, 17 juni 1955.

In de vijftiger jaren werden nog zgn. Paramount kaartjes verkocht, (nee, geen bioscoopkaartje). Dat waren grote lappen waarin met een gaatjestang én een tang om driehoekjes uit te knippen bestemming, enkel of retour, datum en prijs werden geknipt. Sommige conducteurs hadden twee tangen, anderen een zgn. combitang. Op de stadstram werden kleine kaartjes verkocht waarvan het resterende blokje een begerenswaardig verzamelobject was.

Korte Vliet, Voorschoten

Het einde van het trambedrijf heb ik helaas niet van zeer dichtbij meegemaakt. Wel ging ik op mijn brommertje op ijskoude zaterdagen naar de Korte Vliet in Voorschoten om nog wat "veilig te stellen". Zo heb ik o.a. een aantal plafonnières kunnen scoren die nu prijken in de B 412.

Overigens moet het op die maandag na de opheffing de optocht van al het materieel naar de Korte Vliet een trieste en aangrijpende gebeurtenis zijn geweest.

Personeel, zo verweven met hun trambedrijf, moest nu hun eigen trams naar de brandstapel rijden. Nog triester was de aftocht van de H 303, de laatste kleine Boedapester. Maar ja, er was nog geen Tramweg-Stichting....



Rangeermotorrijtuig H 303 te Rijsburg voor het ophalen van het laatste materieel, 13 november 1961.



Voorschoten, Sloopsterrein, 26 november 1961. Goederenwagen C 101 met asbreukwagen H 103, rangeermotorrijtuig H 303 (ex A 508) en rijtuig B 516.

In het kader van mijn werk als docent zocht ik in 1993 een stageplaats voor een student en maakte contact met het Nederlands Openlucht Museum, kortweg NOM.

Niet alleen kreeg ik vlotte medewerking voor de stageplek, maar ook kreeg ik een reactie op mijn vraag waarom in het NOM geen openbaar vervoer was. Mijn visie dat openbaarvervoer in het NOM thuishoorde leidde tot een uitnodiging om zitting te nemen in de projectgroep ter oprichting van een trambedrijf.

Ik ontmoette daar o.a. Wim Beukenkamp en Otto Dijkstra, trouwe NZH fans! Nee, het is niet een compleet Arnhems trambedrijf geworden zoals oorspronkelijk de bedoeling was. Er werd gekozen voor normaalspoor en niet het Arnhemse smalspoor (1067mm). Echter welke wagen reed op 6 april 1996 de openingsrit?

Juist ja, de NZH A 327.

Gastoptreden van het NZH-stadsmotorwagen A 327 in het Nederlands Openlucht Museum, Arnhem. 25 april 1996.

Foto: R.v. Kuil.



Weliswaar was de A 327 voorzien van een Rotterdamse schakelkast, maar schitterend gerestaureerd door TS-medewerkers. Als bestuurder mag ik vaststellen dat de wagen voortreffelijke rij-eigenschappen heeft en in de krappe bogen van het NOM-traject een rustige gang heeft.

In 2006, bij het tienjarig bestaan van het bedrijf kwam de wagen weer op bezoek. Wat een belevenis om met die wagen, waarop je als klein jongetje meereed, nu zelf als wagenvoerder te mogen rijden.

Tramevenementen

In de jaren 2015, 2016 en 2017 heb ik mogen meewerken aan de organisatie van vervoersevenementen binnen het NOM. Ook nu weer dankzij de enorme medewerking van de Tramweg-Stichting, vaak in de persoon van Raymond Naber.



Rob van Oostenrijk als NZH-wagenvoerder op de A 106 binnen het NOM bij de halte Kostverloren, 2016.



Een drukte van belang bij halte Grote Weide waar kinderen kistjes vanuit de T-Ford naar de C 32 brachten.

In 2016 was de Blauwe Tram weer aan de beurt, vertegenwoordigd door de A 327, de A 106 en goederenwagen C 32. Voor kinderen was de aanwezigheid van de goederenwagen een schot in de roos. Rijdend achter de A 106 werden er dozen en kistjes mee vervoerd, door kinderen uit of in te laden van of naar de T-Ford van Van Gend & Loos. Het rijden met de A 106 was uiteraard een belevenis.

Luchtgeremd, de af- en aanslaande jengelende compressor: dat was pas NZH op z'n best. Dat roept dierbare herinneringen op aan de Boedapesters en de A 600-en. De HTM kleurde het evenement van 2017 geel met de buitenlijner 58 en de ombouwer 77 met bijwagen 779. En alweer een succes: achter elke struik of boom lag wel een fotograaf op de loer. In 2021 bestaat het NOM-trambedrijf 25 jaar. Uiteraard heeft dat de aandacht van de directie. Echter, alles staat nog in de kinderschoenen. Op het moment van dit schrijven waart het coronavirus rond en moet ik mij afvragen of er straks wel budget voor zal zijn; er zijn voor een museum nu eenmaal andere prioriteiten.

In het kader van tramevenementen mag het feest "Memory Lane" in Katwijk aan den Rijn, dat gehouden werd van 24 t/m 29 augustus 2015, niet onvermeld blijven. Dankzij de TS-ers Raymond Naber en Roger Vermeulen had ik de eer daar een dag als bestuurder te mogen rijden op een wel zeer uitdagend traject, dus goed opletten, maar ook terugzwaaien naar een zeer enthousiast publiek. Wat een feest, groots ook de tentoonstelling van het Historisch Genootschap in "De Open Hof" en alles perfect georganiseerd in samenwerking met de plaatselijke Oranjevereniging Katwijk a/d Rijn!



Een deel van de vrijwilligers als NZH-trampersoneel, een Martin Naber affiche en een bruidspaar bij de halte met kaartverkoop.

Tenslotte

Ik wil niet nalaten mijn grote bewondering uit te spreken voor de mannen van het Historisch Genootschap De Blauwe Tram. Dankzij hun vasthoudendheid en uitstekend verzorgde collectie hebben we tot in lengte van jaren tastbare herinneringen aan: **De Trouwe Blauwe!**

Wat hieraan voorafging:

Op zondagavond 17 september van het oorlogsjaar 1944 had de regering in ballingschap vanuit Londen het NS-personeel verordonneerd het werk neer te leggen onder de codenaam "De Kinderen van Versteeg moeten allen onder de Wol", om zo de Duitse oorlogsmachinerie te laten stoppen. Met ingang van zaterdag 23 september 1944 verklaarde het NZH-personeel van de groepen Leiden en Voorburg zich solidair met de NS-collega's en bleef het materieel in de remise.

Dit gebeurde bij de Waterlandse Tram al drie dagen eerder toen op last van de ondergrondse verzetsbeweging de lijnen van Amsterdam/Noord naar Purmerend en Volendam op woensdag 20 september 1944 werden stilgelegd.

Tenslotte zou op maandag 9 oktober 1944 het rijdend personeel van de groep Haarlem het werk neerleggen bij gebrek aan elektriciteit.

Veel personeel, met name wagenvoerders en conducteurs, werd ingezet bij de centrale voedselvoorziening. In Noord- en Zuid-Holland was naast gebrek aan voedsel ook een schreeuwend tekort aan brandstoffen, voornamelijk als gevolg van de spoorwegstaking.

De NZH-directie heeft zich in die periode voor haar personeel veel inspanningen getroost door verscheidene voedseltransporten te organiseren. Zo werden vanuit Friesland aardappelen aangevoerd en onde het personeel verdeeld.

Ook grote partijen suikerbieten werden aangekocht; oude autobanden werden versneden tot schoenzolen en onder het personeel verloot (!).

Op 2 maart 1945 vond op bevel van de Duitse Wehrmacht in het Waterland een proefrit plaats met het motorrijtuig A 38.

Een knokploeg uit Purmerend had de Slochterbrug bij Zunderdorp echter met springladingen ondermijnd en tijdens het passeren vloog de brug samen met het motorrijtuig de lucht in. Hierbij raakten een tweetal NZH-personeelsleden gewond en vier Duitse militairen. Het betekende het definitieve einde voor het motorrijtuig.

De trambrug bij Halfweg op de lijn Amsterdam-Zandvoort werd in het voorjaar getroffen door een bom afkomstig van een geallieerd vliegtuig. Hierbij bleef de schade echter beperkt.



Opgeblazen Slochterbrug bij Zunderdorp, 2 maart 1945. Ook de Lammebrug bij Leiden werd als verzetsdaad tegen de bezetter opgeblazen door een aantal NZH-ers o.l.v. van Jan Wolsink op 13 februari 1945. De brug kwam weer in gebruik op 16 juli 1945.



Aftocht van de Duitsers in Voorburg van het Koningin Wilhelminaplein richting Parkweg, mei 1945. Het bord met peil uit de jaren '20/'30 (met tekst STATION), maakt nu deel uit van onze collectie.

Onmiddellijk na de capitulatie van de Duitse legers werd in de werkplaatsen begonnen met het herstel van door beschieting beschadigde rijtuigen en het drogen van tractiemotoren. Deze motoren waren tijdens de lange periode van stilstand vochtig geworden.

Een bijzonder moment vond plaats op vrijdag 22 juni 1945 toen de deuren van de (kleine) remise in Voorburg open gingen en een Blauwe Tram, bestaande uit de motorrijtuigen A 502 + A 512 en rijkelijk versierd met bloemen, naar buiten werd gereden.



Eerste rit na de Bevrijding van Voorburg naar Leidschendam, 22 juni 1945, remiseterrein Voorburg.

Foto's: Wouter van Gool.

Met een groot aantal genodigden werd een proefrit gemaakt naar de halte Leidschendam/Damlaan. De wagenvoerder was de populaire "Bill" Nieuwkoop. Op de terugweg werd op de Parkweg bij de Franse Kerkstraat even gestopt voor een foto.



Tramstel A 502 + A 512 na de feestelijke openingsrit na W.O.II van Voorburg/remise naar Leidschendam/Damlaan v.v.

22 juni 1945

Voorburg, Parkweg/Franse Kerkstraat. Van links naar rechts: conducteur A.B.C. Verbruggen, controleur A.J.W.C. Marijnissen, controleur J.D. Beglingen, conducteur P.J.H. de Hondt, conducteur J.W. Wischmann, opzichter bovenleiding C.F.J. Hollants, wagenvoerder A. Nieuwkoop, conducteur J.L.J. Jonkhart en controleur A. Scharroo.

Na een stilstand van negen maanden kon met ingang van 25 juni 1945 de exploitatie van de tramdiensten op de volgende lijnen worden hervat, zij het nog wel op beperkte wijze en voorlopig uitsluitend op werkdagen van ongeveer 05.30–19.00 uur, met een onderbreking van circa 10.00–15.00 uur:

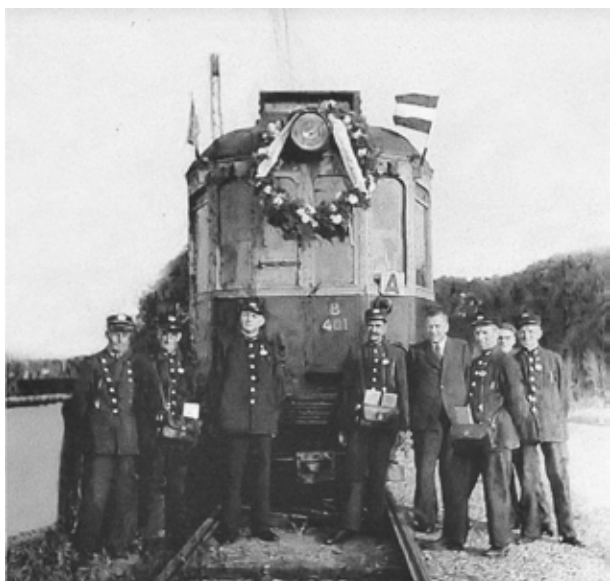
1. Den Haag-Voorburg/Viaduct,(lokaaldienst).
2. Den Haag-Voorschoten/Dorp.
3. Hooge Rijndijk-Leidschebuurt.
4. Leiden/Tuinstadwijk-Station.
5. Leiden/Rijnsburgerweg-Katwijk aan den Rijn/Sandtlaan.
6. Sassenheim/Klinkenberg-Haarlem/Station.
7. Hillegom-Heemstede-Haarlem/Soendaplein.
- Een week later:**
8. Zandvoort-Amsterdam/Spuistraat.
9. Sloterdijk-Amsterdam/Spuistraat, (lokaaldienst).
10. Amsterdam/De Ruijterkade-Purmerend.
11. Amsterdam/De Ruijterkade-Volendam.
12. Markerveer en IJveer.

Eén van de vele dienstregelingomslagen die Ben Kamp in opdracht voor de NZH heeft gemaakt in de periode 1935 tot 1953, hadden gewoonlijk een formaat van 10 x 15 cm. Kamp was esthetisch adviseur, opvallend is dat hij, vanaf het begin in dienst bij het trambedrijf, de basis heeft gelegd voor het NZH-logo dat tot het laatst toe in gebruik is gebleven.



Door verhoogde stroomtoewijzing kon de dienstregeling op verschillende lijnen worden uitgebreid. Defecten of vernielde bruggen en baangedeelten waren de oorzaken dat enkele trajecten slechts gedeeltelijk in exploitatie konden worden genomen. Dat was bijvoorbeeld het geval op de trajecten Voorschoten-Leiden, (Lammebrug opgeblazen), Rijnsburg-Katwijk aan Zee, (brug over het Additioneel Kanaal en brug over de Oude Rijn uit voorzorg gedemonteerd). Tenslotte Rijnsburg-Noordwijk aan Zee, (Jan Zwanenbrug) en Sassenheim-Leiden, (brug over het Oegstgeester Kanaal), beide bruggen opgeblazen door de Duitsers.

Eerste trams na W.O. II naar Rijnsburg en Katwijk.



Exact een maand na de Bevrijding vertrok op dinsdag 5 juni vanuit de Leidse remise aan de Rijnsburgerweg de eerste tram richting Oegstgeest bestaande uit stadsmotorrijtuig A 304 met montagewagen H 204. De daaropvolgende dagen werden inspectieritten tussen Leiden en Rijnsburg uitgevoerd met een A 1000-loc en met rangeermotorrijtuig H 301 (ex. A 110). Vanaf 16 tot 23 juni kon men een verscheidenheid aan tramsamenstellingen voor de nodige proefritten waarnemen, zoals twee gekoppelde A 300-en, twee gekoppelde A 600-en, twee en zelfs drie gekoppelde A 400-en en ook eens de combinatie A 515 + A 202 + A 516.

De kwaliteit van deze foto is helaas niet al te best, maar toch een bijzonder moment om zichtbaar te maken.

Eerste tram Leiden - Katwijk v.v. tot aan het Additioneel Kanaal op 25 juni 1945. Geheel links: haltechef Katwijk aan Zee P. Hofkes. 3e van rechts: chef Uitvoerende Dienst D.M. van de Vijver.

Bij aanvang van de dienstregeling op maandag 25 juni werd met enige vertraging om 07.00 uur van Leiden richting Katwijk vertrokken met als eerste officiële tram de Boedapesters B 403 + A 408 + B 401. Twee NVBS-leden, de heren P. du Croix en Mulder, hadden gezorgd voor een krans met de tekst "Leiden-Rijnsburg, NZH 25 juni 1945", die rond de schijnwerper van het voorste stuurstandrijtuig werd gehangen. Er kon echter maar tot voor het Additioneel Kanaal aan de Sandtlaan worden gereden. Zowel de trambrug over dit kanaal als de draaibrug over de Oude Rijn waren in de laatste oorlogsperiode uit veiligheidsoverwegingen gedemonteerd. Pas op 6 augustus kon de lijn worden doorgetrokken naar Katwijk aan Zee. Een week later vond de officiële openingsrit plaats in aanwezigheid van NZH-onderdirecteur J.J. Jurrissen. Waar nodig werd direct begonnen met herstelwerkzaamheden aan baan en bovenleiding. Op veel trajecten waren grote aantallen dwarsliggers verdwenen (alternatieve brandstof!) en moesten worden aangevuld met oude liggers. Houten wachthuisjes waren grotendeels beschadigd of verdwenen. De bovenleiding had aanzienlijke schade opgelopen op de lijn Haarlem-Amsterdam en op de lijn Haarlem-Leiden bij het Klinkenbergviaduct. Op veel plaatsen moesten betonnen anti-tankversperringen worden opgeruimd.



Anti-tankversperringen, Sandtlaan Katwijk a/d Rijn, 3 juli 1945, met A 617/618 bij 't Additioneele Kanaal en op 29 januari 1959.
Foto: N. van der Horst.

Vernielde bruggen werden in herstelling gegeven bij diverse fabrieken en gedemonteerde bruggen werden herplaatst, zodat kon worden bereikt dat deze bruggen op onderstaande data weer berijdbaar waren:

Slochterbrug, Zunderdorp	23 juni 1945
Trambrug Halfweg	23 juni 1945
Lammebrug, Leiden, noodbrug	6 juli 1945
Brug over het Additionele Kanaal, Katwijk aan den Rijn	3 aug. 1945
Trambrug Katwijk aan den Rijn	3 aug. 1945
Hooge brug, Rijnsburg	22 okt. 1945
Lammebrug, Leiden, definitieve brug	15 nov. 1945
Brug Oegstgeester Kanaal bij het Groene Kerkje	17 jan. 1946
Jan Zwanenbrug, grens Rijnsburg-Noordwijk Binnen	15 mei 1946



Officiële heropeningsrit Leiden-Katwijk aan Zee op 13 augustus 1945.

Na aankomst te Katwijk aan Zee werd deze foto gemaakt. Rechts met bloemen: conducteur J.F. van Lieshout en links van hem: NZH-onderdirecteur, tevens chef Vervoersdienst, J.J. Jurrissen. Vóór de tram, met een vaatje haringen: haltechef Katwijk aan Zee, P. Hofkes. Links achter de man met de zilvergrijze haardos: chef Uitvoerende Dienst Leiden, D.M. van de Vijver. Links met een vaatje haringen: directie-chauffeur W.P.C. van Keulen.

Als gevolg van het toegenomen forensenvervoer werden op het traject Haarlem-Amsterdam acht extra forensendiensten ingelegd. En door verhoogde toewijzing van stroom kon de dienstregeling op verschillende lijnen in de loop van het bevrijdingsjaar worden uitgebreid. In de daaropvolgende periode zou de dienstregeling op de diverse lijnen worden uitgebreid, het traject Den Haag-Scheveningen zou worden herlegd en halteplaatsen worden heropend. Echter bleek dit alles van korte duur, aangezien de reorganisatieplannen van de NZH-directie, ingegeven door grote broer NS realiteit zouden worden. Ondanks massale protesten van het publiek (*Houwen die Blauwe*), veranderde het populaire Blauwe Trambedrijf desondanks binnen een tijdsbestek van zestien jaar naar een 'zakelijke' autobusmaatschappij.



Den Haag, Bezuidenhouters voor de herdenking bijeen in de zwaar getroffen woonwijk.

Foto: Theo Meijer.

Jaarlijks worden in ons land herdenkingen gehouden zoals op het Haagse Bezuidenhout, maar ook in Rotterdam, Groningen, Arnhem en Nijmegen die ook zwaar werden getroffen door het oorlogs-geweld. Het is daarom ook goed om te herdenken en stil te staan dat wij nu in vrijheid leven. Er zijn door de jaren heen tal van herinneringsmonumenten vervaardigd om die vrijheid te benadrukken.

Precies een jaar na het vergissingsbombardement vond op 3 maart 1946 de eerste herdenking aan de Laan van Nieuw Oost Indië plaats. Een groot aantal mensen verzamelde zich op de vlakte waar slechts ruïnes herinneren aan de prachtige woonwijk in het Haagse Bezuidenhout.

Op de foto is de toren van de Wilhelminakerk duidelijk zichtbaar. Enkele gebouwen die (deels) waren blijven staan, zoals de daar achtergelegen Rooms-Katholieke St. Luidinakerk.

De herdenking is een traditie geworden. Nog elk jaar komen op de eerste zondag in maart de Bezuidenhouters bijeen en leggen bloemen bij het gespaard gebleven Juliana van Stolbergmonument ter herdenking van de meer dan 500 wijkgenoten die bij het bombardement omkwamen. Tevens een gelegenheid om samen herinneringen op te halen en oude vrienden of burens weer te ontmoeten en even stil te staan hoe een oorlog in korte tijd een omgeving voor altijd veranderd.



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



Prentbriefkaart verzonden in 1945.



Tramstel op het noodwissel naar tijdelijk enkelspoor op de Schenkweg in Den Haag.

Op de Schenkweg in Den Haag waren de tramsporen beschadigd na de inslag van een mislukte lancering van een V2-raket door de Duitsers. Deze ballistische raket was bedoeld om voornamelijk Londen te bestoken. Inmiddels was het spoor (enkelzijdig) weer te berijden.

In de eerste maanden na de oorlog werden prentbriefkaarten gedrukt ter viering van de Bevrijding en als eerbetoon aan de geallieerde bevrijders. De kaarten vormden een fraai communicatiemiddel.

De Yankees en Tommies zijn vaste figuren op de kaarten, vaak geflankeerd door Nederlanders in klederdracht. Symbolen als opkomende zon, appeltjes van oranje en een vredesduif onderstrepen de Bevrijding. Ook de leeuw op het Nederlandse wapen komt er geregeld voor. Soms om de handen te schudden van de bevrijders of de nazivlag te verscheuren.



Op 5 mei 1955 kregen de kinderen op school een herinneringsbeker. Een Hollands product van de Société Céramique te Maastricht. Een blijvende herinnering aan de toen 10-jarige vrijheidviering. De kleurrijke decoratie van polychroom met de Nederlandse leeuw, die zijn ketens heeft gebroken en met een zwaard en een bos pijlen in zijn klauwen door de V van Victorie loopt. Verder zijn op de beker aangegeven de datum 5 mei en op de achterzijde de periode 1945-1955 met twee gekruiste takken. De bovenrand is voorzien van een rood-wit-blauwe band. Deze nu vijftigjarige "Victorie" beker is bij menige grootouder wellicht nog terug te vinden.

Victorie beker voor scholieren, herinnering aan 10 jaar vrijheid.



Voorburg, Plaats van Middendorp. Vlak na de oorlog werden op Bevrijdingsdag gezellige buurtfeesten georganiseerd. Zo werden er leuke spelletjes bedacht voor de jeugd, waarbij een prijs te behalen was. Op de linkerfoto is onze voorzitter in de weer tijdens het kampioenschap zaklopen met op de achtergrond zijn fraai versierde ouderlijk huis. De andere foto laat de prijsuitreiking zien, waarbij de winnaars een surprise uit de grabbelton mochten opdiepen, zoals een stenen ocarina, uitgevoerd in Delfts blauw.



Het goed bewaarde blaasinstrument uit de grabbelton.



Een van de vele monumenten in ons land ter herdenking van de Nederlandse soldaten die in de meidagen van 1940 hun leven gaven voor het vaderland.



"De Haagse Tijden", voorheen 'De Oud Hagenaar' dé krant voor 50-plussers, heeft groots uitgepakt met het gegeven dat wij 75 jaar in vrijheid leven. Een bijzondere terugblik toen wij door het coronavirus in een lockdown-situatie waren beland en onze vrijheid aanzienlijk beperkt werd door een onzichtbare vijand.

Het Binnenlands Vervoer na de Bevrijding door ir. Th. M. B. van Marle

Bij de NZH ontstond destijds een moeilijkheid door vaststelling van het eindpunt van de verbinding Leiden-Den Haag. Oorspronkelijk, toen de lijn nog als stoomtramlijn werd geëxploiteerd, lag dit eindpunt aan de Schenkweg in Den Haag. In 1922 was het verlegd naar het Bezuidenhout, waar aansluiting werd verkregen met de tramweg Den Haag (station Staatsspoor)–Scheveningen.

In 1924 werden de lijnen geëlektrificeerd, doch verviel in 1931 de verbinding met het station Staatsspoor.

Bij beschikking van de minister van Verkeer en Waterstaat van 16 januari 1948, no. 455, werd het eindpunt nader vastgesteld op Scheveningen, Gevers Deijnotweg. De overweging tot deze wijziging was dat de lijn in feite was geworden tot een interlokale lijn Leiden-Den Haag-Scheveningen en dat uit de Locaalspoor- en Tramwegwet voortvloeide dat de rijksconcessie voor de gehele lijn behoorde te gelden.



Feestelijke opening van de geëlektrificeerde tramlijn Leiden-Den Haag-Scheveningen. Doorkomst in Voorburg op de Parkweg, 11 april 1924. De genodigden werden ontvangen door het gemeentebestuur, net als daarvoor in Leiden, Voorschoten en Veur.



In 1879 was de lijn Den Haag-Scheveningen ontstaan uit de stoomtramweg van de Rijn-Spoorweg-Maatschappij, die vervolgens een gemeentelijke vergunning had verkregen.

Bij de reorganisatie van het spoorwegstelsel in 1890 was de lijn eigendom van de Staat geworden, die de exploitatie had opgedragen aan de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen. De gemeentelijke vergunning was daarop aan de Staat verleend en het gemeentebestuur van Den Haag had de exploitatie door de Staatsspoor goedgekeurd, evenals de exploitatie door de NZH toen de lijn in 1924 elektrisch werd.

Originele affiche uit 1924, ontworpen door Hermanus Davinus Heuff (1875-1945). Hiermee werd destijds het elektrisch vervoer groots aangekondigd. Formaat 106 x 76 cm en gedrukt in Amsterdam bij de firma Kottling, bereikbaar op het toen gangbare 4-cijferige abonneenummer 3520.
Schenking: Ad van Kamp.

Als uitvloeisel van de reorganisatie van het spoorwegbedrijf en de oprichting van de N.V. Nederlandsche Spoorwegen is de gemeentelijke vergunning in 1942 overgeschreven van de Staat op de NS.

Door vaststelling van het eindpunt te Scheveningen verloor de gemeentelijke vergunning haar betekenis. De gemeente Den Haag verloor haar zeggenschap die van belang was omdat in de vergunning was bedongen, dat de gemeente de lijn zou kunnen opnemen in het HTM-net. Door de aanwijzing van de Gevers Deijnotweg als eindpunt had de NZH een vergunning nodig van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland ingevolge de Wet van 15 december 1917, Staatsblad 703, van de tramweg van het Bezuidenhout naar Scheveningen in de openbare wegen. Tegen deze vergunning zijn de gemeente en de HTM bij de Kroon in beroep gegaan. Daar de NZH en de HTM in onderhandeling waren over een oplossing in der minne, is de behandeling van het beroep blijven rusten.

Uitgave: Het Nederlands Verkeersinstituut.

Die maandagavond gaf Hans Altena bij de NVBS afdeling Den-Haag een presentatie over de Geallieerde Spoorwegen in het kader van 75 jaar Bevrijding.

De Bevrijding van Europa zou niet mogelijk zijn geweest zonder de inzet en het materieel van de Military Railway Services of op zijn Nederlands gezegd, de Geallieerde Spoorwegen. Na de aanval op Pearl Harbor raakte Amerika vanaf 7 december 1941 betrokken bij de Tweede Wereldoorlog. Vrijwel direct is men op vele fronten aan de slag gegaan om de vijand te keren. De Amerikaanse industrie werd op grote schaal ingeschakeld om militaire voertuigen te ontwikkelen en te produceren, zo ook spoorwegmaterieel. Want men had reeds begrepen dat de spoorwegen de ruggengraat van alle militaire operaties in de diverse gebieden zouden gaan vormen.

De enorme hoeveelheden goederen konden alleen op die wijze door de te bevrijden landen worden getransporteerd. Door middel van calculaties had men berekend 100.000 stuks materieel nodig te hebben voor die taak, waarbij men rekening had gehouden met het niet meer beschikbaar zijn van materieel ter plaatse. In samenwerking met Engeland werd de productie van M.R.S.-materieel vorm gegeven.

Na de oorlog hadden vele landen behoefte aan spoorwegmaterieel, waardoor overnames werden gedaan uit legerdumps die na de oorlog aanwezig waren. De N.S. kocht op die wijze ook diverse stoom- en diesellocomotieven en een verscheidenheid aan wagentypen.

Een bekend type vormt de Whitcomb diesellocomotief, annex NS 2000, waarvan sinds 2018 twee exemplaren weer in Nederland aanwezig zijn. Hans Altena was nauw betrokken bij de repatriëring van beide locomotieven en kan uit de eerste hand vertellen hoeveel logistieke voeten dit in de aarde had, (zie ons jaarverslag van 2019). Daarnaast is hij voorzitter van de Stichting 162. Een organisatie die materieel van de Geallieerde Spoorwegen bezit en gerestaureerd heeft. Aan de hand van historische en dus ook recente beelden gaf hij een uiteenzetting over dit vergeten stuk geschiedenis.

Reacties van lezers

1 Beste Georg en Han,

Allereerst, Ik hoop dat het jullie naar omstandigheden goed gaat. Het zijn me de tijden wel.

Ik neem aan dat de geschiedschrijvers voldoende potten met inkt en pennen hebben om deze historische tijden vast te leggen.

Zojuist het Jaarverslag 2019 bestudeerd en ook het Jubileummagazine 50 jarig Studieverzameling die Han mij stuurde. Ik heb genoten van deze fantastisch verzorgde drukwerken; wat een gevoel voor finesse en respect voor het verleden.

Dank jullie zeer, hartelijke groet, André Testa

2 Vraag n.a.v. het Jaarverslag:

Op blz. 16 en 21 staat een Boedapester met het nummer H 303. In al mijn boeken over de NZH kom ik deze wagen niet tegen. Is het misschien een wagen gedegradeerd tot werkwagen en vond men het nodig hem om te nummeren tot H 303 ? En misschien alleen voor slooptransporten.

Nogmaals hulde voor het Jaarverslag en jullie activiteiten.
Vriendelijke groet, Herman Helling.

Beste Herman, je vraag over het motorrijtuig H 303 is eenvoudig te beantwoorden. Het is de voormalige Budapest A 508, die na opheffing van de lokaaldienst Voorburg-Den Haag in 1958 beschikbaar kwam als opvolger van motorrijtuig H 301, (ex. A 109 en daarvoor de A 110, eveneens als H 301).

3 Sam de Lange vroeg zich af:

Beste Georg, Dank voor je nadere uiteenzetting over de herkomst van het Tram-Ausweis. Maar dat helpt dus niet om te begrijpen waarvoor het ding nodig was. Iedereen mocht met de tram van Leiden naar Katwijk, dus zeker iemand die bij de tram werkte. Daar was geen Ausweis voor nodig. Ik geloof niet dat bij calamiteiten voor elke tramlijn een monteur was aangewezen. Zeker bij calamiteiten zal iedereen die bruikbaar is, worden opgetrommeld om te helpen. Door de corona is nu het NIOD ook niet raadpleegbaar, maar als we daar weer in mogen zal ik kijken of die er iets over weten te melden.

Wees voorzichtig en was je handen bij voorkeur in onschuld, Sam.

Brievenbus in Opperdoes

Op 8 april 2018 hadden Willem Kentie en Jan de Jong onze brievenbus opgehaald voor transport naar Hoorn. Dit fraaie exemplaar, nog compleet met originele sleutels, heeft inmiddels zijn nieuwe bestemming gekregen en is bevestigd aan de muur van het stationsgebouw Opperdoes van de stoomtram Hoorn-Medemblik. Inmiddels gerestaureerd is deze PTT-brievenbus in gebruik genomen; een mooie aanwinst! Eerder werd door ons genootschap een brievenbus geschonken, die bevestigd werd aan het stationsgebouw Twisk.



Brievenbus uit de vorige eeuw weer in gebruik.

Johan Kres wederom geslaagd

5 juni

Ons gewaardeerde bestuurslid Johan Kres heeft een volgende fase van zijn rijvaardigheidsbewijs gehaald en mag naast de PCC-tram nu ook op de HTM-77 "ombouwer" toeristen kennis laten nemen van Den Haag. Wij feliciteren Johan van harte met deze prestatie en hopen dat hij nog vele jaren mooie tramritten mag verzorgen voor een groot publiek met historisch materieel.

Na afloop van zijn instructie/examen was er natuurlijk een traktatie. Op de linker foto helemaal aan de voet van het "strijkijzer" de HTM-77 in mini formaat op het drukste plein van Den Haag.



Rijswijkseplein, foto: Victor Vermaas.



V.l.n.r.: Johan Kres, Jan v.d. Reest (opleider) en Willem Taal (HTM Opleidingen).

We schrijven 1954. Mijn tante en oom zijn net verhuisd van de Amsterdamse Nassaukade naar de Vondelstraat als ik toestemming krijg om in het centrum de trams naar Haarlem te gaan bekijken. Die lichtblauwe trams van de Overtoom, Leidschebosje en PC Hooft (lijn 1: geel groen diagonaal, 2: geel rood diagonaal en 3 geel) en iets verder op het Leidscheplein (lijn 7 blauw en 10 rood) ken ik nu wel.

Dus op weg naar de Spuistraat. Daar aangekomen zie ik een tram staan die ik thuis in Den Haag ook vaak zie. Tjonge, dat die zelfs hier komen. Maar ik kom al gauw tot de ontdekking dat deze donkerblauwe trams er toch iets anders uitzien. Ze hebben namelijk in het midden twee dicht bij elkaar staande beugels en lijken wat wankel op hun onderstellen te staan, (dat dit ook Boedapesters zijn weet ik nog niet).



Tramdrukke in de Raadhuisstraat te Amsterdam. Rechts een driedelige Beijnes tramtrein, zojuist uit de Spuistraat vertrokken naar Haarlem en Zandvoort. Links een driewagen tramtrein, bestaande uit twee Métallugique motorrijtuigen met een zo genaamde Hamburger rijtuig. Op de voorgrond de afbuigende sporen naar de Spuistraat.

Omdat ik de spoorwijdte van de stadstram een paar dagen eerder heb opgemeten met het aantal schoenstappen dat tussen de spoorstaven past kom ik in de Spuistraat met die maat niet uit. Het is een verhouding van net geen 6 op 4, het spoor is veel smaller. Van een paar jaar daarvoor herinner ik me dat ik de tram naar Sloterdijk maar een raar ding vond met die smalle vensters en op de Rozengracht bij de Nassaukade rijdend op een aparte rail. Enkele jaren later en wat ouder bleek me dat de echte maten 1435 en 1000 mm bedroegen en dat die rare trams Métallurgiques waren.

Koersborden

Inmiddels valt me op dat het in de Spuistraat drukker wordt (spits) en daardoor vergeet ik de tijd. Het valt me zelfs op dat sommige trams geen richtingaanduiding hebben zoals alle andere in Den Haag dat wel hebben. Zelfs de Amsterdamse stadstrams hebben draaibare gekleurde borden waarop het begin- en eindpunt staan. Maar al gauw zie ik dat door een conducteur op een tram het bord Haarlem wordt gehangen.



Métallurgique motorwagen A 10 als achterste wagen voor vertrek naar Zandvoort.
Amsterdam, Spuistraat, 31 augustus 1957.

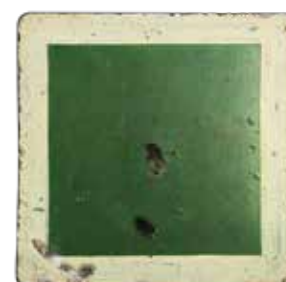
Foto: L.J.P. Albers.



Plaatstalen bestemmingsbord.



Dienstletterbord lokaaldienst
Amsterdam-Sloterdijk.



Opsteekbord lokaaldienst Amsterdam-
Sloterdijk. Collectie HGDBT.

Later wordt het me duidelijk dat alle trams naar Zandvoort gaan behalve die, waarop een koersbord hangt. De Sloterdijker heeft ook een bord maar dat is groen. Ik ben er trouwens nooit achter gekomen waarom dat een groen bord was. Het had net zo goed oranje kunnen zijn. Dan hoor ik mijn naam roepen, hè, wie is dat? De schillenboer, die ik ken uit de Vondelstraat. Die is er op uit gestuurd om mij te zoeken, in de Spuistraat had mijn tante gezegd... De dag erop mag ik weer naar de trams op voorwaarde dat ik op tijd thuis ben.

Sloterdijk

Omdat ik geen geld heb en alleen maar een kinderknipkaart voor de Amsterdamse tram, loop ik door de Roemer Visscherstraat en het Vondelpark naar het Haarlemmermeerstation. Daar blijf ik kijken naar een NS-locomotief van de serie 2000 (dat bleek me veel later) en stap ik op buslijn E die me naar Sloterdijk brengt. Daar ontmoet ik weer die trams met de smalle raampjes en groene borden.

Komend uit de stad steken ze over naar het tussen beide sporen naar Haarlem liggende derde spoor om vandaar terug te rijden naar de Spuistraat. Aan de overkant van het water zie ik gevulde Coca-Cola flesjes voor het raam van de fabriek voorbyschuiven en enkele er ook van af vallen, zonde en onbereikbaar al dat lekkers. Om op tijd bij mijn tante te zijn pak ik weer bus F, stap bij de Overtoom uit en loop terug.



Monnickendam

Na het overlijden van mijn oom kom ik vaker in Amsterdam en trekken mijn tante en ik er gezamenlijk op uit. Om wat zaken te regelen moet ze naar de notaris die aan het Noordeinde in Monnickendam woont. Dus met tramlijn 1 naar het CS, met de NZH-boot over het IJ naar het station van de Waterlandse tram.



Het Noordeinde in Monnickendam. NZH-personeel wacht bij de wisselplaats op de tegentram naar Volendam, 13 maart 1955.
Foto: J.C.Th. van Engelen.

Weer zie ik de trams met de smalle raampjes met daarachter lage aanhangrijtuigen. Grappig. We nemen plaats in zo'n bijwagen en spoedig schommelen we door de polder. We halen tussen Broek in Waterland en Monnickendam zelfs de NZH-boot in, die in de Trekvaart dezelfde kant uitvaart. Opvallend zijn de hoge bruggen over de diverse sloten die de tram met een ogenschijnlijke aanloop moet nemen. Na een kopje thee bij de notaris gaan we met de tram terug naar Amsterdam

Een paar seconden later remt de tram plotseling en valt iedereen zowat van de banken. Vervolgens gaan we achteruit en wordt er gewacht. Dan verschijnt de tram uit Amsterdam en nadat ze elkaar gepasseerd zijn mogen wij verder. Later bleek dat de wagenvoerder van de tram waarin we zaten geen groen licht (veilig) kreeg om het enkelsporige baanvak in te rijden, dus moest hij terug tot achter de "schaats" in de bovenleiding op de wisselplaats aan het Noordeinde.



De A 24 als "plattelandstram" rijdend tussen drassige weiden in de buurt van Zunderdorp, 1956.

Foto: L.J.P. Albers.

Volendam

In dezelfde vakantie van 1956 hebben mijn tante en ik nog een trip gemaakt naar het toen ook al zeer toeristische Volendam. Daarvan herinner ik me de opvallend scherpe dubbelsporige boog naar rechts in Edam en de zich daarvoor bevindende lege opstelsporen. Op de terugreis blijf ik op een balkon staan om het geklikklak te horen van het passeren van de raillassen en terugverende wisseltongen. Maar dat laatste besepte ik toen nog niet.



Métallurgique motorwagen
A 28 als Marken-Express in het
Noordeinde te Monnickendam,
1956.

Foto: J.C.Th. van Engelen.



Zandvoort

Inmiddels is de zomervakantie van 1957 aangebroken en maken tante en ik samen weer reisjes.

Een dag voor mijn verjaardag neemt ze mij mee vanaf Arnhem, waar ik de Paasvakantie bij mijn oma heb doorgebracht, naar Amsterdam. De volgende dag zegt ze: "Hoe zullen we naar Den Haag gaan? Met de trein of tram?" Ik kies voor het laatste (tramlijn begeerte?) en dus belanden we met lijn 1 weer in de Spuistraat en stappen we in een zogeheten 'Pannebrood' (die term hoorde ik pas jaren later als NVBS-er). In Haarlem stappen we over op een groene Crossley-bus van de NZH die ons via De Zilk of De Glip naar Noordwijk brengt. We kunnen blijven zitten in de bus want hij passeert de Schenkkade in Den Haag, maar we kiezen voor de tram. Dus stappen we daar over op de tram naar Den Haag, maar dat is normaalspoor.

In ons volgende jaarverslag deel 2 het NZH-normaalspoor.



Haarlem, Tempeliersstraat, zgn. type "Pannebrood". 27 oktober 1956. Emplacement Zandvoort, volgrijtuig B 251. *Foto's: L.J.P. Albers.*

Op deze Hemelvaartsdag besloot ik op bezoek te gaan bij dorpsgenoot Arnoud den Hoed. De inmiddels zesentachtigjarige actieve en voormalige directeur van transportbedrijf Zwatra en Den Hoed is een trouwe donateur en een gepassioneerd NZH-fan.

In ons jaarverslag van 2014 beschreef Arnoud zijn liefde voor de Blauwe Tram en de binding met het openbaar vervoer uit de vorige eeuw. Net zoals velen van zijn leeftijd is deze belangstelling ontstaan in zijn jeugdjaren in Voorburg, toen de Blauwe Tram daar het straatbeeld bepaalde.

Inspiratie om thuis modelbouw te gaan doen kreeg Arnoud tijdens de open dagen bij Starlift, waar onze Werkgroep Voorburg het NZH-stuurstandrijtuig B 412 restaureerde. De aldaar gehouden jaarlijkse open dagen bezocht hij dan ook regelmatig om zo op de hoogte te blijven van de voortgang van dit opmerkelijke project.

Zijn jeugdhervindingen kregen via de modelbouw, schaal 1:32, tastbare vorm. In de hobbykamer/werkplaats prijken momenteel fraaie modellen in vitrines. Onder andere het Voorburgse haltekantoor, het NZH-motorrijtuig A 405, NZH-loc A 1004 met werkwagens en het pas voltooide gelede tramstel A 619/620, waaraan hij in 2016 was begonnen. Bijzondere meesterwerkjes stuk voor stuk en door vaardige handen en doorzettingsvermogen gerealiseerd.



Tweelingstel in wording op de werktafel, juli 2016.



Arnoud den Hoed bij zijn tweelingstel A 619/620.

Modelbouw heeft vaak zijn beperkingen door het ontbreken van een draai- of freesbank thuis. Dan wordt er een appèl gedaan op de creativiteit en vindingrijkheid van de modelbouwer. Maar dat is ook het leukste van modelbouw, vertelde Arnoud. De kunst is om waarheidsgetrouw, zoveel als mogelijk is, een model te vervaardigen. "Kijk hier bijvoorbeeld: Deze bekerkoppeling is gewoon een eenvoudige en aangepaste muurplug van 8 millimeter. Het is een geluk dat wij een goed geoutilleerde doehetzelfzaak in ons dorp hebben, die alles in huis heeft. De thuisbasis is voor mij dan ook deze Hobotrip-zaak, (Hout-Board-Triplex), aan de Westlaan, waar de benodigde bouwmaterialen zijn te verkrijgen. Er is van alles te vinden en meestal kan ik door een kleine ingreep het juiste resultaat bereiken". Ook de richtingaanwijzers die later op de tweelingtrams werden aangebracht, zijn op zijn trammodel keurig bevestigd, gewoon met oranje kopselden!



Vooraanzicht en detail van de bekerkoppeling.



Bovenaanzicht en de plaats van de oranje richtingaanwijzer.

Wij begrijpen elkaar en zitten op dezelfde golflengte wanneer het aankomt op railgebonden zaken. De Hobotrip-zaak waar Arnoud zijn inkopen doet, is ook bij ons genootschap niet onbekend en al sinds jaar en dag gevestigd in Pijnacker.

Eigenaar/directeur John Pijnacker heeft ooit de zaak van zijn vader overgenomen en is een begrip in onze regio. Je zou kunnen zeggen dat het dorp is vernoemd naar zijn achternaam, maar dat is een aanname van mijn kant. John Pijnacker en zijn naaste medewerkers Ludo van der Akker en Ruud Twigt zijn mannen van de praktijk en weten waarover ze praten. Vakmensen dus! In deze doe-het-zelf winkel kun je alles krijgen op het gebied van hout, ijzerwaren en gereedschap. Ook vindt de klant in deze zaak een uitgebreid verfassortiment én maatwerk.

Toen wij met onze mockup A 620 begonnen, eind 2017, werd dit project door hen met belangstelling gevolgd. Naast goede adviezen en soms korting, wellicht omdat het om een museaal project ging, kregen wij een goede band met elkaar en werden stilaan kind aan huis. Hoe mooi is dat!

Onze jaarverslagen worden met belangstelling door de Hobotrip-mannen gelezen en telkens komt dan de vraag wanneer de volgende mock-up op stapel staat.

Valslot voor HTM 77 en veerschotel voor NZH A 327

De laatste aankoop bij Hobotrip was een Jobskin raamsluiting (links/messing), prijs 18,25 euro. Een valsot voor het HTM-motorrijtuig 77, waarvan één exemplaar ontbrak, had men bij de Tramweg-Stichting Scheveningen op korte termijn nodig. Vanwege veiligheidseisen moest een dergelijk slot worden aangebracht. Dit kon natuurlijk niet langer wachten omdat tijdens de rit, door het schommelen van de tram, de deur onverwacht dicht zou kunnen vallen. Daar moeten geen vingers tussen komen. Het was dus zaak om, wanneer het even kan, de helpende hand te bieden. Bovendien als (oud) instrumentmaker een leuke uitdaging aan dit verzoek te voldoen.

Dergelijke sloten zijn natuurlijk niet meer te koop, maar een bezoek aan genoemde doehetzelfzaak bleek wederom de juiste weg te zijn geweest voor een snelle oplossing. Met een fotoafdruk op een A4-tje in de hand even langs de schappen. Zowaar had men een raamsluiting die na enige aanpassing, zaag, vijl, hardsoldeerwerk en polijsten het gewenste resultaat zou opleveren. Bovendien redelijk goedkoop en betrekkelijk snel te vervaardigen.

Zie het resultaat op onderstaande foto's.



Het origineel.



Raamsluiting.



Onderdelen in behandeling.



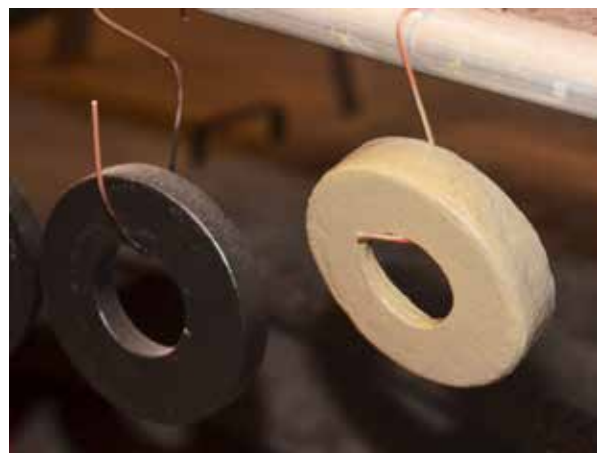
Het eindresultaat.

Een andere opdracht was het vervaardigen van veerschotels voor de A 327, een schaal 1:1- restauratiewerkje. Dit kon in ons TU-depot te Delft op de AI-draaibank worden uitgevoerd. Gelukkig konden deze werkzaamheden nog net worden gerealiseerd, immers half maart werden ook wij geconfronteerd met de uitbraak van het coronavirus, waardoor in Delft de activiteiten moesten worden gestaakt. Het werd een periode van thuis zitten, afstand houden (1,5 meter) en veelvuldig handen wassen. Bovendien een mooie periode om in alle rust ook eerder te beginnen met het samenstellen van dit jaarverslag.



Op onze draaibank (Hembrug AI) werden de veerschotels voor de A 327 volgens schets vervaardigd.

Foto's: Johan Kres.



Het eindproduct. Vervolgens een anti-oxidatie behandeling en weer in gebruik onder de vloer voor de motorophanging.

We blijven nog even bij de A 327.

Op Eerste Pinksterdag kreeg ik een telefoontje van Raymond Naber in Scheveningen met de vraag: er is een probleem met een kabel van de raamophanging. Kun je hardsolderen?

Toch maar even kijken!

Raymond had samen met zijn zoon Martin het plan opgevat de zakramen van deze bijzondere stadstram weer gangbaar te maken. Kennelijk aangespoord door het mooie weer van de laatste jaren wilde men een lang gekoesterde wens gaan uitvoeren. De gesloten ramen moesten nu toch eens eindelijk open worden gemaakt, zodat de reizigers weer een extra beleving kunnen ervaren tijdens de rit met geheel geopende ramen. Net zoals vroeger om lekker te kunnen uitwaaien wanneer het mooie zomerweer dit toelaat.

Na montage kan er weer veilig worden gereden.





Martin en Raymond bij het gangbaar maken van de zakramen.



Hardsolderen en kabel weer vast op de veertrommel.



Zakramen worden aan twee zijden via veertrommels en kabels opgevangen. Eén van de kabels was uit de veertrommel geschoten. Vader en zoon Naber kregen de kabel niet meer vast met zacht-soldeer. Vandaar de vraag naar een andere aanpak. De kabel zit weer vakkundig vast en inmiddels kunnen alle ramen weer open en dicht.

MODELBOUW NZH A 252 – 263 door Gerco van Beelen

In ons volgende jaarverslag geeft Gerco nader uitleg en laat ons zien hoe deze fraaie tramstellen vervaardigd zijn, door middel van een uitgebreide fotoreportage.



De tram draait nu zijn rondjes in Amsterdam. Het 3-wagenstel moet nog geweartherd worden, maar aangezien ons eerstvolgende optreden pas volgend jaar november in Engeland is, heb ik daar nog even de tijd voor. Control en dubbelklik, het verhaal met film over de modelbouw op: <http://sleutelspoor.nl/a-251-263-pannebrood/>

De locatie naast het NZH-Vervoer Museum is bijna klaar om de nieuwe te bouwen wagenbakken A-600 te kunnen ontvangen.

Voor het zover is moet e.e.a. nog worden aanbesteed. Nog dit jaar zal het bestuur daaraan beginnen. Josina van der Horst nam de elektra-voorziening onder haar hoede en voorzag de gehele hal onder andere van Led-verlichting. Er is een doorzichtige wand geplaatst zodat het publiek vanuit het naastgelegen NZH-museum, in de nabije toekomst, de restauratiewerkzaamheden van de tweeling-tram A 600 zal kunnen bewonderen.



De ruime hal/werkplaats met links de nieuwe aangebrachte roldeur.



Josina aan de slag met de elektravoorziening.

Ook voor de komende medewerkers is het gastenverblijf/kantine al op orde en zijn alle voorzieningen aanwezig. Kortom, er is veel werk verzet om een toekomstdroom waar te kunnen maken. Jammer dat door de coronacrisis de feestelijke opening, die eind mei gepland stond, niet door kon gaan.



Wim Beukenkamp in het gastenverblijf/kantine.

Bij de burens in het NZH-museum waren de vrijwilligers druk met het corona-proof maken van het museum door middel van routepijlen en rood-witte linten. Op 13 juni wilde men de tentoonstelling openen in een afgeslankte vorm en volgens RIVM-voorschriften, (max. 30 personen). Het Waterland motorrijtuig A 14 kan nu vrij worden bekeken zonder de doorzichtige afgeschermd plexiglasen wand.

Motorrijtuig A 14 zo goed als klaar.





Veel publieke belangstelling voor de opening op 24 oktober 1925 van de verkeersbrug te Halfweg. Op de achtergrond een uit drie delen bestaand Boedapester tramstel, dat toen pas in dienst was gesteld.
Foto: Nationaal Archief.

De Boezembruggen in Halfweg zijn belangrijke schakels in de verbinding tussen Haarlem en Amsterdam. Vandaag is begonnen met de sloop van de zuidelijke Boezembrug in Halfweg. Een grote kraan knipt de oude stalen brug (1925) in stukken. De sloop en vervanging zijn onderdeel van het renovatie- en vervangingsprogramma van Rijkswaterstaat. Op de volgende bladzijde zien wij de opening van een nieuwe trambrug in Delft. Deze opening was gezien de publieke belangstelling maar een sobere happening.

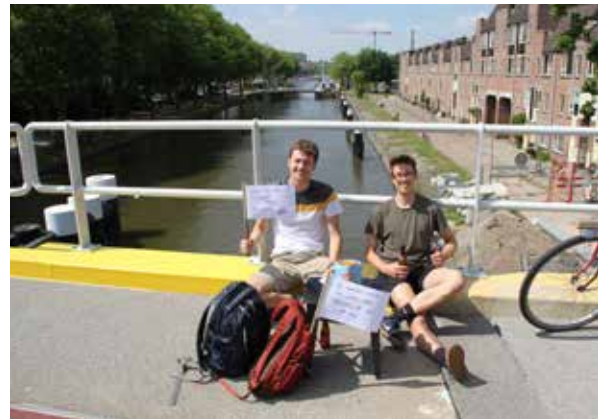


Een van de pijlers van de trambrug Zijkanaal F te Halfweg. Op de foto rechts zijn deze pijlers goed zichtbaar.



Spitsurdiens I bestaat uit de combinatie: A 2+A 1+ B 63+A 16. 21 september 1956. *Foto: J.C. de Jongh.*

In Delft werd die dag de nieuwe Sint Sebastiaansbrug over het Rijn-Schiekanaal om 12.00 uur opengesteld voor het verkeer. Dit ging vanwege het coronavirus zonder ceremonie en tromgeroffel, "maar het is wel een bijzondere mijlpaal", beschreef de krant Delftopzondag van 14 juni. Na jaren plannen en praten is de stad weer verbonden met de campus van de TU-Delft. De HTM-tramlijn 19 zal deze brug pas rond het vierde kwartaal van 2022 passeren en ook halt kunnen houden bij het gebouw van Elektrotechniek, waar ons NZH-depot is gevestigd. Deze nieuwe OV-ontsluiting is van groot economisch belang voor de regio en zal in de toekomst, zo zijn de plannen, doorgetrokken worden naar Rotterdam-The Hague Airport. De tramlijn krijgt voorsnog een tijdelijk eindpunt nabij het Sport- en Cultuurgebouw 37. Een officiële opening met historische trams zou tegen die tijd een mooi idee zijn, bijvoorbeeld met de interlokale HTM-buitenlijner 58 en de blauwe NZH-A 106. Voor wie nog live op de brug wil kijken, moet even op deze link klikken: <https://www.bouwwebcam.nl/delft/>.

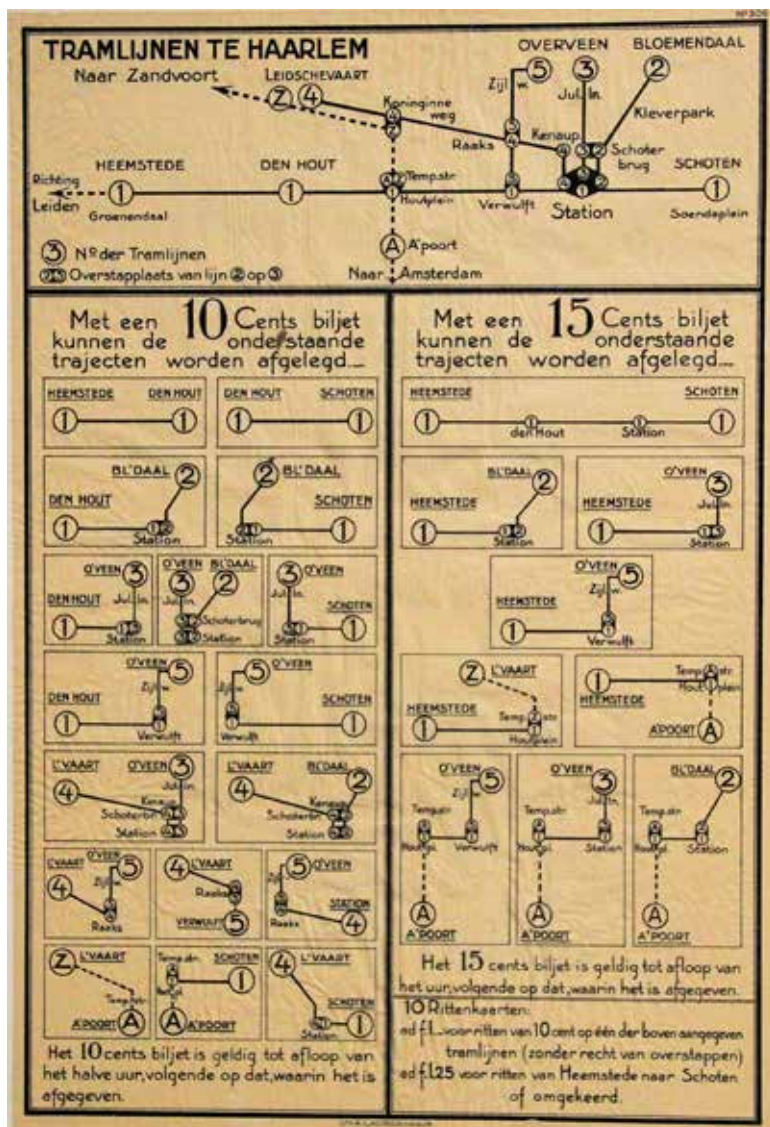


Op 13 april is nog volop werk te doen. Studenten namen op de openingsdag al bezit van de nieuwe brug voor een mini demonstratie.



Om 12.00 uur reden onder publieke belangstelling de eerste auto's over de Sint Sebastiaansbrug richting campus TU Delft. Vooraf om 10.30 uur kwam een klein gezelschap met de bus aan, o.a. wethouder M. Huisman en gedeputeerde F. Vermeulen. Er werd een korte speech gehouden op de brug, waar nauwelijks belangstellenden waren. De krant had immers 12.00 uur aangegeven.

TOEN DE TRAM NOG IN HAARLEM REED door Jan Rijkse



Haarlem is van oorsprong een echte tramstad.

In de vorige eeuw kende de stad in totaal tien verschillende lokale- en interlokale tramlijnen.

De trams hadden een lijnnummer of de eindbestemming stond op een richtingfilm of trommel op het dak.

De NZH had in Noord- en Zuid-Holland (van Alkmaar tot Scheveningen) een tramnet van in totaal 130 kilometer.

In 1924 werd de blauwe kleur geïntroduceerd, waardoor de trams algemeen bekend werden als de "Blauwe Tram".

Trams op het smalspoor had men al eerder van een blauwe kleur voorzien. In Haarlem waren zowel normaalsporige (1435 mm) als smalsporige (1000 mm) tramlijnen.

Het tramviaduct over de NS-sporen nabij station Heemstede-Aerdenhout op 11 april 1954. Drie Beijnes motorrijtuigen en een "Limburger" volgrijtuig op de lijn Zandvoort-Amsterdam. Het viaduct werd na de opheffing van de tram op 31 augustus 1957 afgebroken.

Foto: L.J.P. Albers.



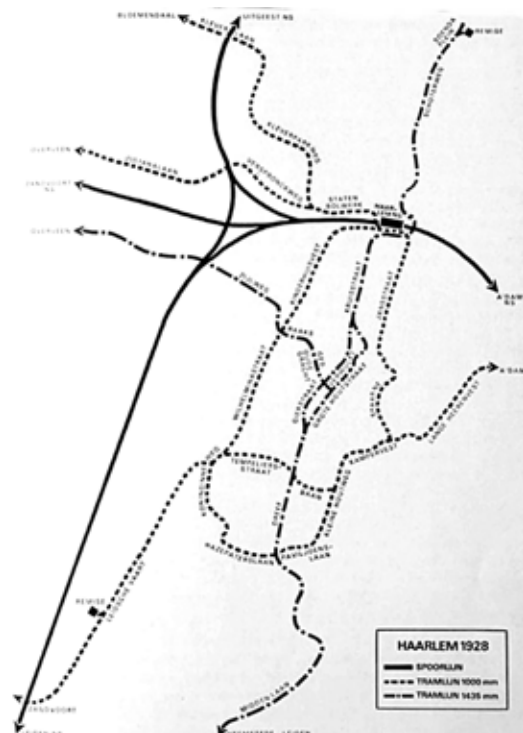
Normaalspoor (1435 mm):

Traject Station - Dreef
Traject Soendaplein - Station - Heemstede, Lijn 1
Traject Verwulft, Bloemendaalscheweg, Overveen, Lijn 5
Traject Haarlem Station – Leiden Station

Smalspoor (1000 mm):

Traject - Ceintuurbaan
Traject Station – Korte Kleverlaan, Bloemendaal, Lijn 2
Traject Station – Julianalaan, Overveen, Lijn 3
Traject Station – Emmastraat—Leidschevaart, lijn 4
Traject Amsterdam - Haarlem - Zandvoort
Traject Kennemerplein/Soendaplein - Alkmaar

In verband met deze spoorwijdtes waren er twee tramremises: aan de Leidschevaart in Heemstede, (later gemeente Haarlem) voor het smalspoor en één voor normaalspoor aan het Soendaplein in Schoten, (tegenwoordig Haarlem/Noord).



In Haarlem waren er vier tramlijnen met normaalspoor en zes lijnen met smalspoor. De aanleg van smalspoor is over het algemeen goedkoper omdat lichtere materialen kunnen worden toegepast en het mogelijk is scherpere bogen te maken. Op normaalspoor kunnen trams met zwaarder materieel rijden. Tramwegmaatschappijen startten veelal met de exploitatie van één tramlijn en kozen òf voor smalspoor òf voor normaalspoor. Later heeft de NZH de exploitatie van een aantal van deze trammaatschappijen overgenomen.

De NZH heeft destijds overwogen om over te gaan op één spoorwijdte, maar dat vergde bij nader inzien te veel investeringen. De vraag is: waarom verdween de tram uit Haarlem?

Er zijn verschillende redenen voor aan te geven: concurrentie van de bus, een concessie die niet verlengd werd of de lijn was niet rendabel. En niet te vergeten de tijdgeest was: "de bus heeft de toekomst".



Haarlem, 27 oktober 1948.
NZH Lijn 1, stadsmotorwagen A 324 en B 305. Houtplein met normaal spoor richting Heemstede en afbuigend smalspoor rechts richting Amsterdam.

Foto: J.A. Bonthuis.

NORMAALSPOOR (VIER TRAMLIJNEN)

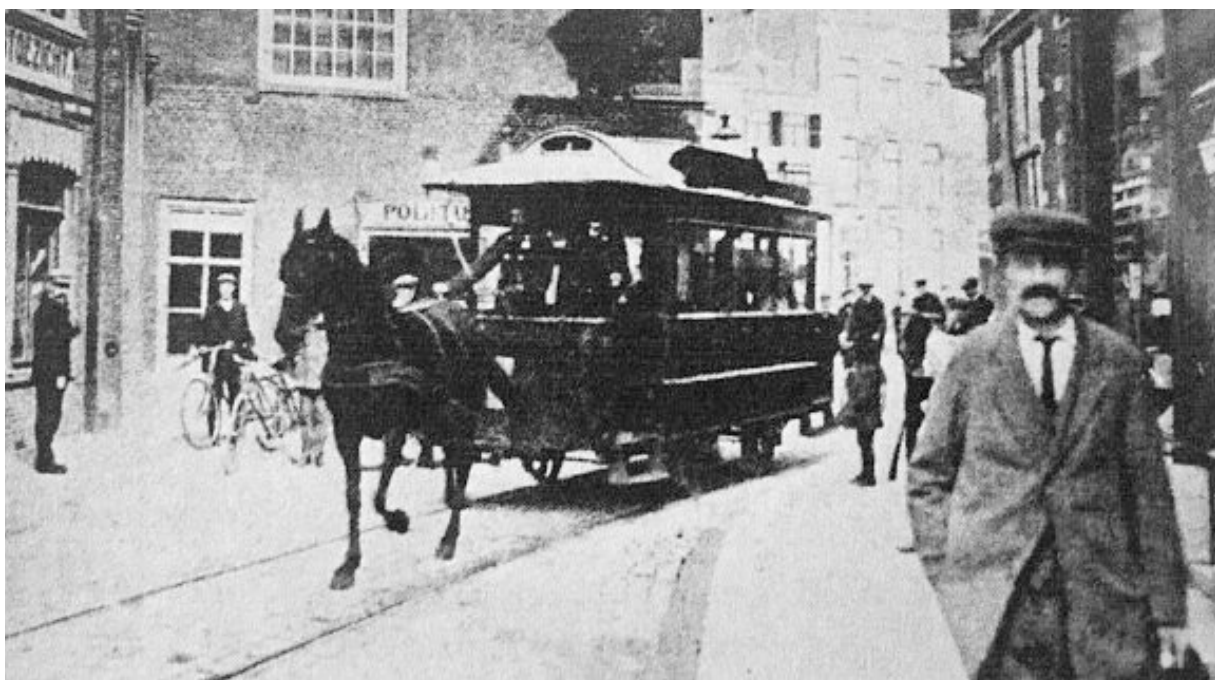
TRAJECT STATION - DREEF (1878-1913)

Op 27 februari 1878 opende de Haarlemsche Tramway-Maatschappij een paardentramdienst op de lijn Station Haarlem - Dreef. Deze lijn had een lengte van 2,3 kilometer en volgde de route: Stationsplein – Kruisweg - Groote Markt - Groote Houtstraat – Houtplein - Dreef.

Het eindpunt lag bij de Haarlemmerhout ter hoogte van de Meester Lottelaan, destijds op de gemeentegrens tussen Haarlem en Heemstede.

In 1896 kreeg de lijn een korte zijtak vanaf het Houtplein naar het Brongebouw in het Frederikspark. Daar kon men baden in geneeskrachtig water. Het Brongebouw is in 1932 afgebroken. Op deze locatie werd later het Sportfondsenbad gebouwd, (gesloopt in de jaren negentig). Het trambedrijf werd op 30 september 1904 overgenomen door de Haarlemsche Tramweg-Maatschappij.

De lijn werd in 1913 opgeheven. De elektrische tram van de NZHTM nam het over.



De paardentram op weg naar de Dreef in de Koningstraat net even voorbij het Stadhuis, (ca. 1900).

TRAJECT SOENDAPLEIN - STATION - HEEMSTEDE, LIJN 1 (1913-1948)

In 1913 werd de paardentramlijn (Station - Dreef) geëlektrificeerd. Aan de noordelijke kant werd de lijn verlengd van Station Haarlem naar het Soendaplein (op het grondgebied van de gemeente Schoten). Met gelijktijdige inkorting van de stoomtramlijn Haarlem – Alkmaar.

Aan de zuidkant werd de lijn in de periode 1917-1922 in fasen verlengd naar de Glipperdreef, (nabij de buurtschap De Glip). De lijn bereikte daarmee een lengte van 8,1 km. Na de elektrificatie van de tramlijn naar Leiden werd het eindpunt verlegd naar Heemstede Sportpark waardoor de lijn 400 meter korter werd. De tramlijn, die in 1929 het lijnnummer 1 kreeg, kende een hoge frequentie en was bij het publiek populair. Op 1 november 1948 werd de lijn als laatste Haarlemse stadslijn vervangen door de bus.

De remise aan het Soendaplein, het begin van de lijn naar Heemstede. Het is 31 oktober 1948, de laatste dag van lijn 1. Enkele belangstellenden komen nog een kijkje nemen. De tramremise werd omgebouwd tot busgarage. Later vestigde Albert Heijn zich op deze plaats.

Na 20 jaar werd het pand verbouwd. Er kwamen toen zelfs nog oude rails tevoorschijn.



TRAJECT VERWULFT - OVERVEEN, LIJN 5 (1914-1933)

In de periode 1914-1917 werd het stadstramnet uitgebreid met deze 2,5 km lange lijn van het Verwulft in het centrum van Haarlem via de Gedempte Oude Gracht, Raaks en Zijlweg naar Overveen. De tram kreeg daar zijn eindpunt ten zuiden van Station Overveen nabij het Marine Hospitaal.

De lijn had geen directe verbinding met Station Haarlem. De passagiers die bij Station Overveen opstapten voor Station Haarlem moesten op het Verwulft overstappen op lijn 1.

Het traject kwam in drie fasen tot stand: Verwulft - Zijlweg op 18 juni 1914, Zijlweg - Zandvoortepad op 19 augustus 1916 en tenslotte Zandvoortepad - Overveen op 11 januari 1917. De lijn werd na een bestaan van slechts 19 jaar op 14 juni 1933 vervangen door de bus.



De tram aan het eindpunt in Overveen bij de spoorwegovergang.



Het Verwulft in 1934. Lijn 5 is al een jaar geleden opgeheven, maar de rails liggen er nog. Rechts het winkelpaleis Vroom en Dreesmann. Opvallend zijn de grote bomen aan weerszijden van het middenpad.

TRAJECT SOENDAPLEIN - STATION - LEIDEN (1881-1949)

De stoomtram Haarlem - Leiden werd in 1881 geopend, maar al kort na de opening deden zich technische problemen voor. De rails waren van een te licht materiaal waardoor zich regelmatig ontsporingen voordeden. Dit leidde tot het staken van de dienst. Een nieuw opgerichte maatschappij was bereid extra geld in het project te steken. De rails werden vervangen door rails van een zwaarder kaliber, waarna de problemen grotendeels tot het verleden behoorden.

Al in 1907 waren er plannen om de lijn te elektrificeren. Het duurde echter tot 1932 voordat deze plannen tot uitvoer werden gebracht. In het midden van de jaren twintig begon de concurrentie van parallel aan de tramlijn lopende autobusdiensten een groot probleem te worden.

De NZH wilde slechts tot elektrificatie van de lijn overgaan als de vergunningen van de autobusdiensten werden ingetrokken. Aldus geschiedde. De elektrificatie werd voltooid en de feestelijke opening vond plaats op 31 december 1932. Het aantal reizigers nam na de elektrificatie enorm toe. Vooral tijdens de bloei van de bollen maakten grote aantallen reizigers gebruik van de tram.

De Glipperdreef in Heemstede met de stoomtram uit Leiden en de elektrische tram (lijn 1) uit Haarlem broederlijk naast elkaar. Het is 15 augustus 1929, Maria-Hemelvaart, een R.K.-feestdag. De twee met elkaar converserende dames in hun zondagse kleding komen waarschijnlijk net uit de kerk.



Tijdens W.O.II werd de dienst steeds verder ingekrompen en in het najaar van 1944 geheel gestaakt. De brug over het Oegstgeesterkanaal werd op 10 oktober 1944 opgeblazen.

Na de Bevrijding werd de dienst in juni 1945 hervat.

Er konden echter nog geen doorgaande diensten van Haarlem naar Leiden worden gereden.

Vanuit Haarlem reed de tram tot de vernielde brug en daar werden de reizigers per boot het Oegstgeesterkanaal overgezet.



Tramstel A 605/A 606 met volgrijtuig staat op het Stationsplein in Haarlem gereed voor vertrek naar Leiden. Op de foto ook een paar Crossley-bussen in gebruik op de stadslijnen. Najaar 1948.

Daarvandaan kon men de reis met een aan de andere kant van het kanaal gereedstaande tram naar Leiden vervolgen. Deze toestand heeft geduurd tot 17 januari 1946, toen de nieuwe brug in gebruik werd genomen. Op 2 januari 1949 kwam er een eind aan 51 jaar stoom- en slechts 16 jaar elektrische tram in de Bollenstreek.

SMALSPOOR (ZES TRAMLIJNEN)

TRAJECT STATION – CEINTUURBAAN - STATION (1899-1929)

Op 27 juli 1899 werd de 5,3 km lange Ceintuurbaan van de Eerste Nederlandsche Electriche Tram-maatschappij (ENET) geopend, de eerste elektrische van bovenleiding voorziene stadstram in Nederland (in Den Haag reed sinds 1890 een accutram en in Zandvoort had in 1882 ook al iets gereden). De Ceintuurbaan was een ringlijn die in beide richtingen bereden werd en overwegend dubbelsporig was uitgevoerd. De route: Stationsplein – Jansweg - Jansstraat- Groote Markt – Turfmarkt – Kampervest - Kleine Houtweg – Paviljoenslaan – Hazepaterslaan – Koninginneweg – Wilhelminastraat - Kinderhuisvest – Kenaupark – Rozenstraat - Stationsplein. De lijn werd geëxploiteerd met 12 motorwagens, die gebouwd waren door Beijnes. De fabriek van Beijnes stond op het Stationsplein. Een rit kostte in de beginperiode 7½ cent. De trams stopten aanvankelijk op verzoek, in 1901 werden vaste halteplaatsen ingevoerd. Deze lijn ondervond veel concurrentie van de tramlijn die dwars door de stad naar de Dreef en later naar Heemstede (lijn 1) reed.



Vanaf 1904 werd de lijn geëxploiteerd door de Electriche Spoorweg Maatschappij (ESM) en vanaf 1924 door de NZH. Vanaf 1922 was de Ceintuurbaan gecombineerd met de lijn naar Bloemendaal. Per 1 januari 1929 werd het oostelijk gedeelte van de Ceintuurbaan opgeheven.

Op deze prentbriefkaart uit 1908 rijdt de tram in de Wilhelminastraat ter hoogte van het Wilsonsplein. Aan de linkerkant bevindt zich de Stadsschouwburg.



Dinsdag 3 juni 1902: Tram te water!

De bestuurder, die 's avonds aan het eind van de dienst zo snel mogelijk thuis wilde zijn, zag in zijn haast de bogen voor de toen nog smalle Raambrug over het hoofd. De tram schoot uit de rails, verbrijzelde een deel van de brugleuning en kwam met een enorme plons in het water van de Raamsingel terecht.

Je kunt aan het gezicht van de assistent-fotograaf zien, dat fotograferen in die tijd geen zaak was om grapjes over te maken. De bestuurder en de passagiers brachten het er ongeschonden vanaf. Behalve een paar krassen en een gebroken ruit mankeerde de tram verder niets. Een goede reclame voor de firma Beijnes. Trouwens de fabrikant, die recht tegenover de brug woonde, had aangeboden een nieuwe tram gratis te leveren, mocht blijken dat deze niet meer kon worden gebruikt. De schade bleek minimaal en een nieuwe tram was niet nodig.

TRAJECT STATION - EMMASTRAAT - LEIDSCH EVAART, LIJN 4 (1929-1934)

Zoals gezegd de Ceintuurbaan werd op 1 januari 1929 gedeeltelijk opgeheven. De westelijke tak Station – Wilhelminastraat – Emmastraat bleef in gebruik voor een tramlijn die in 1929 het lijnnummer 4 kreeg en reed van het Stationsplein naar de remise aan de Leidschevaart.

Lijn 4 reed vanaf de Koninginneweg over de tramlijn Amsterdam – Zandvoort en werd op 1 februari 1931 verlengd tot een nieuw eindpunt op de oprit naar het viaduct over de spoorlijn. Nog geen vier jaar later, op 6 september 1934, werd deze nieuwe lijn alweer opgeheven.



Haarlem,
Stationsplein.
Motorwagen
A 58 op lijn 4.
7 augustus 1933.

TRAJECT STATION - BLOEMENDAAL, LIJN 2 (1900-1934).

Op 5 oktober 1900 opende de ENET een 2,7 km lange tramlijn naar Bloemendaal. De trams reden aanvankelijk vanaf het beginpunt aan het Kennemerplein. Na oplevering van het nieuwe station Haarlem in 1908 reden de trams vanaf het beginpunt op het Stationsplein. De tram reed via de onderdoorgang aan de Kruisweg richting Statenbolwerk, Kleverpark, Kleverlaan naar het eindpunt aan de Korte Kleverlaan in Bloemendaal. De lijn was aangelegd in enkelspoor met een wisselplaats nabij het Kleverpark. In 1914 werd de lijn dubbelsporig.

Op de Kleverlaan kruiste de tram de spoorlijn Haarlem - Uitgeest van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HSM) gelijkvloers. De HSM weigerde aanvankelijk toestemming voor deze tramkruising, maar moest deze na ministerieel ingrijpen alsnog gedogen. De kruising werd bewaakt door een seinwachter van de HSM. Bij het naderen van een trein legde hij de tramwissel in een zodanige stand dat de tram bij het eventueel negeren van een onveilig sein niet over de spoorbaan zou rijden.



Op de ingekleurde prentbriefkaart de tram in de Ostadestraat richting Kleverparkweg. Op de achtergrond de Heilighartkerk.

Vanaf 1904 exploiteerde de ESM deze lijn en in 1924 nam de NZH de exploitatie over. Rond die tijd werden uit bezuinigingsoverwegingen eenmans wagens ingevoerd. Hierdoor kwam de bijwagen te vervallen. Een conducteur was niet meer nodig, want de bestuurder ging kaartjes verkopen.

Vanaf 1 juni 1922 reden de trams komend uit Bloemendaal bij het station in Haarlem door via de oostelijke tak van de Ceintuurbaan tot ze wederom bij het station uitkwamen. De frequentie werd opgevoerd. Er bestonden plannen om over te gaan op normaalspoor, maar de aankomende crisis gooide roet in het eten.

In 1929 kreeg de lijn weer tot het enkele traject Bloemendaal – Station ingekort het nummer 2. Toen zowel de baan als het materieel versleten waren, werd op 6 september 1934 deze lijn vervangen door een busdienst. In de oorlog reed er ook een lijn 2 tussen de Tempeliersstraat en Aerdenhout.

TRAJECT STATION - JULIANALAAN - OVERVEEN, LIJN 3 (1914-1934).

De lijn werd op 28 mei 1914 geopend als een lange zijtak van de lijn naar Bloemendaal en had een totale lengte van 2,2 km. Deze korte tramlijn liep via het Statenbolwerk, Korte Verspronckweg, naar de Julianalaan. Het eindpunt lag op de Bloemendaalscheweg, ten noorden van het HSM-station Overveen. De lijn was eigendom van de ENET maar werd van meet af aan geëxploiteerd door de ESM. In 1924 werd de exploitatie overgenomen door de NZH.

De eindpunten van deze smalspoortramlijn 3 en de normaalsporige tramlijn 5 lagen 200 meter van elkaar verwijderd maar konden in verband met hun verschillende spoorwijdtes en 600/1200 V niet met elkaar worden verbonden. Beide lijnen zijn helaas geen groot succes geworden. Op 22 mei 1934 nam de bus de taak van lijn 3 over.



Tramlijn 3 aan het eindpunt op de Julianalaan, hoek Bloemendaalscheweg, Overveen, 1929.

TRAJECT AMSTERDAM - HAARLEM TEMPELIERSSTRAAT - ZANDVOORT (1899-1957)

De bekendste tramlijn met het grootste aantal passagiers was zondermeer Zandvoort – Haarlem - Halfweg - Amsterdam. De eerste plannen voor een tramverbinding tussen Zandvoort en Haarlem werden in 1894 opgesteld door twee Haarlemse architecten, de heren Van den Arend en Van der Steur; zij dienden een concessie-aanvraag in bij de gemeente Haarlem, die gehonoreerd werd.

De Amsterdamse architecten Anderheggen en Neumeijer vroegen in 1897 een concessie aan voor een elektrische tramlijn tussen Haarlem en Amsterdam. De gemeente Amsterdam verleende in 1904 een concessie voor 50 jaar.

Een Boedapester tramstel langs de Amsterdamse Poort in de richting Amsterdam, 26 mei 1957. De tram passeert het gebouw aan de rechterkant. Tot 1930 lag er een trambrug links van de Amsterdamse Poort. Op de tram een reclamebord van Persil.



De lijn Haarlem-Zandvoort werd geopend op 3 juli 1899. Ruim vijf jaar later op 6 oktober 1904 werd ook de lijn Haarlem-Amsterdam geopend. Het jaar daarop werden de doorgaande diensten tussen Amsterdam en Zandvoort, door de ESM geëxploiteerd. De route ging door Haarlem vanaf de Amsterdamse Vaart: Amsterdamse Poort, Lange Heerenvest, Anthoniestraat, Lange Brug, Kampervest, Kleine Houtweg, Baan, Houtplein, Tempeliersstraat, Emmastraat, Emmabrug en Leidschevaart.

Het tramstation in Haarlem bevond zich in de Tempeliersstraat, waar vier sporen naast elkaar lagen. Na de Tweede Wereldoorlog leek de toekomst voor de tramlijn Zandvoort-Amsterdam rooskleurig. Er werden jaarlijks zeven miljoen reizigers vervoerd, in 1946 elf miljoen, zonder de lokaaldienst Sloterdijk. Een zeer rendabele lijn dus. Er waren plannen om de lijn te moderniseren daartoe was er een ontwerp voor de aanschaf van nieuw materieel. Ook bestonden er plannen om de lijn in Haarlem buiten het centrum om te laten rijden. Het was de bedoeling dat de tram komend uit de richting Amsterdam ter hoogte van de Prins Bernhardlaan (aangelegd begin jaren vijftig) linksaf zou slaan en aan het eind rechtsaf de Schipholweg en via de Rustenburgerlaan en Baan naar de Tempeliersstraat.

De Prins Bernhardlaan werd om die reden extra breed aangelegd. De tram zou een vrije baan in de middenberm krijgen. Na afloop van de concessie (1954) maakte de gemeente Amsterdam bezwaar tegen het rijden met trams (vaak met vier rijtuigen) door de binnenstad naar het eindpunt in de Spuistraat. De gemeente wilde voortaan een eindpunt buiten het centrum. De NZH maakte daar op haar beurt bezwaar tegen, maar de gemeente ging niet overstag en besloot de NZH de lijn op te heffen. Zaterdag 31 augustus 1957 reed de tram voor het laatst.

He public kwam massaal afscheid nemen. Er waren afscheidsfeesten in Amsterdam en Haarlem. De Tempeliersstraat en het Houtplein in Haarlem waren te klein voor de duizenden belangstellenden. Vanwege de grote drukte, werd deze straat ook wel "Rue de Panique" genoemd. Op de achtergrond de St. Bavo Kathedraal aan de Leidsevaart.



De Tempeliersstraat te Haarlem op 14 mei 1957. Twee Métallurgiques motorwagens. De A 2 met ondermeer een "Hamburger" aanhangwagen is op weg naar Amsterdam.

Foto: L.J.P. Albers.

TRAJECT KENNEMERPLEIN/SOENDAPLEIN - ALKMAAR (1896-1924)

In 1896 opende de S.A. Belge de Tramways Néerlandais (Haarlem et extensions) te Brussel de 30 km lange stoomtramlijn Haarlem - Schoten - Santpoort (Hotel De Wijman) – Velsen – Beverwijk - Castricum – Limmen - Heiloo - Alkmaar.

In 1902 werd de lijn gekocht door de HSM die het beheer opdroeg aan de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen.

In 1909 kwam de tramlijn in handen van de NZH. In Haarlem vertrokken de trams van het Kennemerplein, aan de noordzijde van het station.

In 1913 werd het beginpunt verplaatst naar het Soendaplein in Schoten. Dit in verband met de opening van de elektrische stadstramlijn 1.

De stoomtram stak bij Velsen het Noordzeekanaal over, eerst via een brug, maar na 1906 via de Velserpont, die toen een veerdienst werd voor trams, voetgangers, fietsers en auto's.

Een tram op de pont: een unicum in Nederland. Er zijn na de eeuwwisseling enkele malen plannen gemaakt om in elk geval het traject Haarlem-Velsen te elektrificeren.

Deze plannen vonden echter geen doorgang.

De gehele lijn werd niet geëlektrificeerd en in 1924 vervangen door de autobus.



Stoomtram op het Kennemerplein, in Haarlem, (ca.1908). <https://youtu.be/mJ85lbhdT1Q>



Op deze woensdag vond op initiatief van de TS-werkgroep Scheveningen een rondrit plaats met NZH-motorwagen A 327. De rit ging vanuit Scheveningen via het oude centrum van Den Haag en Rijswijk naar het Stationsplein in Voorburg. De aanleiding voor deze bijzondere tramrit was dat exact die dag, zestig jaar geleden, de Leidse stadstram werd opgeheven, gelijktijdig met de Blauwe Tramlijnen van Leiden naar Katwijk en Noordwijk. Voor deze herdenkingsrit, was mede door de huidige OV-maatregelen in verband met het heersende coronavirus, een select gezelschap uitgenodigd dat voorzien werd van mondkapjes.

Affiche-ontwerp Martin Naber.

Vóór aanvang van deze bijzondere rit waren de genodigden bijeengekomen in de TS-remise en werden zij onthaald op de koffie of thee en gebak. Enkele genodigden mogen daarbij niet onvermeld blijven. Dat waren de werkers van het eerste uur, namelijk de heren Peter Kalse en Frank Haalmeijer. Deze twee pioniers begonnen in de jaren '60 in de NS-loods in Hoorn aan de voorbereidende werkzaamheden aan de A 327, die daar was ondergebracht, samen met het NZH-rijtuig B 26. Van een stoomtram-exploitatie aldaar was toen nog geen sprake!

De restauratie-geschiedenis van deze stadsmotorwagen is, zoals bij veel historische tramrijtuigen lang en ingrijpend geweest. In het TS-blad *Op Oude Rails* is in de afgelopen decennia uitvoerig aandacht besteed aan de restauratie van de A 327. Deze restauratie heeft grotendeels plaats gevonden bij de RET in de remise Delfshaven, waar het NZH-rijtuig gastvrij onderdak was aangeboden en weer voorzien werd van motoren. Dit was mede mogelijk door de inbreng van onder andere RET-medewerker Joop Laterveer.

De NZH-directie was ervanuit gegaan dat de motorwagen niet meer zou rijden en had de motoren laten verwijderen. Vele jaren is onder leiding van Peter Kalse en samen met Jan de Graaf gewerkt aan de restauratie en het rijvaardig maken van de A 327, waarna Raymond Naber het stokje van Peter na verloop van vele jaren heeft overgenomen.

De afgelopen decennia kreeg de TS bij de HTM de beschikking over een eigen ruimte: de voormalige pekelremise in Scheveningen. Ook heeft deze Leidse stadstram de afgelopen tijd gereden in Den Haag, Amsterdam en zelfs twee maal in het Nederlands Openlucht Museum te Arnhem. Daar verrichtte de A 327 bijna 25 jaar geleden de openingsrit van het trambedrijf.

Heel bijzonder was de terugkeer van de Blauwe Tram in Katwijk aan den Rijn in 2015. De A 327 reed daar samen met de A 106 een week lang door de Rijnstraat op een tijdelijk aangebracht spoor tijdens de traditionele feestweek, georganiseerd door Oranjevereniging in samenwerking met de Tramweg-Stichting en ons Genootschap. Een uniek evenement "MEMORY LANE" genaamd. Deze feestweek altijd gehouden in de laatste week van augustus was een hernieuwde ontmoeting met de Blauwe Tram en voor zowel de inwoners als Oranjevereniging zeker een hoogtepunt uit hun geschiedenis.

Aan de NZH-motorwagen A 106 is ruim dertig jaar door TS-medewerkers gewerkt om ook deze wagen in rijvaardige toestand terug te brengen. Deze wagen kon voor het eerst in Katwijk worden ingezet. Dit tramtype deed vanaf de jaren 1911/1912 voornamelijk dienst op de kustlijnen naar Katwijk en Noordwijk. Eind jaren '40 werd de A 106 afgedankt en kreeg net als zijn seriegenoten een nieuwe taak toebedeeld als noodwoning in de omgeving van Nieuwkoop.

Later werd deze veteranen ingericht als geluidsstudio. Tijdens onze restauratiewerkzaamheden in de jaren '70 aan de Budapester B 412 in Voorburg, kregen wij een tip van een bevriende relatie over de aanwezigheid van nog een NZH-tramrijtuig. Dat bleek de NZH-motorwagen A 106 te zijn.

Na bezichtiging hebben wij onze TS-collegae hierover geïnformeerd en vond na verloop van enige jaren het transport van de wagenbak plaats naar Scheveningen. En net als dertig jaar daarvoor, maar dan in omgekeerde richting, volgde de A 106 een deel van de route op een dekschuit.



Het gezelschap samen met de NZH-veteraan op het Stationsplein in Voorburg.

Foto: Johan Kres.

V.l.n.r.: Fred Hofman, Hans Bakker en Gertraud, Boudewijn Leeuwenburgh, Otto Dijkstra, Henk van den Born, Frank Haalmeijer, Rob van Oostenrijk, Ton Sloomaker, Han Geijp, Georg Groenveld, Peter Kalse, , Raymond Naber en André van der Ploeg.

Otto Dijkstra schreef hierover in Rail Magazine 379: "Voorafgaande aan en gedurende de rit werden verhalen over "toen" gedeeld. De deelnemers waren eensgezind over de stelling dat overheden niet altijd de juiste beslissingen hebben genomen ten aanzien van het openbaar tramvervoer. De nog altijd waarneembare vrije banen op dijen- of als fietspaden in het landschap (Heemstede - Zandvoort, Buiksloot - Monnickendam, Leidschendam-Voorschoten) getuigen daarvan".

Bouw casco's Blauwe Tram A619/A620 aanbesteed!

Afgelopen vrijdag zijn de contracten getekend voor de bouw van de casco's van de historische Blauwe Tram A 619/620 van de NZH.

Foto: Maurits van den Toorn.

■ BLAUWE TRAM UIT VORIGE EEUW GAAT WEER RIJDEN
De Blauwe Tram, die vanaf 1932 tussen Haarlem en Leiden reed en vanaf 1949 van Leiden naar Katwijk, Noordwijk en Den Haag, moet in 2024 weer gaan rijden. 'Dit is de grootvader van de trams die nu in Den Haag rondrijden', zegt Wim Beukenkamp, voorzitter van Stichting De Nieuwe Blauwe Tram, tegen Omroep West. In de nieuw te bouwen tram worden originele onderdelen aangebracht.

It giet oan! Een gereconstrueerde A619/620 gaat er daadwerkelijk komen. Vanmiddag 24 oktober kregen wij via facebook van voorzitter Wim Beukenkamp te lezen, dat er in de werkplaats te Haarlem een nieuwe fase voor de herbouw van de Tweeling tram was ingegaan. Helaas door de tweede golf van Covid-19 geen feestelijke bijeenkomst. Wim Beukenkamp, penningmeester Wim Bloem en Patrick Peterse namens Peterse Las en Constructie uit Winkel ondertekende de overeenkomst voor de herbouw van de casco's van deze legendarische tweelingtram.

Pagina groot kreeg het project in de Haagse courant aandacht. Men schreef op 1 december: "Van de historische Blauwe Tram die tussen Den Haag en Leiden reed, resten alleen nog foto's. De gelede rijtuigen werden slachtoffer van een sloopwoede. Maar de historie wordt nieuw leven ingeblazen door reconstructie van dit cultureel erfgoed".

De casco's zullen in maart en april 2021 opgeleverd worden. Peterse heeft eveneens ook de opdracht verworven voor het herstel van de carrosserie van de NZH- autobus 5023 van het NZH-museum. Deze bus is de directe opvolger van de A619/620. Bouw mee aan de A619/620 schreef Wim aan de facebook lezers om het project te steunen, dit is heel hard nodig want nu gaan de echte kosten komen.



Casco's A 619/620 in productie. Op 5 en 11 december werden er al foto's gemaakt door Wim Beukenkamp in Winkel.

Aanwinsten

Attributen

Bronzen gedenkpenning van de N.V. Nederlandsche Spoorwegen met tekst: 'Ter herinnering aan de eendrachtige opvolging van het stakingsbevel, 17 september 1944', (*John Aarts*).

5 houten schaalmodellen: A 400 en 2 B 400; hoge A 500 en hoge B 500, (*A.v.d. Schaaf*).

4 uniformknopen RTM van de Leidse paardentram.

Beckson apparaat, 2 verschillende kniptangen, uniformpet rijdend personeel en lederen uniformpet onderhoudspersoneel, (mevr. G. Peper-Kroon).

Messing luchtfluit motorrijtuig A 512, Voorburgs straatnaambord KONINGIN WILHELMINALAAN, interieurbordjes VERBODEN TE ROOKEN en OEGSTGEEST, rijtuigsleutel, plateel bonbonnière met tekst 'NZH 1881-1956' en bronzen gedenkpenning in etui '100 jaar NZH', (P.P.M. Kalse).

Documentatie

2 NZH-boekjes, 14 publicaties over de Leidse historie en 4 boeken uit de serie "In oude ansichten", (mevr. G. Peper-Kroon).

Reisgids Alkmaar, ca. 1900, met o.m. vertrektijden stoomtrams naar Amsterdam en Haarlem.

Wijziging dienstregeling d.d. 1 november 1942 van de bootdienst Monnikendam-Marken v.v.

Vrijkaart NZH 1944 Amsterdam-Monnikendam t.n.v. echtgenote ambachtsman I C.J. Koek.

Vrijkaart NZH 1945 Amsterdam-Volendam en Zunderdorp-Purmerend t.n.v. ambachtsman I C.J. Koek.

Stamkaart openbaar streekvervoer ten name van J.A. Koek, Monnickendam.

Tarievenkaart enkele-rit en retour van de Waterlandse Tram, jaren '50.

Vervoerbewijs Marken Express Amsterdam-Volendam en idem voor een kind t/m. 9 jaar.

48 foto's stoomtram Waterland en 69 foto's elektrische tram Waterland, ansichtkaart stoomtram

Ilpendam en knipsel trekschuit Edam-Volendam, (mevr. C.H. Koek-Reus).



Map met 108 modellen van plaatsbewijzen, jaren '50, (Henk Eijssens).

Map met knipsels en plaatsbewijzen van de lijn Amsterdam-Zandvoort, (Joep Scheerder).

9 plakboeken met 198 knipsels van de NZH uit de periode 1944-1949.

3 negatieven van de Waterlandse Tram en 4 van de lijn Amsterdam-Haarlem-Zandvoort.

11 krantenartikelen over de opheffing van de Waterlandse tram in 1956 en van Amsterdam-Haarlem-Zandvoort in 1957, (*Marius van Rijn*).

28 plaatsbewijzen: 7x Haarlemse Paardentram, (5x 5 ct en 2x 10 ct);
ENET: Ceintuurbaan en Haarlem-Bloemendaal, 2x 10 rittenkaart;
ESM: Amsterdam-Haarlem, inclusief Ceintuurbaan, 2x;
NZH: Tram- en buslijnen Haarlem (kind t/m 9 jaar), 2x een rit;
Leiden (Hoge Rijndijk/Kersenstraat)-Oegstgeest of Sloterdijk-A'dam (C.), 2x een rit;
Voorburg (Dorp)-Leidschendam (Julianaplein) of Haarlem (Stad), 2x een rit;
Zandvoort-Amsterdam (W.), kind, retour;
Den Haag (Malieveld)-Leiden of Haarlem (Tempeliersstraat)-A'dam (C.), 2x een rit;
Voorschoten-Leiden (Kersenstraat) of Tram- en buslijnen Haarlem, 2x een rit;
Den Haag-Leiden of Haarlem (Tempeliersstraat)-Amsterdam (C.), 2x retour;
Den Haag-Leiden of Haarlem-Amsterdam (W.), retour;
Den Haag-Leiden (Station), retour;
Bentveld-Amsterdam (C.), retour;
Amsterdam (Stationsplein)-Volendam, retour, (*John Aarts*).

Obligatie NZHTM no.2728 groot 1000 gulden en gedateerd Amsterdam, 1 juni 1909, (P.P.M. Kalse).

Boek 'Een reisje in Zuid-Oostelijk Noord-Holland (1906), 100 pagina's met beschrijving van de plaatsen die per Noord-Hollandsche Tram waren te bereiken: Broek, Monnikendam, Edam, Volendam, Purmerend, Beemster, De Rijk en Alkmaar en omgeving.

Dienstregeling Noord-Hollandsche Tram ingaande 15 april 1928 van de lijnen Amsterdam-Edam v.v., Monnikendam-Marken-Volendam v.v., Amsterdam-Alkmaar v.v. en Kwadijk-Edam-Volendam v.v.

Diversen

Boek "STATION HAARLEM, Hollandsche sporen door Haarlem en omstreken", (484 pagina's).

5 ringbanden met foto's, 5 Blauwe Tramboeken, 8 spoor- en tramboeken, (*John Aarts*).

3 zwart/wit posters, 6 tramboeken, w.o. 3 Blauwe Tram, div. documentatie, (*A.v.d. Schaaf*).

N.V. Electriche Spoorweg Maatschappij, Amsterdam, 25 augustus 1913.

Bewijs van aandeel no. 14780 groot tweehonderdvijftig gulden met talon en 16 dividend bewijzen.

Flyer (ca. 1910) van de Electriche Spoorweg Maatschappij Amsterdam-Haarlem-Zandvoort E.S.M. Treinen elke 10 minuten met onder meer afbeelding van een Métallurgique motorrijtuig en de route Amsterdam, Haarlem, Zandvoort met zijtak Bloemendaal in oranje kleur en diagonaal weergegeven. Tevens in oranje: Electric Railway Company Amsterdam-Haarlem-Zandvoort. Cars every 10 minutes. Op de keerzijde van de flyer: Electriche Spoorweg Maatschappij. Gemakkelijkste route van Haarlem naar Amsterdam en Zandvoort. Aansluiting naar Bloemendaal per electriche tram. Kosteloos overstappen op de Ceintuurbaan te Haarlem. Eindpunt te Haarlem Tempeliersstraat bij Den Hout. Eindpunt te Amsterdam Spui bij de Kalverstraat, (aangevuld met vier zwart-wit foto's). In oranje: Electric Railway Company. Easiest route from Haarlem to Amsterdam, Zandvoort en Bloemendaal. Free transfers on Beltline in Haarlem. Terminus in Haarlem Tempeliersstraat near the Park. Terminus in Amsterdam Spui near Kalverstraat.

Schaalmodel NZH-motorrijtuig A 452 en twee B 450-rijtuigen in verschillende fases van opbouw,

13 boeken, waaronder 6 Blauwe Tramboeken en 6 foto's, (W. Hoedeman, Heemstede).

17 boeken, waaronder 3 Blauwe Tramboeken, 2 stuks 33-toerenplaatjes "De Noord-Zuid in geluid" en fotoverslag van de berging van het NZH-motorrijtuig A 106 te Nieuwkoop en het transport deels per dekschuit naar de TS-vestiging in Scheveningen, 9 dia's, 12 knipsels en 175 foto's, (P.P.M. Kalse).

Boeken 'Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen 1832-1938 en '20 jaar geschiedenis van de Nederlandsche Vereniging van Vervoerspersoneel 1936-1956', (Crisis, Bezetting en Wederopbouw).

OPROEP

Elk jaar wordt onze museale collectie uitgebreid met schenkingen en overnames. Dit 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 412 327

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.

Oproep in het maandblad
Rail Magazine.

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. In dit verband mogen wij u verwijzen naar de linker kolom op onze website www.blauwetram.nl onder ANBI.



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@hgjgroenveld.demon.nl



Onze stichting heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot ons wenden.

Vraag & aanbod

De rubriek Vraag & Aanbod is door iedere lezer van Rail Magazine gratis te benutten. Indien u iets hebt aan te bieden of u zoekt iets dan kunt u dat kenbaar maken in de voor u gereserveerde ruimte. De enige beperking is dat het kort en bondig en strikt persoonlijk moet zijn. Commercieel getinte aanvragen worden zonder nadere uitleg geweigerd. Uw opgave gelieve u te zenden aan Egbert van Werkhoven, Postbus 153, 5201 AD 's-Hertogenbosch; e-mail: ewerkhoven@railmagazine.nl.

Gevraagd:

De Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram (www.blauwetram.nl) is voor haar museale collectie nog steeds op zoek naar alle mogelijke documentatie en voorwerpen, die betrekking hebben op het trambedrijf van de NZH, de Noord-Zuid-Hollandse Tramweg Maatschappij. Onze organisatie verzorgt al meer dan 30 jaar exposities in musea en bibliotheken waar het verworven erfgoed aan de belangstellende bezoeker wordt getoond. Reacties worden met belangstelling ingewacht op telefoonnummer 010-5215215. Correspondentieadres: Rubenslaan 49, 2661 RV Bergschenhoek.



Het coronavirus (COVID-19) beïnvloedde vanaf begin maart ons dagelijks leven. NZH-motorrijtuig A 327 met goederenwagen C 32 op de anders zo drukke Laan van Meerdervoort nabij de HTM-remise Lijsterbesstraat.

Foto's: J.A. Geijp.



WIJ WENSEN U NOG EEN VOORSPOEDIG NIEUWJAAR!