



JAARVERSLAG 2021

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



 KENNISMAKEN MET DE BLAUWE	blz. 3 t/m 10
 MEERWAARDE IN DE POLDER	blz. 12 t/m 18
 MODELBOUW NZH A 252 – 263	blz. 19 t/m 22
 MIJMERINGEN	blz. 25 t/m 27
 RESTAURATIE	blz. 31 t/m 34
 JUBILEUM EVENEMENT NOM	blz. 37 t/m 41
 ZESTIG JAAR GELEDEN...	blz. 50 t/m 55
 UITBREIDING MUSEALE COLLECTIE	blz. 58 t/m 62



JAARVERSLAG

Stichting Historisch Genootschap "DE BLAUWE TRAM"

INTRO

Ook dit jaar hebben onze donateurs mede door hun onmisbare financiële steun het mogelijk gemaakt dat wij onze activiteiten konden ontplooiën en de collectie verder kon groeien. Wij hopen ook in 2022 op uw steun te mogen rekenen. 2021 was een jaar waarin wij de onrustige periode van het coronavirus nog niet achter ons konden laten, maar onze activiteiten met onverminderde energie en ambitie konden voortzetten.

Naast het inrichten van een deeltentoonstelling in het Haags Openbaar Vervoer Museum (HOVM) en zijn wij bezig geweest met het voorbereiden van een tentoonstelling in Museum Voorschoten. Dit zorgt voor hernieuwde belangstelling voor het legendarische NZH-trambedrijf. Opzienbarend was de aankomst van de A 619/620 casco's in Haarlem waar de reconstructie van start ging. Verder zijn in dit jaaroverzicht weer persoonlijke verhalen opgenomen, alsmede diverse restauratie-projecten en modelbouw. Met een stand waren wij een weekend actief in het Nederlands Openlucht Museum (NOM) te Arnhem in verband het 25-jarige jubileum van de tramdienst. Ook in 2022 zullen wij voluit verdergaan met het NZH-erfgoed, zoals u dat van ons gewend bent. Het is te hopen dat de ingrijpende coronamaatregelen spoedig zullen verdwijnen.

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: info@blauwetram.nl

Bestuur/redactie/
secretariaat: Georg Groenveld
Han Geijp
Raymond Naber
Johan Kres

Eindredactie: Angelika Koek

Webmaster: Otto Dijkstra en Niek Hesp
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, 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: Haarlem, 10 april 2021, aankomst eerste casco A 619 van de "Tweelingtram". Foto: Han Geijp.

KENNISMAKEN MET DE BLAUWE: het normaalspoor door Otto Dijkstra

De in het Haagse Bezuidenhout woonachtige strandgangers konden in de jaren vlak voor de Tweede Wereldoorlog gebruikmaken van twee tramlijnverbindingen met Scheveningen. Dat was HTM-lijn 15, een zomerlijn, die via het tracé van lijn 13 van het Stuyvesantplein via de Louise de Colignystraat de kruising van de Bezuidenhoutseweg met de Boslaan bereikte en vandaar de routes van lijn 7 en lijn 9 volgde naar het Kurhaus. De tweede tramlijn was die van de NZH. Dat was een lokaallijn. De daar rijdende trams reden oorspronkelijk van Leiden via de Voorburgse Parkweg en de K.W.-laan, langs de rand van het Bezuidenhout en verder via de Schenkweg, Bezuidenhoutseweg, Koningskade en Raamweg, Badhuisweg naar het eindpunt Scheveningen.

Na de oorlog werd het tracé van lijn 13 door het Bezuidenhout opgebroken. Vanwege een desastreuus verlopen onjuist geallieerd bombardement op 3 maart 1945, gevolgd door een allesvernietigende brandstorm was het gebied onbewoonbaar geworden. Een herlegde tramlijn zou in niemandsland hebben gelegen. In plaats hiervan kwamen na de oorlog eerst HTM-buslijn S, die de oude lijn 15 in de zomermaanden verving en daarna buslijn L die vanaf de Schenkkade via de L. van N.O.I. (Laan van Nieuw Oost-Indië) en de Van Alkemadelaan uiteindelijk naar het Tesselseplein reed. Maar er was nog een verbinding met Scheveningen en dat was een spoorlijn.

Dienstbetoon

Het zal in de zomer van 1953 zijn geweest dat mijn vader mij trakteerde op een ritje met de trein van Scheveningen Kurhaus naar het Haagse stationnetje Laan van N.O.I. waar alleen de treinen van de Hofpleinlijn en dus ook die naar en uit Scheveningen stopten. Het stationnetje van de "Laan van Noi" zoals de echte Hagenees het placht te zeggen, bestond uit bakstenen perrons met vervelozе, ietwat verwaarloosde wachtgelegenheden. Het zag er eigenlijk niet uit, zo is te zien uit foto's van rond 1960.



Station Laan van Nieuw Oost Indië. (L. van N.O.I.).



Eindpunt van de HTM-Lijn 6 op het Stuyvesantplein.



Omdat scribent dezes in het Haagse Bezuidenhout woonde, wachtte hem na aankomst uit Scheveningen nog een wandelingetje door de Stuyvesantstraat naar huis. Via die lange Stuyvesantstraat was halverwege het eindpunt van lijn 6 te zien.

Stuyvesantstraat in het Bezuidenhout.



Het karakteristieke NS-kopstation Scheveningen Kurhaus.



Poster Étoile du Nord.

In de spits werd aan de Laan van N.O.I. eveneens door de treinen van het Haagje naar Leiden en verder v.v. gehalteerd. De dienst op de spoorlijn naar Scheveningen, waarvan het dienstbetoon in de jaren voorafgaand aan de opheffing al danig was verminderd, zou op 3 oktober 1953 worden beëindigd om de aanleg van wegen en woningbouw in Mariahoeve mogelijk te maken.

In mijn herinnering kende het station Kurhaus op het laatst nog maar twee onder de kap doodlopende sporen. Een daar hangende reclame herinner ik me nog goed: een ster aan het einde van een spoor. Later kwam ik de poster weer tegen en die heeft ook gedurende een aantal jaren in de hal van mijn eerdere huis gehangen. Het was een propaganda-uiting van NS en de CIWL om toch vooral naar Parijs met de Étoile du Nord te reizen.

Een andere rit die ik samen met mijn vader maakte ging vanuit Scheveningen met de NZH-Blauwe Tram, die begon tegenover het Palace Hotel aan de Gevers Deijnootweg. Wij zijn toen ingestapt in de A 513 en liepen helemaal naar voren om plaats te nemen half naast/schuinachter de wagenvoerder. Dan "had je een mooi uitzicht over de baan", zei mijn pa. Van de hierop volgende rit over de Badhuisweg en door de Nieuwe Scheveningse Bosjes is me weinig meer bijgebleven dan het indringende hese gefluit in de bosjes.



Gevers Deijnootweg, eindpunt Scheveningen. Instappen in de A 513 met de opvallende ovale ramen op het middenbalkon.



Badhuisweg, Scheveningen, op de achtergrond het Kurhaus.

Wel herinner ik me de rit langs de eindeloze muur op de Schenkweg. Die muur eindigde bij een kantoor annex magazijn van Van Houten's chocolade. Daar werd het Schenkviaduct gekruist. Overigens zijn de Schenkweg, de muur en "Van Houten" in het midden van de jaren zeventig volledig verdwenen.



Den Haag, Schenkweg, nabij de halte "Nova Zembla". Forensendienst met A 516-B 510-B 520.

Foto: Ferry van Loon.

We stapten uit de "Blauwe" bij de halte Adelheidstraat naast de schooltuintjes en het Schenkviaduct. Naar mijn mening werd de halte onder het tochtige Schenkviaduct aangeduid als "Nova Zembla". Bij de halte Adelheidstraat stapten maar weinig reizigers in of uit, die nog woonachtig waren in het restant van het weggebombardeerde Bezuidenhout. Vervolgens stond ons een nog grotere wandeling over de Schenkkade naar huis te wachten.

Ovale vensters

Voor mij onderscheidde de hoge A 500'en zich van de andere door de groter uitgevallen ovale ramen op de balkons en helemaal van de Blauwe Trams die uit twee delen bestonden (A 600'en) of juist geen ovale vensters hadden (B 200'en). Van de serie-aanduidingen had ik echter toen, begin jaren '50, nog geen benul. De goudkleurige nummers vielen me niet eens op.

Je herkende trams gewoon aan hun uiterlijk en het gemaakte geluid, niet aan nummers.

Die gewaarwording kwam pas enkele jaren later nadat ik lid van de NVBS was geworden.



Halte Voorburg Dorp. Inrukkende forensendienst, bestaande uit motorrijtuig A 513, een hoge B 500 en als laatste de Boedapester B 510. Foto: Luud Albers.

Duinenmars

In het midden van de jaren vijftig werd ik welp bij de Haagse padvinderij (Woudlopers). En in die hoedanigheid werd woensdagsmiddags onder leiding van de welpenleider gespeeld in het Haagse Bos, maar werd ook deelgenomen aan diverse door andere verenigingen georganiseerde wandelactiviteiten. Zo herinner ik mij een tramrit met de "Blauwe" in 1956 vanaf de Schenkweg, halte Cornelis Speelmanstraat, naar Scheveningen om met de padvinderij de Duinenmars te lopen.



Halte Cornelis Speelmanstraat. Foto: J.C. de Jongh.



Voorburg remiseterrein, overstappen. Foto: Hans Offerman.

Een andere keer was sprake van een filmavond in Voorburg. Van die rit is mij het achteruit inrijden van de remise in Voorburg bijgebleven.

We dienden toen op het remiseterrein vanuit de achterwagen in het motorrijtuig over te stappen. Het aanhangrijtuig bleef daar achter. Overigens geen ongebruikelijke gebeurtenis dat overstappen.

Fenomeen

Een lange rit met het fenomeen Blauwe Tram maakte ik op mijn verjaardag in 1957. In het vorige jaarverslag schreef ik dat mijn tante en mijzelf in aansluiting op de tram en bus uit Amsterdam en Haarlem in Noordwijk weer de tram pakten. Die tram zou ons naar Den Haag brengen. Van die rit naar de Haagse Bezuidenhoutseweg bij het station SS en vandaar verder met tramlijn 4A naar de eindhalte Overbosch, is mij ook weer weinig bijgebleven. Maar gelukkig zijn daar nog de foto's van, van Hans van Engelen.

Wel weet ik dat ik een enorm pakket meezeulde. Daarin bleek na thuiskomst mijn verjaarscadeau in te zitten: een elektrische trein (H0-treinset DA 846/3 van Märklin). Inmiddels schreden de jaren voort en zo voerde een fietstocht in de zomervakantie van 1959 ons naar het Leidse Stationsplein. Mijn eerste indruk was dat het daar wat trams betrof drukker was dan in Den Haag. Kennelijk imponeerden mij de lange blauwe Boedapester tramtreinen, Tweelingen met aanhangrijtuigen en daar tussendoor hobbende stadstrams (type 300) alsmede de gele Haagse Buitenlijners op dertienjarige leeftijd meer dan de bijna gemeengoed geworden even gele PCC's in mijn woonplaats. Van de dienstuitvoering is mij bijgebleven dat rond de tijd dat ik daar was (12.00 -14.30 uur.) de Boedapesters vrijwel uitsluitend tussen Leiden en Katwijk en de Tweelingen tussen Leiden en Den Haag dan wel Noordwijk reden. De trams naar Katwijk en Noordwijk stonden dan naast elkaar op het Stationsplein hun vertrek af te wachten. De Blauwe naar Den Haag stopte op de Stationsweg.



Blauwe Tram aan de halte Bezuidenhout. 10-5-1958.



HTM-halte Overbosch van lijn 4A. Lijn 4 naar Marlot (L) passeert net.



Leidens Ontzet extra druk tramverkeer op het Leidse Stationsplein, 3 oktober 1960.

Foto's: Hans van Engelen.

Naar ik me later op een NVBS-avond in de Haagse Helenastraat heb laten vertellen, werden voor de spits de halve schakels Boedapesters met een stuurstandrijtuig en de A 600-en met een aanhangrijtuig op het Stationsplein versterkt. Dit geschiedde alleen richting kust.

Kustlijnen

In de kerstvakantie van 1959, in de laatste winter van de kustlijnen, ben ik met een dagkaart van hfl 3,50 van Den Haag naar Noordwijk en op de terugrit met overstappen te Rijnsburg van Noordwijk naar Katwijk en vandaar terug naar Den Haag gereisd.



Brug over het Oegstgeesterkanaal met A 608/607 en ahr. "Nunspeter" B 15. Rijnsburg, 11 september 1960. *Foto: Jan Bonthuis.*

Hiervan zijn me de brug over het Oegstgeesterkanaal op weg naar Noordwijk vanuit een dansende "Nunspeter" achter de A 617/618 en de bijzonder nauwe Tramstraat te Katwijk bijgebleven. Door op een balkon je hand uit te steken kon je in die straat als het ware op de ruiten van de huizen tikken. Op het eindpunt lagen maar liefst drie sporen naast elkaar, maar om het de reizigers makkelijk en veilig te maken, wachtte destijds, als het zo uitkwam, een aankomende (extra) tram altijd op de vertrekkende tram.



Eind/beginpunt in Noordwijk met de Blauwe Tram en grijze NZH-bus van Haarlem via Noord- Katwijk naar Den Haag. Reizen duurde in april 1957 bijna vier uur. Dat was inclusief de ritten met GVB-lijn1 naar de Spuistraat in Amsterdam en HTM-lijn 4 of 4A naar Overbosch in Den Haag.

Foto: Hans Offerman.

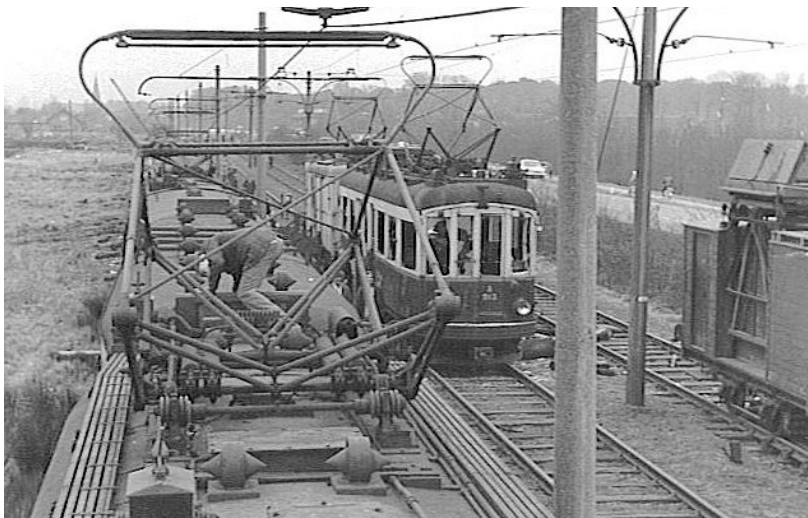
RITNUMMER		D70
Haarlem, Station N.S. . . . V	12 30	
" Tempeliersstraat . . . "	35	
Stat. H.std.-Aerdenh. . . "	41	
Heemstede, Glip . . . "	—	
Bennebroek, Laan . . . "	50	
Vogelenzang, Dorp . . . "	55	
de Zijk . . . "	—	
Hillegom Wilh laan . . . "	—	
Lisse, Vierkant . . . "	—	
Sassenheim, Teylingerlaan . . . "	—	
Voorhout, Soldaatje . . . "	13 05	
Noordw.hout, Dorp . . . "	12	
Noordwijk B., Wilh.str. . . "	13 20	
Noordwijk Zee . . . A	—	
A'dam (Centr.) Spuistr. . . V	11 35	
" (West) Krommert . . . "	46	
Sloterdijk . . . "	48	
Burgem, de Vlughtlaan . . . "	50	
Yeenderij . . . "	57	
Halfweg . . . "	—	
Vinkebrug . . . "	—	
Liedebrug . . . "	12 06	
Haarlem, Amst. buurt . . . A	12 18	
" Temp.str. . . "	—	
Noordwijk Zee . . . V	13 30	
Noordwijk Binnen . . . "	36	
Rijnsburg, Splitsing . . . "	46	
Oegstgeest, Leidsebuurt . . . "	51	
Leiden, Station NS . . . A	13 58	
Leiden, Station NS . . . V	14 00	
" Tuinstadwijk . . . "	10	
Voorsehoeten, Dorp . . . "	20	
Voorburg, Viaduct . . . "	34	
" Dorp . . . "	39	
Den Haag, Malieveld . . . A	14 49	

Met NZH-tram en -bus van Amsterdam (Vondelstraat) naar Den Haag (Bezuidenhout) moest in april 1957 rekening worden gehouden met een reistijd van bijna vier uur (11.10 ~ 15.05).

Over en uit

Twee jaar later, in de zomer en herfst van 1961, troffen tramvrienden uit Den Haag en omgeving elkaar weer voor de NZH-remise Voorburg. Meer dan eens, was dit rond de klok van half vijf tot half zes omdat dan namelijk de spitsdiensten AA, BB en CC uitreden. Die bestonden altijd uit een hoge A 500 en twee hoge B 500-en. Maar één dienst van deze had nog een B 500 met kleine ovale ramen, dat was Boedapester B 510. Jammer dat (met de kennis en pecunia van nu) de combinatie H 303 (ex-A 508) en B 510 niet konden worden behouden.

Het was in die periode dat ik voor deze remise werd aangemoedigd om lid te worden van de NVBS. Pal na de opheffing van de Blauwe op 9-11-1961 belandde het eerste nummer van Op de Rails thuis op de mat. Op de cover prijkte zowaar een A 500, een hoge (!) met een tweetal bijpassende ex-stuurstandrijtuigen. Goed dat ik inmiddels lid was geworden. Maar met de NZH was het over en uit. Het decembernummer van OdR behandelde de laatste diensten van zowel NZH als HTM tussen Den Haag en Leiden. Toen werd ik gewaar wat ik op die gedenkwaardige avond van de 9^e november had gemist.



Voorschoten, Allemansgeest, de sloopplaats waar de Blauwe Trams werden verbrand. Gelukkig hebben enkelen nog wat NZH-souvenirs veilig kunnen stellen. Op de rechter foto de buit die ik nog kon bemachtigen.

Maar daarna heb ik met mijn jeugdvriend uit onze Moucheronstraat Han Geijp vaak de sloopplaats in Voorschoten aan de Kromme Vliet bezocht. Veel onderdelen hebben we toen "geleend" om die attributen jaren later cadeau te doen aan het NZH-vervoermuseum of in te brengen in de collectie van de Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram. Daar zaten onder andere enkele snelheid-beperkingsborden bij (20, 45 en N), het bord "De toegang tot den tramweg is verboden", een stukje rijdraad met hangkabel en één van de lijnfilms van de A 512.



Einde van een Tweelingtram. Het moderne vervoer van weleer werd onmiddellijk in de fik gestoken. Het ging de slopers alleen maar om het metaal. Maar er is hoop als wij kijken vanaf bladzijde 12.

Terugblik vanaf het jaar 2021

Medio jaren '80 van de vorige eeuw werd het Voorburgse remisecomplex gesloopt, daar waar gedurende ruim honderd jaar stoomtrams, Blauwe Trams en ook nog autobussen onderdak hadden gevonden. Op initiatief van het Genootschap kon gelukkig een nog aanwezige betonnen bovenleidingmast worden gespaard en als gedenknaald hier worden opgesteld. De onthulling vond in 1991, **dertig jaar geleden**, plaats door de wethouder Openbare Werken van de gemeente Voorburg, ir. Joop Wijnants. (Zie blz. 52).

Veertig jaar geleden richtte het Genootschap in Museum Swaensteyn te Voorburg een eerste uitgebreide Blauwe Tram-tentoonstelling in, geopend door de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, tevens vice-premier, ir. D.S. Tuijnman. Deze tentoonstelling "Blauwe Tram te Kijk" werd van 9 mei tot 21 juni gehouden en georganiseerd i.v.m. met het **100-jarig bestaan van de NZH**. Op 10 april 1981 is eveneens het NZH Vervoer Museum ontstaan aan de Leidsevaart in Haarlem.

Luud Albers (l) overhandigde bij die gelegenheid de minister een bijzonder grammofoonplaatje, dat speciaal werd uitgegeven t.b.v. de restauratie van de Boedapester B 412.
Rechts mede organisator, Georg Groenveld.

Foto: Hans van Lith.



Inmiddels **zestig jaar geleden**, kwam op de avond van 9 november 1961 in Voorburg een einde aan het trambedrijf van de NZH door de opheffing van de laatste tramlijn Leiden-Den Haag.

Vier dagen later vertrokken de trams vanuit de remise Voorburg en vanaf het Stationsplein Leiden naar hun definitieve eindbestemming: slooterrein Allemansgeest, gelegen tussen Voorschoten en Leiden. Hiernaartoe werden heel wat "reddingsacties" ondernomen om nog wat tramonderdelen te kunnen bemachtigen. (Zie blz. 10).

90 jaar geleden, werd in de maand juni 1931 het vijftigjarig bestaan van de NZH uitgebreid gevierd. Alle tramstationsgebouwen waren op fraaie wijze versierd.

Gelijktijdig werd toen het hoofdkantoorgebouw aan de Leidsevaart in Haarlem geopend.

In 1911, werd **110 jaar geleden** met feestelijk vertoon de elektrische stadsdienst Leiden geopend en zo ook de elektrische tramlijn Leiden-Katwijk (enige maanden later nog gevolgd door de tramverbinding Rijnsburg-Noordwijk). Al eerder dat jaar was al de remise annex werkplaats in Rijnsburg gerealiseerd.

Het was **140 jaar geleden** dat de NZH haar eerste tramverbinding opende met de stoomtramlijn Haarlem-Leiden via de Bollenstreek met als centraal punt Hillegom.

MEERWAARDE IN DE POLDER door Han Geijp 10 april



Aflevering van het eerste casco A 619. Na het loskoppelen van de vrachtwagen met hijskraan zal het casco worden opgehesen.

In het gure voorjaarsweer waren die dag een dertigtal mensen in afwachting van hetgeen er komen zou. Het leek wel alsof de intocht van Sint-Nicolaas aanstaande was.

De meeste belangstellenden met foto- en filmcamera in de aanslag. Even na elf uur arriveerde een truck met oplegger van de firma Brouwer, transporteur van zwaar en speciaal transport er werd gestopt voor de roldeur aan de Adriaan Hofmanweg no. 37 te Haarlem. Op de oplegger het casco A 619 gebouwd door de firma P. Peterse te Winkel en welke vervolgens na stralen, conserveren en spuiten door Castricum Repair, strak in de lak was gezet. Het eerste deel van de Blauwe Tram, de zogeheten "Tweelingtram" werd gefotografeerd en op film vastgelegd.

Er kwam iets terug dat ooit verloren was gegaan en voor velen een legendarische NZH-tram. Enkele oudere belangstellenden hadden deze tram ooit in bedrijf gezien, maar dat is ruim 60 jaar geleden, toen waren ze nog jong. Deze Blauwe Tram, vrij modern destijds, was de eerste gelede tram in Nederland. Tien tramstellen werden er ooit van gemaakt bij de beroemde Koninklijke Beijnes Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens en werden door de NZH in dienst gesteld op 31 december 1932.

Jos Brouwer, de specialist in zwaar transport en zeker geen onbekende in de tramwereld was die dag eveneens actief in Arnhem. Op vr/za 9/10 april 2021 ging de HTM 779 van Scheveningen naar het Nederlands Openlucht Museum (NOM) in Arnhem, om het rijseizoen luister bij te zetten bij het 25-jarig jubileum van het trambedrijf. In de remise van het NOM was een kleine tentoonstelling ingericht en een simulator stuurstand opgesteld. Op 21, 22 en 23 april vonden testritten plaats met het HTM-stel 274-779.



Aankomst in het Nederlands Openlucht Museum.

Afladen, voor de firma Brouwer een routineklus. Foto's: Raymond Naber.

Na aankomst van het casco A 619, zou vier weken later ook het tweede casco A 620 arriveren in hun domein. Een bijzonder meerwaarde in de Waarderpolder gezien deze reconstructie die gaat aanvangen aan de Adriaan Hofmanweg, naast het NZH-Vervoer Museum.

Optimistisch als ze zijn, wil het enthousiaste vrijwilligersteam van de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram (SDNBT) deze klus klaar hebben in 2024, ter gelegenheid van het feit dat 100 jaar geleden de Blauwe Tram werd geïntroduceerd. Een loffelijk streven nu het echte werk kan beginnen.

De nieuwe behuizing/werkplaats is er klaar voor en de gereedschappen zijn geordend.

Zo'n dertien vrijwilligers gaan deze uitdaging aan om dit project te voltooien. Op 3 april kwam de werkgroep voor het eerst bijeen.

Dit tramtype is omgeven met historie en bediende het reizigersvervoer op het normaalspoornet binnen de regio Noord- en Zuid-Holland. Reizigers konden vanaf Haarlen via de Bollenstreek naar Leiden en Scheveningen. Een dominerende verschijning door de opvallende strakke vormgeving bepaalde deze tram toen het straatbeeld, maar symboliseerde eveneens de vooruitgang naar een moderne tijd in het openbaar vervoer. Dit ontwerp mag worden gezien als voorbeeld voor de hedendaagse gelede tramrijtuigen en kan worden beschouwd als een belangrijke aanvulling voor het historisch rijdend erfgoed.



Leiden, Stationsplein 'tweelingtram' A 619/620.

Interieur zoals de nieuwe A 600 er uit moet gaan zien. Foto: NZH.

Pas enige jaren later kwam het besef dat we misschien wel het kind met het badwater hadden weggegooid schreef Haarlems burgemeester Jos Wienen in het voorwoord van het eerste boekje over deze NZH-tram. Een uitgave van de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram (SDNBT) "Het waren iconen van de Nederlandse spoor- en tramindustrie van de Haarlemse materieelfabrikant J.J. Beijnes.

Met dit deel van ons cultuurhistorisch erfgoed maken we een beetje goed wat we in eerdere onbezonnenheid hebben veronachtzaamd". Een rit met deze iconische gelede tram was een beleving op zich, waarbij het immer behulpzame personeel mede zorg droeg voor de goede sfeer.

Naast het boekje over de A 600 motorrijtuigen van SDNBT zullen meer boekjes verschijnen over andere NZH-tramtypen. Zo zal er een reeks ontstaan om de reconstructie van de nieuwe tweelingtram mede te financieren.

Jos Wienen schreef verder in zijn voorwoord dat hij nog bijzondere herinneringen had aan het tram- evenement in Katwijk aan den Rijn in 2015, toen hij daar nog burgemeester was. In die traditionele feestweek, ter ere van de verjaardag van Koningin Wilhelmina (*31 augustus*), gaf de Oranjevereniging Katwijk aan den Rijn het thema "Memory Lane" mee. Voor die week werden zowel de werkgroep Scheveningen van de Tramweg-Stichting (TS) als ons genootschap gevraagd dit evenement samen te organiseren. Zo kwam de Blauwe Tram voor één week weer even terug in de Rijnstraat. Dat werd een geweldige samenwerking waaraan ons bestuur goede herinneringen heeft overgehouden. "Katwijk aan den Rijn Oranjevereniging heeft zichzelf overtroffen bij de Najaarsfeesten dit jaar", kopte de plaatselijke krant toen. En dat was ook zo. De onderlinge samenwerking van de deelnemende organisatoren was uniek te noemen, niets was te veel en elke uitdaging werd positief aangepaan.



2015, Feestweek in Katwijk aan den Rijn. Later op de avond in werden de toekomstplannen besproken in de tent op het plaatsje achter "De Open Hof" bij het kosterspaar Nel en Henk van Egmond.

Overigens was het in die feestweek te Katwijk dat Wim Beukenkamp aangaf de reconstructie van een A 600 te willen beginnen in samenwerking met ons genootschap, 'gezien onze goede naam', zei hij. Na rijp beraad hebben wij als bestuur daarvan afgezien, mede door de grote kosten die daarmee gepaard zouden gaan. Het leek ons verstandiger daarvoor een aparte stichting te beginnen om de financiële stromen van donaties helder te houden was, één van de argumenten.

Wanneer wij de betrekkelijke korte geschiedenis van het A 600-project in ogenschouw nemen, dan hebben wij van meet af aan een niet onbelangrijke bijdrage geleverd. Wij volgen begrijpelijk de prestaties van de collega's in Haarlem die deze legendarische NZH "tweelingtram" A 619/620 fysiek terugbrengen naar deze tijd, dat nu al veel waardering afdwingt.

Ons genootschap heeft voor de opgerichte Stichting De Nieuwe Blauwe Tram (SDNBT) een nieuw logo ontworpen waarmee op herkenbare wijze gewerkt kan worden aan PR-activiteiten.



Zo konden al in een vroeg stadium de nieuwe medewerkers van de SDNBT in ons NZH-depot te Delft dankbaar gebruik maken van Beijnes tekeningen die wij in 2013 in het Spoorwegmuseum met de nodige omzichtigheid hadden losgeweekt. Cisca Simons van het Spoorwegmuseum en Henk Scherpenhuijzen hebben ons daarbij geholpen en aldaar samen de NZH-tekeningen geselecteerd. Zie jaarverslag van 2013 bladzijde 1. Pas op 6 mei 2015 kregen wij van het hoofd collecties Peter-Paul de Winter de NZH-tekeningen in bruikleen mee voor nader onderzoek. Zie jaarverslag van 2015 blz.14. Dat was een belangrijke basisstap naar realisatie van de Tweelingtram. Meer hierover is te vinden in ons jaarverslag van 2017 op bladzijde 17.



De Beijnes tekeningen werden in ons depot te Delft uitgezocht en door Josina van der Horst ter plekke in een bestand gezet.

Tijdens de manifestatie "VOLGENDE HALTE" in het Nederlands Openluchtmuseum (NOM) te Arnhem, die gehouden werd in het Vaderdagweekend van 18 op 19 juni 2016, konden bezoekers zich voor het eerst inschrijven als belangstellende/donateur voor dit bijzondere en nieuwe project. Een kleine maand later op 13 juli 2016 werd de nieuwe stichting DNBT opgericht.



Bezoekers in het NOM konden zich inschrijven als belangstellende/donateur voor het A 619/620 project in onze stand.

We hadden als Historisch Genootschap net als in voorgaande jaren een Blauwe Tramstand in de remise waar kon worden ingetekend, dat wederom een stap in de goede richting was. Maar ook tijdens Open Monumentendagen en bij lezingen of tentoonstellingen werd door ons reclame gemaakt.

Niet onvermeld mag blijven dat alle tekeningen op vakkundige wijze werden gescand door Wim Kentie. Zijn aandeel om de oude kwetsbare calque tekeningen te gaan digitaliseren was van enorm grote waarde. Vroeger maakte men van deze calques (doorzichtige moederexemplaren) de zo geheten blauwdrukken voor de werkvloer. Van Wim Kentie kregen wij na het digitaliseren daarvan afdrukken op A3-formaat waardoor wij als genootschap in staat waren een mock-up (schaal 1:1) te vervaardigen. Zodoende waren wij in Scheveningen op zaterdag 30 juni 2018 in de gelegenheid om tijdens de tweede donateursvergadering van de stichting DNBT deze mock-up als verrassing te tonen.



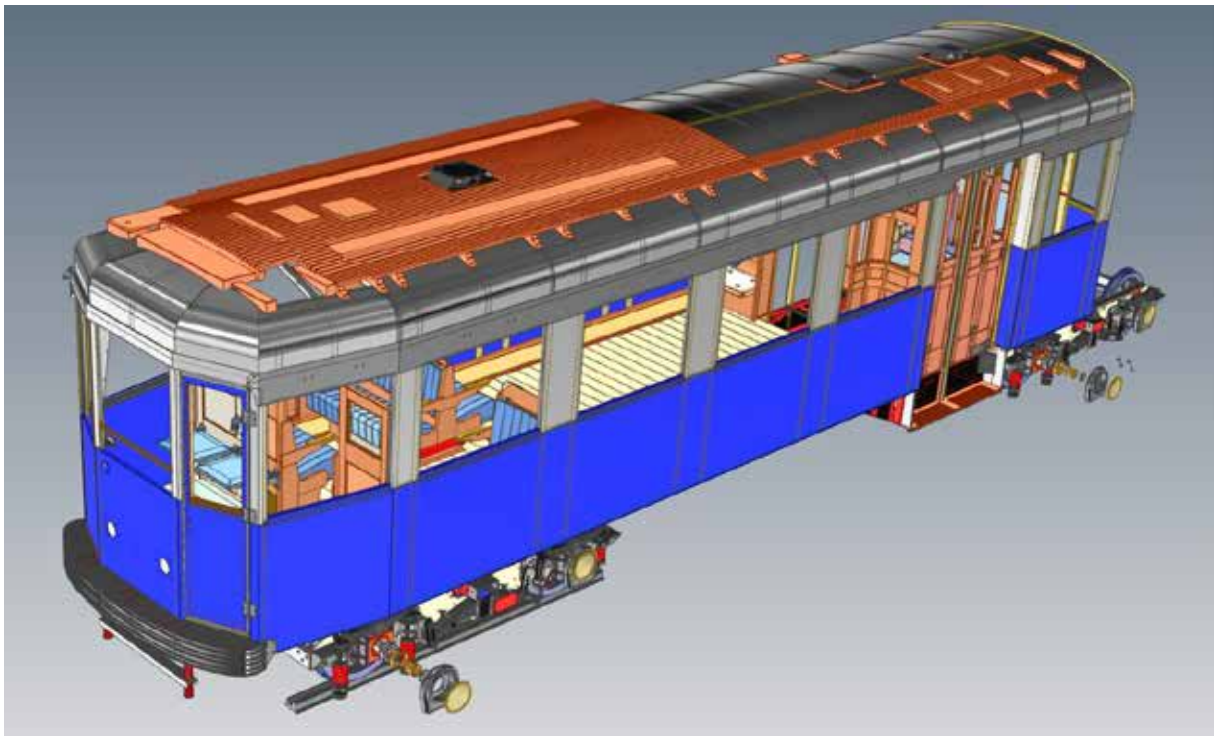
Wim Kentie (Links) nam de uitgezochte A 600 tekeningen vanuit Delft mee om ze thuis te scannen.



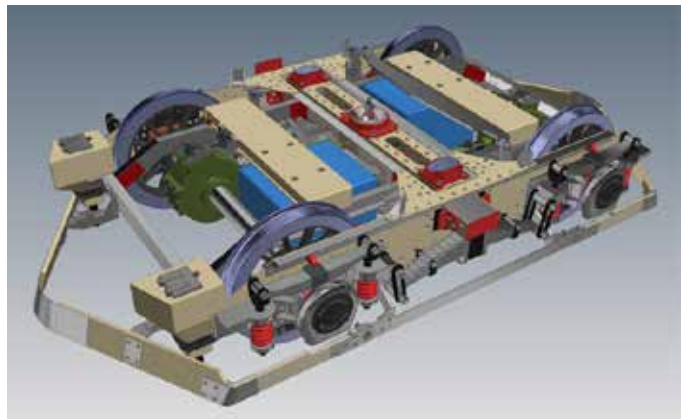
Door het A3-boek van Wim Kentie werd het mogelijk een vertaalslag te maken om de mock-up te vervaardigen in multiplex. Meer informatie is te vinden in ons jaarverslag van 2018, bladzijde 33 t/m 42.

Voor meer doeleinden werden de gedigitaliseerde tekeningen nu bruikbaar. Zo kon door het monnikenwerk van Wim Kentie met behulp van de tekeningen verder worden verwerkt in een Autocad-versie door Rob de Jong.

Rob was in staat de tekeningen in 3D zichtbaar te maken en terug te vertalen naar werk-tekeningen voor constructiebedrijven, die daarmee met moderne CNC-machines aan de slag konden. Verder kon Rob de constructie van de tram nader bestuderen en berekeningen uitvoeren. Hierbij had hij ook ondersteuning van constructeur Mark Klaver. Mark keek hoe de diverse onderdelen met eigentijdse technieken konden worden gesneden, gezet en gebogen, zoals o.a. de daktogen. Het bestuur kon hierna de kostprijs bepalen en prijsopgave doen bij verschillende constructiebedrijven. Toen penningmeester Wim Bloem de financiën op orde had, kwam er groen licht voor de aanmaak van de twee casco's.



De wagenbak met zicht op de dakbetimmering voor onder meer de bevestiging van de pantograaf.



Interieur, scheidingswand met klapbanken. Samenstelling motordraaistel.

Foto's: Rob de Jong.



Kees van Egmond in zijn thuisbasis alwaar het interieur van de A 619/620 tastbare vormen gaat krijgen.

Op 23 oktober 2020 werden dan ook de handtekeningen gezet voor de aanmaak van het fysieke product A 600. Niet alleen was Rob de Jong een belangrijke speler in het team van SDNBT maar er waren er meer. Zo ook Kees van Egmond uit Santpoort, hij maakte het proefmodel van de banken maar ook nieuwe balkon-raampartijen voor de Haagse motorwagen HTM-294.

Zeer belangrijke bijdragen, allemaal door vrijwilligers. Er zullen zeker meer mensen zijn die Wim Beukenkamp om zich heen verzameld heeft en hier niet genoemd zijn. Zo is Josina van der Horst eveneens een belangrijke schakel in het geheel. Zij weet van aanpakken zowel met het typewerk op haar laptop als ook is zij duidelijk aanwezig op de werkvloer. Het bestuur van DNBT mag zich gelukkig prijzen met de bijdragen van donateurs en vrijwillige medewerkers, ook die van het eerste uur die menige vergadering hebben bijgewoond in de remise Scheveningen.

Onderstaande foto's geven een impressie van de cascobouw A 619 in het las en constructiebedrijf van de firma P. Peterse te Winkel en naar het bijgelegen Castricum Repair voor stralen, conserveren en spuitwerkzaamheden. Vervolgens het afladen en binnenbrengen in de Noord-Hollandse hoofdstad Haarlem.

Foto's: Josina van der Horst en Wim Beukenkamp.



Het samenstellen en oprichten van de zijwanden begon in december 2020.

Tekening lezen, wat zit waar en hoe?



Casco krijgt allengs vorm.

Enkele dakspanten zijn inmiddels aangebracht.

Bovenaanzicht.



Het dak is af. Projectleider Eric Broersen en directeur Patrick Peterse trots voor hun product.

Takelen voor transport.



Op weg naar Castricum Repair. Het tillen met behulp van heftrucks.

Vorbewerking in de spuithal.



Afplakken waarna de kleur kan worden aangebracht. Takelen in Haarlem en veilig binnenbrengen. Geheel rechts: Rob de Jong.

Op de achtergrond leveren wij als genootschap meer inspanningen voor het laten terugkeren van deze tweelingtram, gezien de ervaring die wij hebben als het gaat om restauratiewerkzaamheden. Zo zijn wij begonnen met de reconstructie van de koplampen die gezichtsbepalend zijn voor het uiterlijk van de tram. Meer over deze reconstructie is te lezen op bladzijde 22 t/m 23 en 30 t/m 32.

Niet voor niets voert ons Genootschap sinds de oprichting, op 28 november 1985, het beeldmerk van deze bijzondere tram in het logo. Deze tram van Nederlands fabricaat heeft op 9 november 1961 in Voorburg geschiedenis geschreven als tram waarmee de beëindiging van het reizigersvervoer over de rails van de NZH een feit was. Tevens betekende dit het einde voor het grootste trambedrijf van Nederland.

“Houwen die Blauwe” kalkte men op een abri in Voorburg en nu 60 jaar later hebben wij het over “Bouwen die Blauwe”!

Het kan verkeren!



Verschillende lay-outs hebben wij samen gebouwd van grote steden zoals Amsterdam, Rotterdam en Den Haag waarbij trams altijd waren geïntegreerd in onze ontwerpen. Het eerste diorama dat we hebben gebouwd was de Conradkade in Den Haag. Dit diorama hebben we in een latere fase uitgebouwd tot de "Helluf van lijn Elluf", wat nu te zien is in het Haags Openbaar Vervoer Museum. De basis voor al onze diorama's was de tram en de weergave van de mooie omgeving waarin deze heeft gereden.

De gebouwen werden gefabriceerd van styreen. We maakten tekeningen in autocad waarna deze werden omgezet in een snij- graveerfile. Vervolgens konden we met deze file een machine met kunststof besturen die een bouw pakket produceert waarmee we dan het object konden maken.

Zo worden door ons ook trams gemaakt die niet op de markt verkrijgbaar zijn. Een voorbeeld hiervan is de HTM 800, de Amsterdamse enkel- en dubbelgelede trams en straks ook voor de Boedapesters de tweede bijwagen uit de serie 500. Dit vormt dan een keurig driewagenstel.

Op onze lay-out 't was in Amsterdam' rijden we met trams van het GVB en van de NZH. Het thema speelt zich af in de eindjaren van de NZH. In de lay-out is de Spuistraat door ons tot een eindpunt gemaakt. Al het materieel dat hierop rijdt is vervaardigd van bouw pakketten of volledig zelf gebouwd. Harry Kaffa zorgde voor een goede aandrijving van het materieel. De NZH trams rijden hier op smalspoor en de GVB trams op normaal spoor, dat levert een heel interessante combinatie op.

De eerste NZH-tram die we voor de Amsterdamse lay-out gemaakt hebben was de driewagen Boedapester van Fairfield waarvoor een totaal nieuwe aandrijving is gefabriceerd. Daarna volgde de 'Kikker' van GMS als driewagenstel met ook een door ons nieuw vervaardigde aandrijving.

Om het beeld compleet te maken hadden we nog de zgn. 'Pannenkoek' nodig, het typische tramstel dat op een ciabatta leek door firma Beijnes vervaardigd. Samen met Ivo ten Broeke gingen we hiermee aan de slag. We bouwden het driewagenstel, bestaande uit twee motorwagens en een bijwagen.

Het solderen was een lastig iets waarbij we steeds rekening moesten houden met de ruimte die de soldeerbout nodig had om goed te kunnen solderen. De volgorde waarin we de onderdelen soldeerden was hiervoor van cruciaal belang. Eerst wordt het frame met het interieur in elkaar gesoldeerd. Daarna de instaptreden die best pittig en tijdrovend waren om erin te krijgen. Met fosforzuur en een goede soldeerbout mag dat geen probleem zijn.

Daarna werd de bak in elkaar gesoldeerd. Niet elke vouwlijn was aan de goede kant geëet. Goed opletten dus want als je moet terugbuigen breekt het meestal af. Voordat we de kop gaan buigen, vijlen we de buisgroeven dieper uit zodat we in de buis een strakke vouw krijgen.

Doen we dit niet dan ontstaat een ronding in de raamspijlen. De rondingen om de kop werden net zo lang gebogen en gepast totdat ze de perfecte vorm hebben. We solderen eerst de ronding dan de rechte uiteinden. Dan worden de handgrepen aan de tussenwand gesoldeerd. De tussenwanden worden op de kop gesoldeerd. Elke kop heeft dan ook zijn eigen tussenwand. Vervolgens wordt de kop aan het dakgedeelte in het frame vastgemaakt. En tenslotte solderen we de tussenwand aan de zijwanden. De volgende stap is de treden aan de kop om naar het dak te klimmen. Dit zijn kleine onderdelen en dit vergt enig geduld en precisie om de acht treden te solderen, vier aan elke kop van de tram.

Nu zijn we toe aan de gietdelen die op de kop gesoldeerd worden. De gaatjes zijn veel te klein en moeten groter gemaakt worden met een ruimer die we in de goede richting houden. Zo worden de sluit- en koplampen gemonteerd en de rest van de attributen. Daarna wordt de scheidingswand tussen de wagenvoerder en de passagiers erin gezet.

Nadat de hekjes zijn aangebracht kan de bak op het frame worden geplaatst. Het dak is van resin gemaakt en daar plakken we met secundelijm alle attributen op.

Het dak kiert iets dus dit wordt dicht geplamuurd. Als alles in elkaar is gesoldeerd leggen we de modellen in de soda om helemaal schoon te worden voor het spuitwerk. Omdat het driewagenstel altijd als één geheel zal rijden, worden de wagens elektrisch doorverbonden zodat alle motoren wel of geen stroom krijgen (door ervaring wijzer geworden!) Eén elektrisch geheel dus. Bij de Kikker hadden we dat eerder niet gedaan met als gevolg dat de motor toen doorbrandde doordat de ene wagen wel draaide en de andere niet in de stopsectie.

Als grappige toevoeging hebben we van onszelf een 3D scan laten maken. Ik mag als miniatuur wagenvoerder op de bak de tram besturen. De tram rijdt nu keurig zijn rondjes in het miniatuur Amsterdam. We hopen snel weer onze lay-out te kunnen presenteren aan het grote publiek. We zouden op Ontrax staan maar Corona strooide roet in het eten. Op YouTube is de tram te zien onder het kopje "NZH Pannenkoek rijdt weer in Amsterdam". gercovanbeelen@gmail.com

Onderstaande foto's geven een impressie van de bouw van deze Beijnes tramstellen.



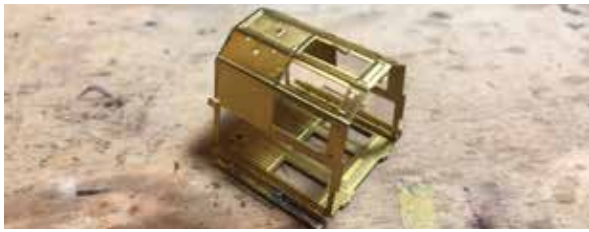
We beginnen met het frame. Onder de verhoging komt de motor te zitten. Alle attributen die onder aan de bak zitten.



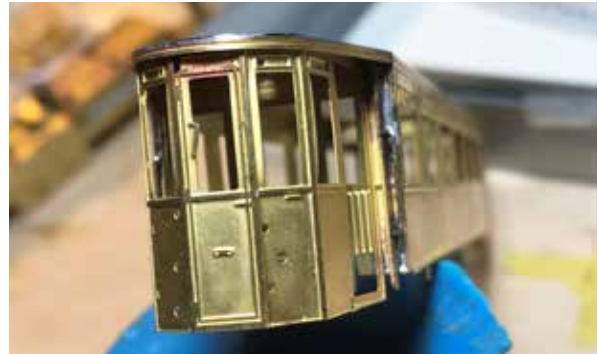
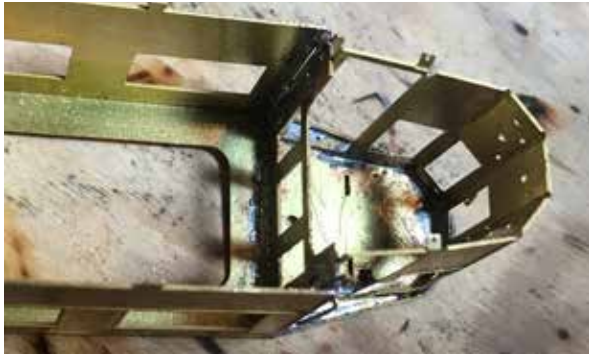
Als eerste solderen we de tussenwand in de bak. Om de rand aan de bovenkant te kunnen solderen wordt deze eerst helemaal rond gebogen tot deze exact past en daarna solderen we de rechte einden vast



De handgrepen en stroken worden aan de tussenwand gesoldeerd. De kop wordt gebogen in de buigmal nadat de buiggroeven met drie hoekige vijl zo dun mogelijk zijn uit gevijld. Doen we dit niet dan krijgen we inplaats van een strakke vouw een ronding langs de dunne raamspijlen.



Elke kop wordt op de juiste tussenwand gesoldeerd, aan de achterkant van de wand. Ze kunnen niet verwisseld worden want ze hebben verschillende locaties van de lipjes.



Daarna worden de koppen aan het dak van de bak gesoldeerd. Eerst alle lipjes in de gaten en daarna de wand solderen. Deze is namelijk het stevigst zodat je de koppen niet verbuigen bij de deuropeningen. De kop is vast gesoldeerd aan het frame.



Met een steeds groter wordende ruimer die gehouden worden moet worden in de juiste richting. Als de openingen groot genoeg zijn voor het plaatsen van de attributen. Op de afbeelding zijn de sluitlichten en de stekkerdoos gemonteerd.



De tram is al aardig compleet. Nog grotere gaatjes voor de koplampen dan als alles is gemonteerd krijgt de kop zijn uitstraling.



Voordat we gaan spuiten gaan de modellen in de soda om ze goed schoon te krijgen. Omdat we analoog rijden worden de drie wagens elektrisch doorverbonden zodat een motor niet blijft draaien als het stel in een stopsectie komt. Printpennen en aansluitbusjes en 3 stukjes krimpkous per kant. Kan niet verkeerd om worden verbonden.



De koppelingen doen het goed. Stroomafname nu perfect. De koppelingen kunnen alleen met tang en pincet worden losgekoppeld en gekoppeld worden. Ik heb mijzelf 3D laten scannen en sta als wagenvoerder in de tram.



De tram draait nu zijn rondjes in Amsterdam. Control en dubbelklik, het verhaal met film over de modelbouw op:
<http://sleutelspoor.nl/a-251-263-pannebrood/>

Foto's: Gerco van Beelen.

Met de aankomst in Haarlem is het tweeling-tramstel A 619/A 620 van de NZH nu compleet! Stichting De Nieuwe Blauwe Tram heeft op die zaterdag het tweede casco van deze tram in ontvangst genomen. Het casco heeft net als het vorige deel al de eerste 50 kilometer afgelegd van Winkel naar Haarlem. Het is hiermee voor het eerst sinds zestig jaar dat er weer een geleed tweeling-tramstel van de befaamde Blauwe Tram is. Het is bovendien voor het eerst sinds 1949 dat er weer zo'n tram op Haarlemse bodem staat, immers de geboortestad van dit tramtype.

De komende jaren gaan vrijwilligers van de Stichting in de werkplaats in Haarlem aan de slag om het tramrijtuig te voorzien van een interieur, draaistellen en een elektrische installatie. Het is de bedoeling dat het in 2024, exact honderd jaar na de introductie van de Blauwe Tram, gereed is voor ritten met belangstellenden. De A 619/A 620 wordt gereconstrueerd op basis van originele tekeningen. Bij de reconstructie wordt gebruik gemaakt van talloze originele onderdelen, die liefhebbers bij de sloop in 1961 hebben gered.

De NZH kocht in 1932 bij de Haarlemse materieelfabrikant J.J. Beijnes tien tweeling-tramstellen van de serie A600 voor de elektrische tramlijn Haarlem – Leiden. Toen deze tramlijn in 1949 werd opgeheven, verhuisden ze naar de lijnen Leiden – Katwijk/Noordwijk en Leiden – Den Haag, waar ze uiteindelijk tot 1961 hebben gereden. De tweeling-tramstellen hebben in belangrijke mate het beeld van de NZH bepaald en een grote bijdrage geleverd aan de economische en toeristische ontwikkeling van de regio's Haarlem, Leiden en Den Haag. Helaas zijn in 1961 alle trams van de serie A 600 gesloopt. Met de reconstructie maakt Stichting De Nieuwe Blauwe Tram deze historische fout weer ongedaan. Het is de bedoeling dat de tram in 2024 gaat rijden op het tramnet van Den Haag.

Er is voor de reconstructie van de tram nog veel geld nodig. Als u nog geen donateur bent en dat wilt worden, kunt u zich aanmelden via website, <https://denieuweblauwetram.nl>

Beeldverslag van het transport tweede casco Tweelingtram A 620. Foto's: Raymond Naber.



Castricum Repair.



Opladen.



Geen enkele moeite voor de heftruck.



Vertrek vanaf de spuiterij.



A-620 verlaat Winkel.



Op de A7 met 90 kilometer op de teller.



De kraanwagen pakt het casco moeiteloos op en positioneerde het voor de ingang, waarna het op een wielbasis werd geplaatst.

Met mankracht naar binnen gerold en vervolgens op schragen geplaatst. Het geheel werd succesvol afgerond.

V.l.n.r.: Kees van Egmond, Roy Schuring, Patrick Peterse, Wim Beukenkamp, Rob de Jong, Jos Brouwer en zijn medewerker. De casco's zijn bijeen en is in de volle lengte te zien, de werkgroep kan aanvangen met de werkzaamheden.



Column door Otto Dijkstra

Een niet met naam genoemde conducteur vertelt: Ik heb een ogenschijnlijke gehandicapte man uit zijn Vliegende Hollander zien springen en wegrennen.

Op enig moment moest vanuit de Leidse tramremise aan de Rijsburgerweg een tramstel bestaande uit een A 600 en een aanhangrijtuig achteruit de baan op om zonder gebruik te maken van de lus bij het station direct naar Noordwijk te rijden. Daar was een volle tram defect geraakt en letterlijk vlak bij de zee gestrand. Die tram moest dus zo spoedig mogelijk door ons worden vervangen om de dienst gaande te houden. Op straatniveau begeleidde ik als dienstdoend conducteur de achteruitrijdende tram en maande het wegverkeer tot stoppen. Maar op dat ogenblik doemde een ogenschijnlijk gehandicapt persoon met een "Vliegende Hollander" uit het linker gat van het viaduct op. Diens handelwijze om te sturen, rijden of te remmen was dermate paniekerig dat hij de tram niet meer kon ontwijken. De persoon in kwestie sprong dan ook uit het wagentje dat daarna totaal werd verbrijzeld. Die gehandicapte man ging vervolgens rennen en ik heb hem niet meer teruggezien...

Ruim een jaar later was ik op een receptie en trof iemand aan die een verhaal over een achteruitrijdende tram vertelde. Spreker zei dat hij zijn oma begeleidde maar dat zij beiden aan de late kant waren. De spreker adviseerde zijn oma dan ook met de Blauwe naar Oegstgeest te gaan en dan zou hij haar gehandicapte wagen, een zogeheten "Vliegende Hollander", wel naar Oegstgeest rijden. Zogezegd zo gedaan. Maar zo'n gehandicaptenwagen is niet zomaar te bedienen. Voordat je de slag met je armen en handen te pakken hebt ben je misschien een paar meter stuntelend opgeschoten. Uiteindelijk kon hij het viaduct bereiken en had spreker de slag te pakken en zat de snelheid erin. Maar ineens kwam daar een achteruitrijdende tram naar hem toe. Als enige keus bleef niets anders over dan het vege lijf met een sprong uit oma's karretje te redden. Maar de schrik zat er zo goed in dat hij het op een lopen zette en naar Oegstgeest is gerend. Dat was dus die ogenschijnlijk gehandicapte man.



Overpeinzingen bij een zonnig Haags tafereel uit een ver verleden. Op een oude foto van ruim een eeuw geleden rijdt een motorwagen van lijn 9 van de HTM over het Haagse Korte Voorhout, op weg naar het eindpunt op het Plein.

Den Haag, Korte Voorhout, circa 1914.

Foto: Haags Gemeente Archief.

Eigenlijk waren de trams in die tijd niet veel meer dan een elektromotor op wielen met daarop een klein compartiment om passagiers in te vervoeren. Meerijden was slechts voorbehouden aan hen die gezond van lijf en leden waren. Vanaf de stoep moest namelijk een flinke stap worden genomen om de treeplank te bereiken en je moest je uitrekken om de leuning vast te kunnen pakken. En dan moest je nog een stap nemen van de treeplank naar het balkon.

Die moeilijke toegankelijkheid is overigens, ook toen er grotere tramrijtuigen kwamen, lang gebleven, ook bij de Blauwe Trams van de NZH. Met de moderne trams, zoals in Den Haag de PCC-cars vanaf 1949 en de gelede trams (GTL's), die in het begin van de jaren tachtig in gebruik werden genomen, kwam daar nauwelijks verbetering in.

Men moest via een traprede bij de deuren in- en uitstappen; zij het dat de trapreden breder waren. In de gelede trams werd voor het eerst plaats ingeruimd voor een tweetal kinderwagens. Maar die moesten dus wel boven de traprede naar binnen en naar buiten worden getild.

Op grond van het 'Besluit van 31 maart 2011, houdende regels betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de daartoe te verrichten aanpassingen' (*Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer*), moesten met ingang van 1 januari 2020 zowel de trams als de tramhaltes zo zijn ingericht, dat ook personen met een functiebeperking zich, al dan niet met een hulpmiddel, daarmee zelfstandig kunnen bewegen.



Met de eind 2015 in bedrijf genomen Avenio lagevloertrams liep de HTM op de inwerking-treding van dit besluit vooruit.

Deze zijn toegankelijk voor rolstoelen, omdat een traprede bij de deuren ontbreekt. Het is nog wel zo dat bij een aantal halteperrons de vloer niet goed aansluit. Bij die perrons kan een rolstoelgebruiker de tram dus nog steeds niet zelfstandig in- of uit rijden. En op een aantal lijnen rijden nog steeds de oude gelede trams.

Passagier met rolstoel verlaat Avenio tram.

Foto: Siemens.

Was men vroeger als passagier eenmaal binnen, dan was het verblijf in de tram redelijk comfortabel. Tenminste als men een zitplaats had. Al zal het zitten op de houten banken in bepaalde oudere rijtuig-typen naar tegenwoordige maatstaven niet zo worden beoordeeld. Het meubilair van de interlokale trams was gerieflijker dan dat van de stadstrams. De zitbanken waren bekleed met kunstleer.

De passagiers van de Blauwe Tram werden wat dat betreft extra verwend door de NZH; in veel rijtuigen waren de zitbanken bekleed met trijp of gevlochten riet. Dat maakte de reis tot een gerieflijke tocht.

Met de introductie van de moderne trams nam het zitcomfort steeds meer toe en werd luxe normaal.

Met het comfort van de bestuurders was het aanzienlijk minder goed gesteld.

Prentbriefkaart, Haarlem Grote Markt. Circa 1900



Dat de bestuurder van een paardentram op een open balkon, in weer en wind, zijn werk deed, had hij gemeen met de koetsiers van rijtuig en paard-en-wagen in die dagen.

Maar met het aanzienlijke verschil dat laatstgenoemden op de bok *zaten* en de man op de tram gedurende zijn hele dienst *stond*.

Toen de paarden werden vervangen door elektromotoren, bleven de balkons nog een enige tijd open. Er waren wat dat betreft wel verschillen tussen de diverse steden. In de Amsterdamse stadstrams werd rond 1920 op het balkon een soort fietszadel aangebracht voor de bestuurder, zodat deze zijn dienst ook zittend kon gaan uitvoeren. In de Rotterdamse vierassers, die vanaf 1929 werden ingezet, beschikte de bestuurder ook over een zadel. In Den Haag kwam dit zadel pas later in gebruik.

Het Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam (GVB) bood de bestuurders in een nieuw type tram, dat gebouwd werd tussen 1948 en 1950, een vaste zitplaats op een met een lederen kussen bedekte kast, die op een soort podium stond.



GVB-motorwagen 3, Marnixstraat, augustus 1900.

Foto: Gemeentearchief Amsterdam.

Bij de HTM kreeg de bestuurder een zitplaats in de PCC's, die in 1949 op de rails kwamen.

In de Avenio's doet de bestuurder zittend zijn werk in een, uit overwegingen van veiligheid, afgesloten compartiment. Het staande besturen van de tram leidde bij de trambestuurders tot de beroepsziekte van spataderen in de benen. Maar aan het zittend besturen van de tram kleefde weer het bezwaar van te weinig lichaamsbeweging. Ook toen de trams allengs een gesloten voorfront kregen, bleef de bestuurder zijn werk nog vaak staande verrichten.



Bij de NZH tot aan de laatste dagen van het trambedrijf in 1961 van de vorige eeuw, ook al waren er al eenvoudige zittingen (krukken) aanwezig.

Dhr. J.J.B. Vellekoop maakte op 12 maart 1938, op de lijn Leiden- Den Haag-Scheveningen bij de halte Leidschendam-Damlaan onderstaande foto van motorrijtuig A 201 met aanhangrijtuig B 202.

Goed te zien is dat de wagenvoerder achter de bedienings-controller is gezeten.

De afgebeelde eenvoudige zitting uit onze collectie is afkomstig uit die A 201.

Bij meer NZH-motorrijtuigen waren deze zittingen in gebruik. Gezien het eenvoudige concept wellicht een product uit eigen werkplaats.

Op de voet is met boorgaten nummer 201 aangebracht.

Het trammetje uit het begin van de 20e eeuw groeide uit tot een vervoermiddel waarmee een groot aantal reizigers op een relatief klein oppervlak snel en comfortabel kan worden vervoerd. Mede met het toenemend gebruik van windenergie voor het openbaar vervoer, verdient de tram daarom de voorkeur boven de auto.

De toename van de mobiliteit, het aantal weggebruikers en daarmee van de files op de autowegen, leidde tot een terugkeer van de tram. Nog overgebleven tramnetten werden uitgebreid en in plaatsen waar de tram geheel verdrongen was door de auto, zoals bijvoorbeeld in Utrecht en Parijs, kwam deze weer terug.

Helaas werkt de coronapandemie nu weer in tegengestelde richting. Het vervoer van veel personen tegelijk en dicht op elkaar in een beperkte ruimte vergemakkelijkt de verspreiding van virussen. Vandaar het advies van de overheid om alleen wanneer dat noodzakelijk is van het openbaar vervoer gebruik te maken. Maar ook zonder dat advies geeft de gemiddelde individuele burger nu nog sterker dan voorheen de voorkeur aan de eigen bubbel. En zo is de auto helaas weer in opmars in een tijd dat het gebruik daarvan uit milieutechnische overwegingen zou moeten worden teruggedrongen.

Halte Leidschendam-Damlaan. Foto: J.J.B. Vellekoop.



IN MEMORIAM

Peter Kranenburg



De Vereniging Rijdend Elektrisch Trammuseum neemt afscheid van erelid Peter Kranenburg: Peter Kranenburg is vanaf de moeilijke begintijd in 1967 intensief betrokken geweest bij de opbouw van de Amsterdamse collectie historische trams als commissaris-materieel van de Tramweg-Stichting. Juist in die problematische beginjaren heeft hij met zijn zonnige karakter bij de medewerkers de moed erin weten te houden. Bij de opbouw en ingebruikneming van de Museumtramlijn in 1975 was Peter heel intensief betrokken. Vanaf het moment dat de Museumtramlijn ten opzichte van de Tramweg-Stichting verzelfstandigd is, is hij een trouw medewerker gebleven. Leeftijd en de grote afstand – hij verhuisde in de tweede helft van de jaren '90 naar het verre Limburg – dwongen Peter ertoe het gebeuren meer op afstand te volgen, maar zijn belangstelling bleef onverflauwd. In Vaals heeft hij, gekoesterd door zijn echtgenote Ria, de gezegende leeftijd van 93 jaar mogen bereiken.

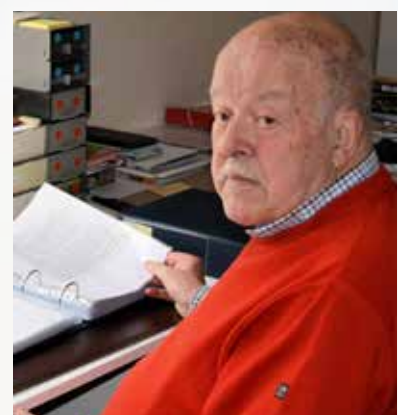
Haarlem Leidsevaart 2012, NZH-vrienden bijeen. V.l.n.r.: Luud Alberst†, Ad van Kamp†, **Peter Kranenburg†**, Dick van der Spek, Jan de Wilde†, Otto Dijkstra en Georg Groenveld. Voor: Johan Blok, Han Geijp en Eric Jonkhout.

Voor zijn bijdrage aan de museumtram in Amsterdam zijn we hem duurzaam dank verschuldigd. Met Peter is ook een waarlijk groot kenner van de luisterrijke geschiedenis van de Blauwe Tram heen gegaan. *Tekst Vereniging Rijdend Elektrisch Trammuseum.*

Henk Scholten

Op 22 december 1936 in Leiden geboren is Henk op 21 december 2020 overleden. Hij heeft zijn hele leven zonder partner doorgebracht en een aantal functies bekleed bij de ABN- Amro bank. In 1995 kwam Henk bij het Nationaal Openlucht Museum (NOM) terecht, alwaar hij zich o.a. verdienstelijk heeft gemaakt met het vernieuwen van de bedrading in de HTM 274, die het nodige onderhoud moest krijgen na een verblijf bij het AOM te Amsterdam. Mede door zijn technische inzicht heeft de tram zijn rijvaardige status herregen.

Henk heeft jarenlang opgetreden als trambestuurder en later ook als instructeur voor de conducteurs. Hij was uitermate precies in zijn optreden en heimelijk werd hij dan ook wel eens "de generaal" genoemd.



Henk in ons fotoarchief.

Hij was één van de eersten die zich opwierp als gastheer in de remise op te treden, hetgeen door bezoekers zeer gewaardeerd werd. Hoogtepunten voor hem waren uiteraard de bezoeken van de NZH A 327 en de A 106 aan het NOM. Toen het fysiek niet meer mogelijk was om het Openlucht Museum te bezoeken, hield hij zich met grote regelmaat op de hoogte van het wel en wee van het trambedrijf via de telefoon en de e-mails.

Henk Odendaal

Op zondagmiddag 2 mei bereikte ons het droeve bericht dat die ochtend onze Blauwe Tramvriend Henk Odendaal op 88-jarige leeftijd in zijn woonplaats Eindhoven was overleden. Heel wat jaren geleden kwamen wij in contact met Henk toen hij, samen met zijn vriend Peter Koumans, ons fotoarchief wilde komen bekijken. Verscheidene keren hebben beide vrienden ons bezocht en konden zij genieten van vervlogen tijden. Ook hebben zij bij een andere gelegenheid onze schatkamer in Delft bezocht, waar onze documentatie en attributen worden bewaard. In de loop der jaren ontstond een wederzijdse vriendschap en bezochten wij beide heren in Eindhoven, die op loopafstand van elkaar woonden. Henk, Hagenaar van origine, was geïnteresseerd in het openbaar vervoer waarbij de Blauwe Tram en de Haagse Tram zijn voorkeur hadden. Daar was hij in zijn jonge jaren mee opgegroeid. Maar ook ging zijn belangstelling uit naar wat België en Duitsland te bieden hadden. Verder was Henk een fervente kattenliefhebber en vonden zwervkatten bij hem een gastvrij onderdak. Wat rest zijn de fijne herinneringen aan deze bijzondere mens.



Peter van den Oever



We kregen van Gerda, zijn vrouw, het trieste bericht dat Peter op 7 juli was overleden. Op 13 juli vond de uitvaartceremonie plaats op de Oosterbegraafplaats aan de Rodelaan in Voorburg. Peter was een enthousiaste medewerker in het team van de Werkgroep Voorburg aan de restauratie van de B 412 bij Starlift. Vanaf 1976 had hij zich bijzonder verdienstelijk gemaakt om dit bijzonder project te doen slagen. Een project waar zeker in het begin veel doorzettingsvermogen voor nodig was om de bijna vergane rijtuigbak te restaureren. Voor menige bezoeker in die tijd een onmogelijke klus, waar geen beginnen aan was. Peter was een rustige persoon, een doorzetter die het liefst in gezamenlijk werkte. Na voltooiing van de restauratie heeft Peter altijd contact gehouden en was als donateur en vrijwilliger nog af en toe te vinden in ons depot te Delft. Een groot liefhebber van het NZH-trambedrijf, dat in zijn jonge jaren al een onuitwisbare indruk op hem had gemaakt, is heengegaan. Wij bewaren bijzonder goede herinneringen aan hem.

Luud Albers

Op zondagavond 19 september overleed onze goede vriend Luud Albers die wij vanaf de restauratie aan de legendarische Boedapester B 412 beter hebben leren kennen. Samen met Ad van Kamp werd vanuit het 'Noorden' de weg naar de Romneyloods in Voorburg afgelegd om met de daar gevormde Werkgroep Voorburg de Blauwe Tram weer fysiek terug te brengen naar het heden. Als penningmeester wist hij de financiën in goede banen te leiden, waardoor het project in 1985 tot een succesvol einde werd gebracht en het stuurstandrijtuig als 'nieuw' kon worden ondergebracht in het NZH Vervoer Museum. Daar heeft Luud nog jaren, samen met Ad, als suppoost vrijwilligerswerk verricht. Luud was geen onbekende in de wereld van het railvervoer. Hij was een begenadigd fotograaf en filmer, maar ook een bijzonder goed auteur en wist als taalkunstenaar bovendien de nodige humor in zijn boeken te verwerken.



Op 27 april 2012 ontving Luud voor onder andere zijn vrijwilligerswerk een Koninklijke onderscheiding. Hij heeft ons veel nagelaten zoals bijzondere boekwerken die ruimschoots werden voorzien van kwalitatief hoogwaardig beeldmateriaal. Publicaties die bij menige liefhebber/hobbyist thuis op de plank of boekenkast te vinden zijn en het inzien en lezen ervan jeugtherinneringen laat herleven. Een gepassioneerde spoor- en tramliefhebber is van ons heengegaan. Luud is 90 jaar geworden en zal voortleven in zijn oeuvre dat hij heeft nagelaten. De bezoeken in Heiloo zijn geschiedenis geworden, maar de mooie herinneringen aan hem zijn onuitwisbaar.

Jos Beerman



De belangstelling voor het spoor ontstond bij Jos, geboren en getogen in Baarn, al vroeg bij het naar school gaan, waar hij altijd het zogeheten 'kippenbruggetje' moest passeren, een voetgangersbrug over het spoor.

Hij had daar een ruim uitzicht op het stationsemplacement met aankomende en vertrekkende treinen van en naar Hilversum en Utrecht.

Na het vervullen van zijn dienstplicht bij de Koninklijke Marine heeft Jos heel wat jaren in Amsterdam gewerkt bij de Koninklijke Nederlandse Stoomboot-Maatschappij, (KNSM) en daarna nog geruime tijd bij Meyer & Co Scheepvaartmaatschappij. In zijn vrije tijd kon je hem vaak in binnen- en buitenland tegenkomen bij spoor- en tramevenementen. Vooral de stoomtractie en de Blauwe Tram hadden zijn voorkeur.

In 1975 verruilde hij zijn maritieme werk voor een functie als metrobestuurder bij het Gemeente Vervoer Bedrijf, die hij met veel genoegen gedurende 25 jaar tot zijn pensionering heeft uitgevoerd. Toen de gezondheid van Jos de laatste jaren achteruitging, werd hij begin van de zomer opgenomen in een verpleeghuis en vervolgens in het Hospice Amsterdam Zuid-Oost. Gedurende verscheidene maanden is hij daar, samen met zijn onafscheidelijke poes, op liefdevolle wijze verzorgd. Hij kwam vrijdag 12 november te overlijden op 86-jarige leeftijd. De uitvaartplechtigheid vond plaats op maandag 22 november.

Paul Verra

Negen november jl. is Paul overleden, op een wel opmerkelijke datum in de Blauwe Tramgeschiedenis. In 1961 op 9 november kwam definitief een einde aan de NZH-reizigersdienst per tram. Ik ken Paul vanaf het moment dat hij bij de werkgroep Scheveningen I, aan de Kranenburgweg kwam in 1985. Hij had toen samen met anderen het restauratieproject van de B 412 afgerond en kwam werken aan de A 106 en andere wagens. De motorwagen A 106 is zoals bekend een project dat als een rode draad liep door de geschiedenis van onze TS-werkgroep Scheveningen. De restauratieperiode duurde van 1983-2015 waarin ik met hem plezierig heb mogen samenwerken. We hadden een hele goed band. Fijne momenten zoals de eerste officiële conducteurs in Den Haag. Paul was zeer accuraat en



humoristisch en controleerde regelmatig de kas van de werkgroep. Hij was ook conducteur op onze wagens en vooral op de combinatie A 327-B 37. Gelukkig heeft hij ook nog meegereden in de A 106 en maakte er fotoboeken over. En de TS won er de Jan Voermanprijs mee als kwalitatief en cultureel belangrijk rijdend erfgoed. Onze schok was groot toen Paul werd getroffen door een hersenbloeding in 2006. Hij herstelde best goed maar het bleef moeilijk. De precieze en accurate Paul, die we zo waardeerden, was er nog maar bij vlagen. Toch hebben we hem heel lang nog bij de werkgroep kunnen houden. Zijn terecht bezorgde echtgenote Bep wil ik daarom ook heel erg bedanken dat zij dit zo lang mogelijk in stand heeft gehouden. Wij missen nu een man van het eerste uur – met passie voor de Blauwe Tram – maar een stukje van Paul leeft voort in al ons rijdend erfgoed. Paul, dank je wel en dat je mag rusten in vrede! (Raymond Naber)

Koplampen

Zoals eerder vermeld zijn voor de reconstructie van de A 619/620 oude standaard koplampen afkomstig van het Haagse trambedrijf gebruikt. Deze lampen geschonken door de Werkgroep Scheveningen van de Tramweg-Stichting (TS) krijgen zo een tweede leven. Aanvankelijk zou de voormalige depotchef Peter Kalse de koplampen gebruiken voor de Haagse motorwagen H 312 om deze het uiterlijk te geven van een NZH-motorwerkwagen type A 1000-loc. Om moverende redenen is deze H 312 gesloopt. Veel onderdelen heeft men kunnen gebruiken voor de restauratie van de HTM 294. Nu werden deze koplampen door ons genootschap geschikt gemaakt voor de nieuwe tweelingtram. Bij nader inzien bleek het nog een hele ingreep om deze vier koplampen het juiste uiterlijk te geven passend voor de A 600-serie. Daar is dan ook menige uurtje huisvlijt in gaan zitten.

Begin februari 2021 werd begonnen met de reconstructie en eind april was de klus geklaard.

Deze koplampen waren door de jaren heen al vaker aangepast. Zo was de oorspronkelijke behuizing van roodkoper gemaakt en later, wellicht als versteviging, is daar gedeeltelijk vertind staalplaat omheen aangebracht. Om het oorspronkelijk NZH-uiterslijk te herstellen moest er nieuw materiaal worden gebruikt om de gaten te vullen tot er weer een egaal oppervlak ontstond.

De gloeilamphouders (fittingen) waren bij de standaard HTM-koplampen aan de onderzijde van de behuizing gemonteerd. Bij de NZH waren deze in het centrum van de reflector gepositioneerd. Dit was nog een aardige ingreep. Gezocht moest worden naar porseleinen fittingen zoals die destijds in gebruik waren. Gelukkig waren deze voorradig in ons depot in Delft, afkomstig van oude spotlights uit vitrines van juwelier Van Koningsbruggen uit Zoetermeer, nu gevestigd in het nieuwe winkelcentrum Mall of the Netherlands te Leidschendam. Na een verbouwing werden deze spotlights destijds aan ons geschonken. Mede door de lockdown-periode werden de meeste werkzaamheden thuis uitgevoerd omdat de campus in Delft, door corona-richtlijnen van het RIVM, was gesloten.

En ja, als deze tweelingtram ooit weer op Haagse rails te zien zal zijn, langs de Koninginnegracht en Koekamp en weer naar Voorburg rijdt, dan komt hij in de buurt van z'n vertrouwde sporen. Het bijzondere is dat eenmaal geplaatst op de A 600 er een verbondenheid met de HTM zal zijn. Deze nieuwe "ogen" kunnen dan waarnemen dat het 'Haagje' na 1961 er geheel anders uit is gaan zien. De foto onderaan op bladzijde 5, laat zien dat er nog geen hoogbouw waar te nemen is.

Door de reconstructie van de koplampen brengen zowel de TS als ons Genootschap "licht" in het A 619/620-project. Zo zijn voor deze schijnbaar kleine objecten toch de nodige inspanningen verricht voor een kosmetisch verantwoord resultaat. Onderstaande foto's illustreren dit.

Beeldverslag van een klein maar belangrijk onderdeel voor de nieuwe 'Tweelingtram'.



Originele HTM-koplamp van de TS.



Lamprand schoongemaakt en gelakt.



Oorspronkelijke plaats van de fitting.



Reflectorkern uitzagen.



Porseleinen fitting ingebouwd.



Kartonnen mal t.b.v. de reflectierand.



Strook aanbrengen t.b.v. afdichten gaten.



Aanbrengen lakplamuur.



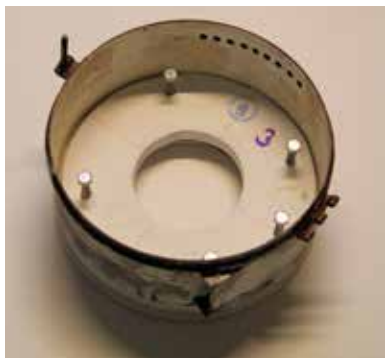
Multiplex binnenbasisplaat incl. boutgaten.



Achterplaat afgerond.



Basisplaat en achterplaat verlijmd en met verzonken schroeven verbonden.



RVS-bouten M8 doorgetapt en geborgd.



Montage reflectierand.



Eindproduct gereed.



Op 14 april werden de koplampen getest in Winkel.



V.l.n.r. Joeri Kromhout van der Meer, Patrick Peterse (directeur), Eric Broersen (projectleider) en Roy Schuring.

Proefopstelling op zolder in Pijnacker.

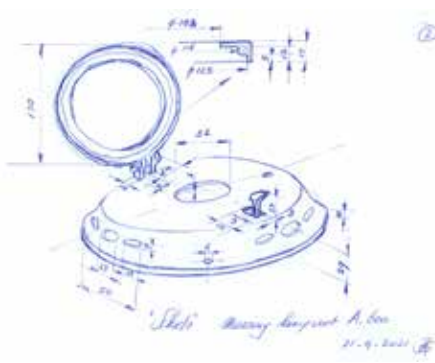
Het bordje geplaatst in de sluitlamphouder geeft aan dat de Tramweg-Stichting en ons Genootschap licht brengen in het A 619/620-project.



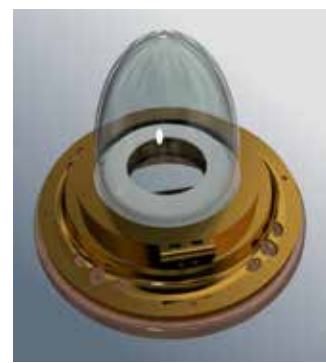
Er was meer 'verlichting' in behandeling. Zo werd de originele plafondlamp A 600 uit onze collectie, ooit door Otto Dijkstra in Voorschoten/Allemansgeest veiliggesteld en schetsmatig in kaart gebracht. Vervolgens door Rob de Jong in 3D uitgebeeld waarna de reproductie ervan kan plaatsvinden.



Originele plafondlamp



A 600. Schets met maatvoering.



Digitaal 3D zichtbaar gemaakt.



Al eerder maakten wij melding in ons vorig jaarverslag, dat Raymond Naber met zijn gezin op vakantie naar Denemarken ging. Eindbestemming was ook in 2021 het trammuseum te Skjoldenaesholm waar de Haagse motorwagen HTM 824 zich bevindt. Uit liefde voor deze veteraan houden de vakantiegangers deze museumtram al jaren onbaatzuchtig in een goede conditie. Naast de vakantiebenodigdheden voor hun verblijf aldaar, is hun kleine aanhangwagen, geschilderd in de NZH-kleurstelling, inclusief logo, afgeladen vol met gereedschap en potten met verf in de juiste kleuren.

Deze Haagse museumtram ziet er dan ook fantastisch uit. Alleen aan het interieur was er iets mis, aldus Raymond. Vier messing armleuningen ontbraken in deze tram. Al snel kwam het verzoek of wij hier iets aan konden doen.

En natuurlijk werd deze uitdaging aangegaan. Uit een andere tram kon één origineel exemplaar als voorbeeld worden gebruikt voor vier armleuningen, (Twee linkse en twee rechtse exemplaren). Met medewerking van een bevriende instrument-maker bij de TU Delft konden wij gebruikmaken van een slimme buigmachine. De originele armleuningen waren van massief messing, wij maakten gebruik van dikwandige buis, waarbij de uiteinden werden opgevuld met vol materiaal.

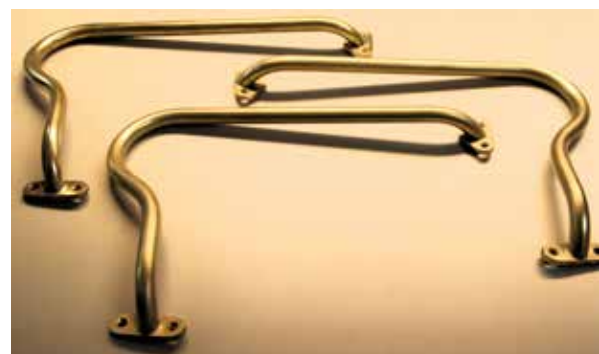
Linksboven op de foto de originele armleuning en de nieuwe gebogen onderdelen. De stalenstrip (mal) kreeg tapgaten overeenkomstig het origineel. Na plaatsing van de losse onderdelen op de mal kon het hardsolderen beginnen.



Hardsolderen, thuis achter 't fornuis.

Polijsten, een oplettende bezigheid. Raymond Naber in actie in ons depot.

Het eindresultaat mag er zijn.



Op deze dag zijn Raymond Naber en Han Geijp naar Haarlem getogen om de gerenoveerde voormalige HTM-koplampen aan de stichting de Nieuwe Blauwe Tram over te dragen. Het is geen toeval dat deze overdracht werd gedaan op deze dag. Het was dan ook vrijwilligerswerk geweest om de koplampen nieuw leven in te blazen. Bovendien waren daar ook geen kosten aan verbonden voor de werkgroep in Haarlem. Gezien het tegenwoordige uurtarief voor technische werkzaamheden komen wij al snel uit op zo'n 100 uur arbeid. Reken maar uit.

Wij zien dit als "sponsoring". Alleen door samenwerking en elkaar iets gunnen zal de Nieuwe Blauwe tram straks op de wielen voort kunnen gaan. Nu staan deze fraaie casco's nog op schragen en zien ze er al heel imposant uit. Onderstaande foto's zullen dit onderstrepen. En ja wij staan geen anderhalve meter uit elkaar, maar hebben inmiddels onze vaccinatie al gehad. Hopelijk levert covid-19 geen verdere vertragingen meer voor dit bijzondere A 600-project op.



V.l.n.r.: Wim Beukenkamp, Han Geijp en Raymond Naber. *Foto: Rob de Jong.*

De Tweelingtram kreeg koplampen.

3 januari 1960, even terug in de tijd.

Luud Albers rijdt met NZH-motorrijtuig A 322 over het remiserrein te Leiden.

Hij had een bijzondere vertrouwensband met het remisepersoneel waardoor een lang gekoesterde wens in vervulling ging.



Foto: A. Everaarts.

Weer op de baan door Raymond Naber 11 juli



De NZH A 327 kruist met de Ombouwer HTM 36 op de Duivelandsestraat. NZH A 327 en HTM 36 op het terrein van het HOVM.

Na een lange corona "rust" periode reed die zondag de NZH A 327 van de Tramweg-Stichting weer twee ritten mee in het rittenprogramma van het Haags Openbaar Vervoer Museum (HOVM). Het museum is geopend op zondagen in april – oktober van 12.30-17.00 uur. Buiten deze maanden was het beperkt geopend. De ritten werden samen gemaakt met Ombouwer HTM 36. Vanwege de coronamaatregelen konden alleen zitplaatsen worden aangeboden en moesten de passagiers een mondkapje dragen. Maar dat mocht de pret niet drukken. Het was een gezellige rit met mooi weer zodat bij de 1^e rit de ramen konden worden neergelaten. Deze rit voerde over lijn 12 en 3 naar De Savornin Lohmanplein. De 2^e rit ging langs de Hofvijver en Madurodam naar Scheveningen, terug reden we over de Scheveningseweg.

Het vormt de opmaat naar de verregaande samenwerking tussen de werkgroep Scheveningen van de Tramweg-Stichting en het HOVM naar een "nieuw"- HOVM waarbij in Den Haag de handen ineen worden geslagen. En zal er nog maar één museumorganisatie zijn, die zich, in Den Haag met historisch trammaterieel bezighoudt.

Zo nu en dan ontvangen wij fraaie foto's van Rinus van der Kuil.

12 juli

Vandaag 60 jaar geleden, woensdag 12 juli 1961, fotografeerde Rob Liesker (Stichting HaGe) op het Stationsplein in Leiden HTM-buitenlijnstel 77+111+115 onderweg naar het eindpunt in de Haarlemmerstraat. Wat verderop op het plein staat NZH-tramstel A 515+B 517+B 519 met op de achtergrond zijn opvolger in de vorm van "bolramer" bus 4839.





Het NOM had voor deze gelegenheid een speciale krant uitgegeven, die elke bezoeker in de tram gratis kon meenemen. Hierin werd het bestaan van het trambedrijf uitvoerig beschreven.

Op de voorpagina ging wetenschappelijk medewerker Leendert van Prooijen hier uitgebreid op in. Aan het einde van zijn beschrijving was zijn conclusie dat "vriend en vijand erkennen dat de introductie van de tram in 1996 getuigde van visie. Vrijwilligers worden inmiddels op handen gedragen en de tram is niet meer uit het museum weg te denken. Iets om te vieren: 25 jaar tram in het Nederlands Openluchtmuseum".

Die zaterdag ging ter ere van het 25-jarig bestaan van de tramdienst in het Nederlands Openluchtmuseum (NOM) te Arnhem een bijzonder evenement van start. Feitelijk was het een dubbel jubileum, ook de Stichting NVBS-Excursies vierde daar haar 25-jarige activiteiten. Op deze dagen waren diverse gastoptredens, zo was de drie-assige museumtram GVB-motorwagen 533 op de baan te zien. Eveneens reed dit seizoen de honderdjarige Haagse twee-asser, motorwagen 274 van het NOM samen met het fraaie aanhangrijtuig HTM 779 van de Stichting De Wassenarese Tram. Net als voorgaande jaren waren op verschillende locaties modeltrambanen te bewonderen.



Verder schreef Leendert een artikel over "Elektrische trams buiten de stad?" waarin verleden en toekomst werden aangestipt en ondersteund met een foto van de NZH-tram bij de Grafelijkheidssluits te Monnickendam in 1955, afkomstig uit het Waterlands Archief. En verder over een bijzonder tramobject uit de museumcollectie.

Diederik Menting, bestuurder, instructeur en coördinator trampubliek beschreef zijn achtergrond met de koptekst; "Hier heb ik mijn droombaan gevonden". Diederik heeft zijn hobby overgenomen van zijn vader en zijn zoon Job (7) komt er ook aan, "let maar op" schreef hij.

Robert-Jan Michel, Teamleider Tramremise geeft uitleg over reparatie en onderhoud aan zowel de baan als tramvloot. Zijn medewerkers zijn geen acteurs, zoals bezoekers wel eens denken, maar volwaardige technici.

Rob van Oostenrijk, eveneens trambestuurder en instructeur, geeft uitleg over het ontstaan van de trouwtram in het NOM en verder hoe het allemaal begon. In dit artikel zien wij een foto waarop Otto Dijkstra, onze webmaster en ook vrijwilliger van het eerste uur, samen met collega Joop Wens† in 1995 op het dak van de voormalige RET 530 motorwagen aan het werk zijn. Deze tram was bestemd te dienen als onderdelenleverancier om vervolgens te worden gesloopt. De vrijgekomen onderdelen, zoals vier motoren, schakelkasten, controllers, contactdozen, automaten en weerstanden zijn gebruikt voor de reconstructie van de GETA 76, die aanvankelijk werd gebouwd in "loods Goes".

Ik kon goed met Joop overweg schreef Otto Dijkstra via een email, toen ik hem vroeg of hij de originele foto kon leveren van de pantograaf-afname voor ons jaarverslag. Vervolgens gaf Otto spontaan meer informatie hoe een en ander destijds is gegaan. Voor de geschiedschrijving goed om bij de bron te zijn en dit te delen met onze lezers.

“Joop Wens was de engineer/ontwerper van de GETA 76 en heeft alle tekeningen opnieuw vervaardigd en waar nodig gewijzigd om hem voor normaalspoor geschikt te maken”.

Otto had hem gewezen op de betrouwbare en veilige Albert-koppeling en die verkregen werden van het trambedrijf van Düsseldorf en aangebracht op de GETA 76. Verder zijn alle RET-motorrijtuigen en het enige RET-aanhangrijtuig daarmee voorzien. Omdat de HTM 274 geen aanhangrijtuig met zich meebracht, bleef de bekerkoppeling daarop aanwezig. Nu het aanhangrijtuig HTM 779 tijdens dit evenement ook in Arnhem rijdt, is een noodkettling onder de bekerkoppelingen aangebracht.



“Achter het venster van het plukrijtuig RET 530, staat Jos Koopmans, die werd op mijn voordracht in 1996 voorzitter van de TS.

Met Joop Wens zijn projectleider Alex Scholten en het hoofd publiekszaken Gerard de Baay in 1995 naar Oost-Berlijn geweest om te bezien of daar zaken konden worden verkregen die van belang zouden kunnen zijn in Arnhem. Toen werd namelijk nog gedacht aan een open goederenwagentje om die met de HTM 274 met melkbussen of iets dergelijks te laten rondrijden in het museum.

Otto Dijkstra en Joop Wens, demontage van de pantograaf RET-530.

Foto: Rob van Oostenrijk.

Uiteindelijk heeft het Berlijnse trambedrijf besloten alléén de trambedrijven in het voormalige Joegoslavië te helpen vanwege de burgeroorlog.

De RET 530 werd nog verder leeggehaald door de Rotterdamse TS-werkgroep. En na een herinnering aan WO 2 (tentoonstelling in het museum) werd de wagen extra toegetakeld om tenslotte te worden gesloopt. Voordat de RET 530 naar Arnhem verhuisde, bevond deze zich in de TS werkplaats Scheveningen met de bedoeling daaruit een NZH-A 517 (dus een hoge 500 met een doorlopend nummer) te 'vernieuw-bouwen', maar dat plan is wegens gebrek aan gelden en de toen bestaande aversie tegen replica's niet doorgedaan.

Sommigen hadden het over een A 400, maar dat kon ook niet, want die waren immers veel langer dan de NZH-A 512-516. Inmiddels was ook de RET 525 eigendom van het NOM geworden. Daarvan heb ik de torpedo-ventilatoren in Amsterdam gehaald ten behoeve van de GETA 76. Van de EMA kreeg ik tegelijkertijd vier railremmen van afgevoerde draaistellen van gelede trams van het GVB, die ook een plaats kregen onder de nieuwe Java-draaistellen van de GETA 76.

De 525 belandde uiteindelijk ook in Arnhem en heeft even als tentoonstellingsobject gefungeerd. Het rijtuig keerde terug naar Rotterdam voor onderdelen en is daarna gesloopt”. Aldus Otto Dijkstra.



De Haagse motorwagen 274 met aanhangrijtuig 779.



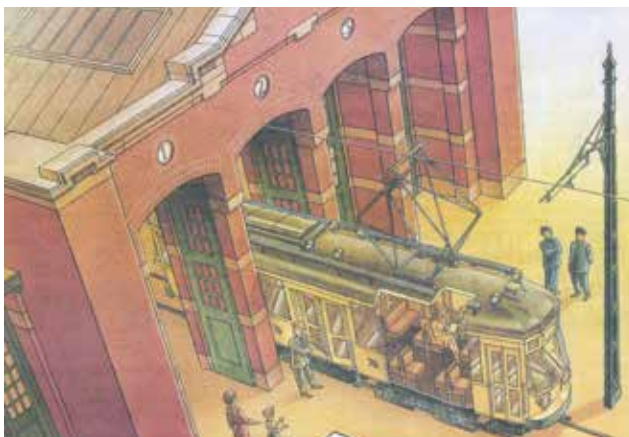
Rob van Oostenrijk in actie op de Amsterdamse drie-asser 533.

Verder in de jubileumkrant geeft Rob van Oostenrijk uitleg over het feit dat vrijwilligers op de tram een uitgebreide opleiding krijgen (dat betekent zo'n 90 uur) alvorens een nieuwe bestuurder op de bok kan. Bovendien is deze sympathieke vrijwilliger ook initiatiefnemer en medeorganisator van menig evenement. Rob heeft zijn sporen ruimschoots verdiend met de restauratie van de honderdjaar oude Haagse motorwagen 274.

Udo Feitsma, persvoorlichter, schetst de belevenissen van de in Arnhem gereconstrueerde GETA 76.

De nieuwe presentatie in de tramremise (leerzaam en leuk voor jong en oud) heeft een industrieel karakter en past geheel in de sfeer van de tramremise aldus Udo.

Verder lezen wij nog in de krant het avontuurlijke pionierswerk van Stef Verbart, machinebankwerker in de tramremise. Kortom de gratis jubileumkrant is zeer informatief. Vermeldingswaardig is nog dat het tramtracé in het museumpark elf wissels telt en de hele lijn bijna twee kilometer lang is. Op de laatste pagina is een 3D-tekening van de tramremise te zien met een opengewerkte GETA 76. Een sfeervolle tekening, evenals het op 4 april 1996, tijdens de opening uitgegeven Openlucht-museum Tramspel (ganzenbord). Rechtsonder op de rand, was op bescheiden wijze de letters 'HJV' aangebracht. Maar wie zou toch die kunstzinnige tekenaar zijn?



Op uitnodiging van het NOM werd ons de mogelijkheid geboden om een NZH-stand in te richten in gebouw Goes. De accommodatie was dit keer bescheidener van opzet in vergelijking met vier jaar geleden.

Een selectie aan verkoopartikelen als Blauwe Tram-boeken, foto's en brochures werden aan de man gebracht. Als blikvangers fungeerden een originele schijnwerper, een driedelig Budapester schaalmodel en een richtingfilmkast van een A 600 tramstel. Verder werd reclame gemaakt voor de reconstructie van de A 619/620 met een front van de A 620.

Gedeelte van de tekening op de laatste bladzijde van de jubileumkrant.

Beeldverslag van het evenement '25 jaar Tramdienst in het NOM'



Onze stand in loods Goes.



Een keur aan boeken.



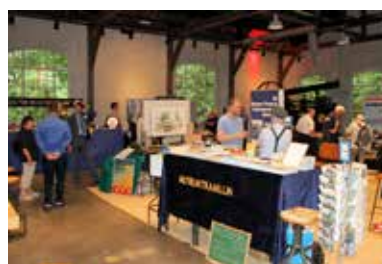
NZH-aanhangwagen, PR voor de A 600.



Hans Altena bij de modelbaan van zijn vader.



De standhouders zijn er klaar voor, het publiek moet nog binnenstromen.



DNBT is er ook klaar voor.



De oudjes doen het nog best.



Veteranen voor de remise.



Voor de jeugd is ook gezorgd.



Honderdjarige HTM-274 met ahr. 779.



RET 631 gelede tram.



RET 520, 536 en 535.



Pizzapuntje was heerlijk.



Raymond Naber maakte deze sfeerfoto.



Gezelligheid troef.



Tegen de avond kwamen de genodigden bijeen en zorgden een band voor de sfeer.



Einde van een mooi evenement, dat rustig eindigde voor de Haagse combinatie, weer klaar voor de volgende dag. De 779 mocht, tijdens het seizoen nog even blijven en vormde een fraaie combinatie met motorwagen 274. Verder werden er in dit jubileumjaar, door AVRO TROS 'sterren-muziekfeesten' gehouden op het Plein, waarbij op de achtergrond het Haagse-tramstel als decor te zien was.

B 37 weg uit Den Haag 6 augustus

Vrijdagmiddag 13.00 uur, in Scheveningen werd de voormalige Amsterdamse "boldakker" GVB 766 opgeladen voor vervoer richting Amsterdam. In 1980 kwam deze wagen naar Den Haag en kreeg het uiterlijk van een Haarlemse NZH bijwagen uit de serie B 31-B 36 en deed na een grondige restauratie dienst achter de NZH A 327, zo zag het Haagse publiek deze aanhangwagen met een fictief nummer B 37. Het was eigenlijk een onecht "NZH-kind" dat nu moet wijken omdat er ruimtegebrek is ontstaan in de beide remises waar de TS actief is. De B 37 is overgedragen aan de Stichting Beheer Collectie Amsterdam Vervoer Museum (SBCAVM). De aanhangwagen zal tijdelijk worden opgeslagen in Nagele en wacht op het moment van terug verbouwen tot GVB 766.



B 37 vertrekt uit Scheveningen.
Foto: Raymond Naber.

Reacties van lezers

Dit keer kregen wij bijzonder veel reacties op ons vorige jaarverslag dat vanwege de corona-periode extra dik was uitgevallen. Wij willen deze meest positieve reacties met veel plezier de revue laten passeren.

- 1. Wim Vink**, Archiefmedewerker van het NZH-Vervoer Museum: Hartelijk dank voor de toezending van jullie jaarverslag van het Genootschap. Ik zal het met grote belangstelling gaan lezen; ik heb alweer interessante onderwerpen gezien bij het doorbladeren. Wanneer jullie hulp van het museum nodig hebben, schroom niet ons te vragen. Afgelopen tijd hebben jullie mij ook goed geholpen met ontbrekende namen van personeel. Zo komen we samen verder met ons doel.
- 2. Cisca Simons**: Ik heb het jaarverslag ontvangen. Het is opnieuw een mooi boekje geworden. De onderdelen voor de A 600 beginnen echt afmetingen aan te nemen, indrukwekkend. Dank aan jullie.
- 3. Rob van Oostenrijk**: Tramvrienden van me, met veel waardering heb ik jullie jaarverslag gelezen. Zoals steeds, keurig verzorgd! Uiteraard heb ik met extra belangstelling het artikel met mijn naam gelezen. Artikel? Nou, een half boekwerk. Voel mij zeer vereerd ziende wat jullie ervan gemaakt hebben. Kon het dan ook niet laten jullie girorekening wat "op te poetsen". Hoop op termijn weer eens naar Delft toe te komen.
- 4. Henny de Knegt**: Hartelijk dank voor het toegestuurde jaarverslag van de St. Historisch Genootschap "De Blauwe Tram". Geweldig sympathiek dat je me niet vergeten bent. Wat een schitterend overzicht is het geworden. Prachtig zijn de foto's waarmee het geheel wordt opgefleurd. Dat geeft vele uren lees-, en kijkgenot. Het ziet er heel verzorgd en overzichtelijk uit. Ik mis de ontmoeting met jou en de anderen erg. Maar wanneer ik het blad pak en erin ga lezen dan beleef ik de maandagavonden weer en kijk ik uit naar het moment waarop we elkaar weer fysiek kunnen ontmoeten. Hier gaat alles gelukkig goed. Ik hoop dat het met jou en je vrouw ook naar gezondheid goed mag gaan. Georg, het ga je goed en hopelijk gauw tot ziens en nogmaals hartelijk dank voor het schitterende en overzichtelijke jaarverslag.
- 5. Joop Polder**: Veel succes met jullie werk. Het laatste jaaroverzicht is prachtig.
- 6. Mr. M. de Ridder**: Hartelijk dank voor het zeer mooie jaarverslag 2020. Heb ervan genoten.
- 7. N.A. Lamme**: Met dank voor het uitgebreide jaarverslag 2020.
- 9. C.J. van Gijtenbeek**: Zeer lezenswaardig.
- 10. W.F.A. Vermaak**: Gefeliciteerd met jaarverslag 2020.
- 11. Kees Pronk**: Ik ontving gisteren het nieuwe jaarverslag van de Blauwe Tram. Hartelijk dank daarvoor; het ziet er prima uit! En ook die rapportages van vlak na de oorlog zijn boeiend om te lezen. Ik heb zelf nog herinneringen aan de Blauwe Tram tussen Amsterdam en Zandvoort. Het was leuk om daar nog wat foto's van te zien.
- 12. Arnold Hulkenberg**: Hierbij wil ik u een groot compliment maken voor dit geweldige boekwerk. Meer dan een jaarverslag: een schitterend naslagwerk bovendien. Hier moet heel veel werk zijn ingestoken om dit zo fraai te krijgen door alle betrokkenen. Hartelijk dank hiervoor. Ik hoop dat als de omstandigheden het weer toelaten we weer mee mogen rijden met de Blauwe Tram in de vorm van A327 of A106. Het nabouwen van een tweelingstel A619/620 is echt sensationeel. Zelf heb ik als kind het genoeg gehad om met een tante in de A609/610 vanuit Leiden naar familie in Leidschendam

(halte Damlaan) te gaan en weer terug met originele A619/620. Wat gingen die trams snel voor mijn gevoel. Toen de tram was opgeheven werd er een auto gekocht om die reis te maken. Nog steeds vind ik het toentertijd opheffen van deze lijn een grote blunder. Helaas!

De huidige tijd -en de armoede die door de coronacrisis zal ontstaan- is zeer ongunstig voor het Openbaar Vervoer. De kans dat er nu lijnen worden aangelegd is heel klein; zelfs in een tijd rond de eeuwwisseling waar veel meer geld en mogelijkheden waren, kwam een project als de Rijn-Gouwe lijn niet van de grond. Ik wens u en uw geliefden een goede gezondheid toe.

13. Herman van 't Hoogerhuijs: Wederom een fraai verslag, al is het eigenlijk meer een onderdeel geworden van de nimmer eindigende geschiedenis van de NZH. Wat opvalt, bijvoorbeeld bij het verhaal over de B26, is dat we vroeger kennelijk vooruit aan het restaureren waren en pas nu in de retrofase zitten, dat wil zeggen de objecten aanpakken zoals ze vroeger echt geweest moeten zijn. Wat mij betreft was het echter GoTM 21 gebleven.

14. Wil Sartorius, Historisch Centrum Amsterdam-Noord: Hartelijk dank voor het toezenden van het jaarverslag 2020. Ook voor ons staan er weer onbekende verhalen in.

15. Iescha Hofkes: Veel dank voor het toezenden van het jaarverslag 2020 van de Blauwe Tram.

Leuke foto's met herinnering! De kinderen en kleinzonen vinden het ook heel leuk, vooral om hun (over) overgrootvader in Katwijk te zien. Ik vond het heel fijn om het "in memoriam" voor Otto te lezen met een mooie foto erbij. Ik zie dat het goed gaat met de "Blauwe Tram". Ik heb er veel goede herinneringen aan van toen ik in Voorburg woonde.

16. Petra van Kamp: Dank voor het prachtige jaarverslag. Al doorbladerend brengt het Ad weer even heel dichtbij. Zo veel bekende namen en plaatsen.... Even wegdromen naar vervlogen tijden. Dank daarvoor. Ik hoop dat het jullie goed gaat in deze bizarre tijd.

17. André van der Ploeg: Eergisteren ontving ik het Jaarverslag 2020. Wat is het een mooi geheel geworden met diverse uitgebreide interessante artikelen. Het geheel gecompleteerd met vele interessante foto's. Jullie hebben er zo te zien heel veel tijd aan besteed, maar het is het dan ook dubbel en dwars waard. Heel veel dank voor dit mooie exemplaar.

18. Otto Dijkstra: Helaas heb ik enkele foutjes geconstateerd in het nieuwe jaarverslag: Volgens de boeken van Dijkers (NVBS-uitgave) en Engel (Wyt, Pirola). (Bladzijde 4 overzicht omnummering).

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	19	20	21	1933-1940
NZH	B 21	B 22	B 23	B 24	B 25	B 26	1940-1961

Slechts in bovenstaande lijst hoeven namelijk alleen de GoTM 20 en 19 te worden verwisseld en dan is het goed. (*Wisseling is aangebracht red.*)

BC 1 en BC 5, BC 211 en BC 215 moeten elk van plaats verwisselen. Op bladzijde 33, *Mijn eigen fout*: Heen met bus E en terug met F, dat kan niet. Het was heen met E en terug met E. De tekst op bladzijde 52 is niet correct: Eén Métallurgique- en een Beijnes-motorrijtuig... Waar gehakt wordt vallen spaanders. Wijs mij een volledig foutloze publicatie, ze bestaan niet. Ook gij... Maar we blijven streven naar een foutloze publicitaire wereld. Het is een prachtig nummer, leuk verhaal ook van Rob v. Oostenrijk.

Reactie van Georg: Voor alle zekerheid heb ik de nummerwisselingen gecontroleerd van de NCS-rijtuigen, die als B 21-26 bij de NZH hun laatste periode hebben gesleten. Net als jij kwam ik tenslotte uit op hetzelfde resultaat. M.a.w. je hebt gelijk en deze omissie zal in het jaarverslag 2021 worden rechtgezet, evenals die uitglijder in de Tempeliersstraat met zogenaamd twee Métallurgiques i.p.v. één en rechts een Beijnes motorrijtuig. Dank voor deze opmerkingen!

19. Sam de Lange: Beste Georg,

Je opmerkingen in het jaarverslag 2020 over mijn reactie op je jaarverslag 2019 hebben mij weer aan het denken gezet. Ach, het gaat allemaal wat traag tegenwoordig. Het Tram-Ausweis voor Hendrik Glasbergen zal wel nodig zijn geweest omdat hij joods was. Vreemd blijft dan dat het is uitgereikt door de Ortskommandant van Katwijk terwijl de man in Leiden woonde. Hebben jullie het van een nazaat van Hendrik gekregen?

RE van Georg: Beste Sam, Het Tram-Ausweis hebben we in de jaren '80 van Hendrik Glasbergen gekregen. Hij woonde toen met zijn echtgenote aan de Rijn- en Schiekade in Leiden. Hendrik was onderhoudsmonteur geweest bij de NZH en had net als meer werknemers van de maatschappij een bijnaam: "dropjes". Die naam was ontstaan omdat hij vaak dropjes op zak had. Bij ons bezoek schonk hij ons ook een losse spanjoletsluiting, afkomstig van een gesloopt tramrijtuig. De wc-deur had Hendrik vanwege de krappe toegang vervangen door een vouwdeur, eveneens afkomstig van . . .

Na de opheffing van de kustlijnen Katwijk/Noordwijk + Leiden Stad is deze aimabele Blauwe Tramman nog werkzaam geweest in de remise Voorburg.

20. Joop Boudewijn: Weer een lust voor het oog!

21. Henk Kuilder: Beste Han, Bedankt voor de toezending van het extra dikke jaarverslag. Het ziet er fantastisch uit, een juweel. Wat een fraaie foto's en wat een schat aan informatie. Dat worden heel wat prettige kijk- en leesuurtjes. Zie ik jou op pagina 38 aan het werk aan een Hembrug AI draaibank? Bij dat staatsbedrijf in Zaandam heb ik nog gewerkt. In de jaren zestig. Behalve munitie maakten ze daar ook gereedschapswerktuigen. Precisie stond hoog in het vaandel. Een draainerf mocht je niet zien. De A 600 begint letterlijk vorm aan te nemen, zag ik. Op internet kwam ik toevallig een artikel in de AD van 5 december 2020 tegen over het project. En op YouTube zag ik een video waarin Wim Beukenkamp er het een en ander over vertelt. Een droom wordt werkelijkheid. Ik hoop hem nog door Den Haag te zien rijden.

Ik voeg hierbij een foto van een tot tuinhuisje verworden trammetje (HTM-402) dat ik op internet tegenkwam. Men spreekt over restauratie. Maar als ik zie wat er nog van over was, vind ik dat je eigenlijk ook in dit geval van herbouw zou moeten spreken.



HTM 402 bij het HOVM, december 2010, op tijdelijk onderstel. HTM-200 op het Veluweplein, januari 1941. Foto: H. Odendaal.

En dan de HTM 200, die sterk tot mijn verbeelding spreekt. Er was er maar één van. Ik kan me niet herinneren dat ik hem ooit heb zien rijden. Ik las dat hij, nadat hij aan het einde van de oorlog nog even in Duitsland had gelogeed en tot het einde van de jaren vijftig als bijwagen heeft gefunctioneerd. Bij het personeel was hij niet populair. Ik ga weer verder lezen en kijken!

Reactie van Raymond Naber. Een mijlpaal in project **HTM 402**, de bak stond na jaren weer op zijn onderstel en op het spoor. Beste Henk, hierbij een kleintje geschiedenis van het voormalige tuinhuisje. 26 mei 2021 was een bijzondere mijlpaal voor de Tramweg-Stichting het samenbrengen van een nieuw gereconstrueerd onderstel en de bak van het in restauratie zijnde zomerrijtuig.



Transport van de HTM 402, nog als voormalig zomerhuisje.



Uitgekleed, veilig onderdak in de HTM-remise Lijsterbes (LB).

Het rijtuig begon zijn loopbaan als paardentram van de serie 201-215 in 1896 en werd in 1904 geschikt gemaakt als aanhangrijtuig voor de elektrische dienst, waar het tot 1946 werd gebruikt om daarna als zomerhuis op camping De Vossenburcht te IJhorst (tussen Meppel en Hoogeveen) zijn leven te slijten. Op 18 december 2010 arriveerde het 'zomerhuisje' aan de Frans Halsstraat (zoals op de foto is te zien) en menigeen vroeg zich af of dit wel iets kon worden. Op 13 augustus 2018 zien we het geheel gestripte casco. De HTM 402 zal worden gerestaureerd in de toestand rond 1920 en kan daarmee achter vrijwel alle vooroorlogse Haagse museum motorwagens dienst doen. Ook de beroemde zomertram naar Scheveningen in de combinatie HTM 265-505-402 (twee zomerwagens) zal in de toekomst mogelijk zijn. Maar de restauratie is nog lang niet afgerond; de twee balkondaken en het interieur ontbreken nog – deze zijn echter wel grotendeels gereed voor montage. De 402 zal straks te zien zijn in het Haags Openbaar Vervoer Museum (HOVM) en ingezet kunnen worden achter een van de historische motorwagens op een mooie zonnige dag – net als 100 jaar geleden.



Het TS-restauratieteam, vaklieden, vrijwilligers met passie uit de tijd toen geluk nog heel gewoon was.

V.l.n.r.: Roderick Kruijt, Roger Vermeulen, Kees Groenewege, Jaap van de Noordt, Willem Engel en Jos Schmalen.

Foto's: Raymond Naber.

Art Nouveau Festijn

4 en 5 september



Tijdens het Art Nouveau Festijn in Den Haag de A 327 en HTM 77 een frequente dienst tussen Grote Kerk en Statenkwartier. De trams waren gedurende beide dagen redelijk bezet. In de krant "Den Haag Centraal" stond een paginagrote advertentie.

A 327 draait een rondje naar de Frederik Hendriklaan om Touristtram 1180 voor te laten gaan.
5 sep. 2021.



Affiche: Martin Naber.

Open Monumentendagen

11 en 12 september



Tijdens de Open Monumentendagen op 11 en 12 september werd samen met het museum met zes trams rondritten gemaakt vanaf het HOVM via de Grote Kerk, Statenkwartier, de Scheveningseweg en het centrum. Namens de TS waren de A 106, A 327 en HTM 77 van de partij en van het HOVM werd met een HTM 36, 265, 1022 of 1210 gereden. De trams waren goed gevuld en vaak waren alle zitplaatsen bezet.

Affiche: Wes Kraaijeveld HOVM.

De reizigers genoten van de mooie en afwisselende route. Dankbaar gebruik werd gemaakt van het opstelspoor op de Parallelweg om de vertrektijd af te wachten. Het Haags Bus Museum reed met de Kromhout en een Daf/Hainje stadsbus ritten door Den Haag. Het remisegebouw is al een monumentaal pand op zich, maar met de collectie oude trams binnen, waren de bezoekers aangenaam verrast door al dat moois. Er was enthousiasme over de expositie over interlokale tramlijnen, de poffertjes, de verkoop van boeken, foto's enzovoorts door HOVM en HBM. De grote fotopanelen van voorbijge exposities werden verkocht en de drankjes ging vlot over de toonbank. Heel wat enthousiaste reizigers, ook jonge mensen, die zichtbaar onder de indruk waren van de mooie trams en de goede sfeer en samenwerking tussen medewerkers van het HOVM en Tramweg-Stichting.



Guus Brinkel en Martin Naber geheel in stijl.
Dank aan iedereen die betrokken is geweest bij deze dagen!



Open Monumentendag met fraai materieel!
Foto's Raymond Naber.



Pakschuit "Nooitgedacht" passeert de Delftse Oostpoort op weg naar Voorburg. Tijdens de combitocht droeg men in de tram een mondkapje.

Foto's: Ton Sloomaker.

De combitocht op deze zonnige dag waarbij de gasten varende met de "Pakschuit" uit Delft naar Voorburg kwamen en trammend naar Scheveningen gingen, was weer een succes. Dit was de laatste keer in 2021. De HTM 77 en NZH A 106 verzorgden de ritten met zeer tevreden en enthousiaste reizigers. Tekst: Raymond Naber, Johan Kres en Ton Sloomaker.

NZH-motorrijtuig A 14 zo goed als af.

Na een lange restauratieperiode krijgt het Métallurgique motorrijtuig zijn oude glans terug en is weer gekoppeld met het aanhangrijtuig BY 2. Het Waterlandtramstel heeft na een langdurig verblijf op het voorplein van het Spoorweg Museum in Utrecht een moeizame herstelperiode gekend.

Ruim 40 jaar is er met enige onderbrekingen aan gewerkt. Het ambitieuze project dat mede door liefhebbers/vrijwilligers is gerealiseerd. Langdurige projecten worden zelden of nooit voltooid door medewerkers die er ooit aan zijn begonnen, Maar nu kunnen wij dankzij hun inspanningen genieten van dit fraaie materieel dat ooit zijn stempel drukte op het uitzicht in de Noord-Hollandse polder.

Nu te zien in het NZH Vervoer Museum in Haarlem.

(Interieur A 14 zichtbaar op het achterblad).



De pantograaf is weer aangebracht.

Aanhangrijtuig BY 2 ook binnen te bewonderen.



In de werkplaats van De Stichting De Nieuwe Blauwe Tram, gelegen naast het NZH Vervoer Museum te Haarlem werd het te reconstrueren NZH-Tweelingtramstel A 619/620 gedoopt. De doop werd officieel gedaan door burgemeester Jos Wienen van Haarlem samen met Jan Beijnes. Jan Beijnes is een nazaat van de familie Beijnes welke de tram in haar fabrieken te Haarlem bouwde in 1932. De doop gebeurde met een flesje Blauwe Tram bier. Nadat het flesje stuk was ging het scherm omlaag en trakteerde voor deze gelegenheid trambestuurder Rob de Jong ons op een het wel bekende NZH-fluitsignaal.



Voorafgaande aan de doop werd het Blauwe Tram bierflesje gecontroleerd door de burgervader van de gemeente Haarlem, drs. Jos Wienen en een nazaat van de familie Beijnes, Jan Beijnes.

Statiefoto met v.l.n.r.: Jan Beijnes, Jos Wienen, Josina v.d. Horst, Wim Beukenkamp (vz) en in de tram Rob de Jong (constructeur).

Foto's en tekst Raymond Naber.



Later liep het gezelschap nog door de tram en werd de nieuw geconstrueerde zitbank bewonderd en uitgetprobeerd. In het museum teruggekeerd kreeg burgemeester Wienen het eerste exemplaar van het nieuwe boekje over de Stadstrams in en om Haarlem uitgereikt. Alweer het derde deel in een reeks publicaties over het NZH-materieel, haar inzet en betekenis.



Otto Dijkstra 'test' de zitbank. Tram heeft de doop goed doorstaan. Uitreiking boekje Stadstrams in en om Haarlem.

Janny Bonkenburg organiseerde samen met haar man Huig een uitstapje voor medewerkers van het Nederlands Openlucht Museum (NOM) uit Arnhem. De meeste deelnemers zijn vrijwilligers en werkzaam in en rond de remise en wilden graag een kijkje nemen in "De schatkamer van de Blauwe tram" te Delft, zoals Janny in haar e-mail schreef. Het was een gezellig weerzien. Voor de bezoekers die ons erfgoed nog niet eerder hadden gezien bleek het zeer bijzonder te zijn geweest. Men heeft allemaal een interessante dag beleefd.



Aandacht voor de voorzitter die een uiteenzetting gaf over de ontstaansgeschiedenis van het genootschap.

V.l.n.r.: Georg Groenveld (vz), Gerard Konijnenbelt, Marcel van den Boom, Stef Verbart, Huig van der Marel, Hennie Derkzen, Sander Lammers, Robbert-Jan Michel, Janny Bonkenburg en René Platjouw.

Op bezoek bij Marius van Rijn.

16 oktober

Zowel in 't groot als in 't klein houdt Marius van Rijn, machinist bij de Stoomtram Hoorn-Medemblik, en voormalig depotchef, zich met volle overgave bezig met spoorse zaken. Helaas door "corona" meer thuis dan op de bok. Op zijn zolder is de ruimte vrijwel geheel gevuld met antiek speelgoed: treinen, Duitse en Engelse locomotieven en bijbehorende bebouwing. Een grote verscheidenheid aan rijtuigen en goederenwagens, alles in dezelfde schaal en nog rijdend ook! De rails, uiteraard alles uit dezelfde tijd, voeren je langs originele scenery, fraaie stationsgebouwen, seinbruggen, enz. Eigenlijk te veel om op te noemen.



Je komt werkelijk ogen tekort om alles op je in te laten werken. Kortom een compleet geheel uit een verleden dat ver achter ons ligt.

Marius in zijn domein, zet voor ons zijn treinen in beweging.

ZESTIG JAAR GELEDEN VERDWEEN DE BLAUWE TRAM door G.J. Groenveld

Gelijktijdig met de opheffing van de HTM-buitenlijn naar Leiden via Wassenaar werd in de loop van donderdagavond 9 november 1961 de tramexploitatie op de nog enig overgebleven Blauwe Tramlijn Leiden-Den Haag v.v. abrupt in Voorburg beëindigd. De toen aanwezige passagiers moesten de laatste Blauwe Tram verlaten en overstappen op een gereedstaande NZH-bus.

Officieel zou deze overgang pas twee dagen later hebben plaatsgevonden. De directie van de NZH was beducht op calamiteiten omdat er minder prettige ervaringen waren opgedaan bij eerdere opheffingen. Slechts enkele ingewijden waren van deze historische omzetting op de hoogte gebracht. Voor velen kwam deze opheffing dan ook als een volslagen verrassing.

Wagendagrapport van *Donderdag, 9 Nov 1961*

Behoort bij dienst: *E* (letter of nummer). Lijn: *840*

(*) Werkelijke vertrek- of aankomsttijd.

N.B. Het wagendagrapport moet de gehele dag blijven bij dezelfde dienst, waarvoor het is afgegeven, en aan het einde van de dienst op de daarvoor bestemde plaats worden ingeleverd.

Rij No.	Samenstelling								Vertrek (*)	Omschrijving van de rit		Aankomst (*)	Naam van de wagenvoerder
	Letter	1e rijtuig	Letter	2e rijtuig	Letter	3e rijtuig	Letter	4e rijtuig		Van	Naar		
1	A	619	A	620	B	15			6.32	Leiden	Stg	12.55	H. J. B. B. B.
2									6.45	Stg	Leiden	13.32	
3									6.42	Stg	Leiden	13.37	
4									6.45	Stg	Leiden	13.32	
5									11.42	Stg	Leiden	11.34	
6									11.45	Stg	Leiden	12.34	
7									12.42	Stg	Leiden	13.32	
8									13.42	Stg	Leiden	14.32	
9									13.45	Stg	Leiden	14.42	
10									15.44	H	R.	16.45	
11									15.44	H	R.	16.45	
12									16.44	H	R.	17.33	
13									16.44	H	R.	17.33	
14									19.38	H	R.	19.50	
15													
16													
17													
18													
19													
20													
21													

Model No. 31042 (3/7)

HET IS VERBODEN, STATEN VAN TE VOREN IN TE VULLEN

N.Z.H.V.M. N.V.
Vervoersdienst

Het wagonrapport van de A 619/620 9 november 1961. Collectie: HGDBT.



De drie personeelsleden van de laatste tram uit de richting Den Haag werden ter hoogte van de Voorburgse remise aan de Parkweg door de burgemeesters van Leidschendam, Voorschoten en Voorburg toegesproken en ontvingen als dank een kistje sigaren.

Einde van de NZH-reizigersdienst per tram.
Foto: N.v.d. Horst.

Daarna verdween het NZH-Tweelingtramstel A 619/620 + B 15 in de remise aan de Parkweg en werden de remisedeuren afgesloten.

Voor comfortabel openbaar vervoer betekende deze omzetting een terugval en gemis van deze fraaie Blauwe Trams met vriendelijk personeel.

Bij een eerdere opheffing was op de voorkant van de laatste Blauwe Tram een bord bevestigd met de veelzeggende tekst: *"DIE ROT BUS WORDT NOOIT ZO KNUS!"*.

Een paar jaar eerder was de tramhalte Weverslaan in Voorburg al beklad met de noodkreet: *"HOUWEN DIE BLAUWE"*.

Vier dagen later op maandag 13 november gingen de remisedeuren weer open en vertrokken de Blauwe Tramstellen in vaak nogal merkwaardige samenstellingen van hun laatste bestemming in Allemansgeest, te Voorschoten.



Wellicht de eerste graffiti in Voorburg.

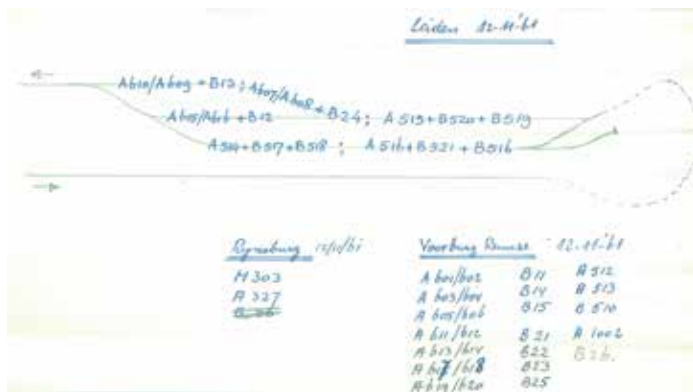


Van 9-13 november waren samenstellingen van Tramstellen te zien op het Stationsplein te Leiden in afwachting van hun allerlaatste rit naar het sloopterrein.

Nog één maal kwam het trambedrijf tot leven op maandag 13 november 1961, toen al het trammaterieel bijeen gebracht werd nabij de Korte Vliet te Voorschoten, om aldaar te worden gesloopt.

Stationsplein, Leiden, een overzicht van het bijeengebrachte materieel. Foto's : L.J.P. Albers.





Op die dag werden de opgestelde tramstellen op het Leidse Stationsplein nauwgezet vastgelegd.

Meer over de allerlaatste tramtransporten zijn in ons jaarverslag van 2020 te zien. (blz. 6 t/m 9). Het overbrengen van het aanhangrijtuig B 26 en de stadswagen A 327 op 30 november 1961.

Maandag 13 november was voor de ware Blauwe Tramliefhebber een droevige dag vanwege het vertrek van vrijwel al het nog aanwezige materieel naar de laatste bestemming: Allemansgeest, een terrein gelegen langs het baanvak Voorschoten - Leiden, waar het fraaie materieel zou worden gesloopt. Vanuit de werkplaats Rijnsburg, vanaf het Leidse Stationsplein en vanuit de remise Voorburg vertrokken konvoien naar de sloopplaats aan de Korte Vliet in Voorschoten. Hierbij een overzicht van deze konvoien, samengesteld door de helaas veel te vroeg overleden Blauwe Tramvriend, Ad van Kamp.

Vanuit Voorburg:

A 618/617 - B 11 - A 613/614
 A 612/611 - B 25 - defecte A 604/603 (remkraan manco!)
 A 605/606 - B 22 - B 15 - B 23
 A 602/601 - B 21 - B 14 - H 202
 A 512 - B 510
 A 619/620 - H 6 - H 7 - H 4
 A 513 - H 133 - C 109

Vanuit Leiden:

A 610/609 - B 13
 A 615/616 - B 12
 A 607/608 - B 24
 A 514 - B 517 - B 518 (BB)
 A 515 - B 521 - B 519 (CC)
 A 516 - B 521 - B 516 (AA)

Vanuit Leidschendam:

A 513 - defecte A 1002 (bovenplaat schakelkast manco) - C 109.

Vanuit Rijnsburg:

A 1001 - H 204 - H 8
 H 303 - C 101 (beladen met de asbreukwagens H 102 en H 103).

Diezelfde dag vertrok in alle vroegte Boedapester H 303 (ex. A 508) met stadsmotorwagen A 327 vanuit de werkplaats Rijnsburg naar Voorburg. In de remise aldaar werd rijtuig B 26 aangekoppeld waarna werd koers gezet naar het Malieveld waar de H 303 werd omgerangeerd. Op de terugweg werden op de Schenkweg de A 327 en de B 26 afgehaakt en naar het emplacement van het station Staatsspoor overgebracht. Dit materieel had de NZH-directie aan de NVBS beschikbaar gesteld voor museumdoeleinden.

En zo vertrok de H 303 solo via Voorburg naar Rijnsburg om daar het kennelijk nog aanwezige materieel, wagen C 101 met daarop de asbreukwagens H 102 en H 103, naar het sloofterrein bij Voorschoten over te brengen. Als eerste slachtoffer kwam tramstel A 613/614 aan de beurt, gevolgd door het aanhangrijtuig B 11. Gedurende drie maanden is men daar bezig geweest om het materieel, inclusief Boedapester H 303, gereed te maken voor afvoer naar de Hoogovens.

Op 30 november werden de A 327 en B 26 met een spookraan op rongenwagens geplaatst en vond op 4 december 1961 het transport plaats via Amsterdam CS naar Hoorn.

Drie dagen later werd het materieel op het emplacement gelost en in een loods van NS geplaatst, (het huidige domein van de Stoomtram Hoorn-Medemblik).

Merkwaardige samenstellingen naar hun laatste bestemming Allemansgeest, Voorschoten.



Voorburg, Parkweg. A 619/620, H 6, H 7, H 4.

Vierde konvooi A 619/620, B 21, B 14, H 202. Voorburg, nabij de Weverslaan.



Tramstel H 303+A 327 passeert werkwagen A 1002 te Leidschendam.

Tramdruktes in Voorschoten.



Daar kwam het nog aanwezige trammaterieel bijeen op het terrein tussen Voorschoten en Leiden, nabij de Korte Vliet. Hier vielen de fraaie rijtuigen ten prooi slopershanden, die er in een tijdsbestek van bijna drie maanden korte metten mee zouden maken. De trams werden in brand gestoken, zodat alleen het metaal overbleef, waar het de slopers tenslotte om te doen was.

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



Vanuit de wijde omtrek werden strooptochten door liefhebbers naar deze locatie ondernomen om nog wat tramonderdelen te bemachtigen. Mede dankzij deze reddingsacties kon op de plaats des onheils gelukkig nog aardig wat erfgoed worden veiliggesteld van een roemrijke tramgeschiedenis. De Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram, opgericht in 1985, is deze "redders" dan ook bijzonder dankbaar, want mede hierdoor kon haar erfgoedcollectie de afgelopen decennia worden uitgebreid met een verscheidenheid aan voorwerpen.



Slotakkoord voor de A 1002 en de A 513; 27-11-1961. Ook liefhebbers kwamen in actie om tramonderdelen te bemachtigen.

Bovendien kon dit erfgoed worden ingezet voor tentoonstellingen, restauraties van nog bestaande NZH-trams en met originele bouwtekeningen uit 1932 voor de reconstructie van de Tweelingtram in Haarlem. Van oud-NZH-personeelsleden uit de regio's Leiden, Haarlem en Amsterdam ontving het Genootschap in de jaren '80 heel wat voorwerpen, zoals uniformstukken, jubileummoorkondes en foto's. Door de jaren heen is er een omvangrijk fotoarchief ontstaan o.a. uit nalatenschappen van bekende 'hobby' fotografen, zoals Luud Albers, Hans van Engelen, Rob Liesker en Hans Offerman.

Den Haag, 5 mei 1961,
Bezuidenhoutseweg/hoek
Schenkweg. Deze laatste Blauwe
Tramsporen bleven
na de opheffing nog 22 jaar in het
wegdek achter.

Foto: Hans van Engelen.





Spoor vrijmaken voor de laatste rit van de H 303. Malieveld, B 26 + A 327 en H 303 worde omgerangeerd. Foto's: Bonthuis.



Motorrijtuig A 327 wordt geladen i.v.m. transport naar Hoorn. Den Haag Staatsspoor, 30 november.

De allerlaatste Blauwe Tram-sporen, die zich nog in het wegdek van de Bezuidenhoutseweg in Den Haag bevonden, werden 22 jaar na de opheffing aan het genootschap overgedragen. De leden zaagden een gedeelte van de rails in 150 stukken en brachten die met volgnummer en certificaat van echtheid aan de man. Dat ter herinnering aan het feit dat 60 jaar geleden in 1924 de NZH-tramverbinding tussen Leiden en Scheveningen tot stand kwam. 1983, Han Geijp en Georg Groenveld aan het werk.



Foto: Arthur Meijer.

Op initiatief van het genootschap is 30 jaar na de opheffing, op de plaats waar zich in Voorburg destijds de tramremise bevond, (het huidige Van Wassenaer Hoffmanplein) een gedenkteken onthuld.



Naast een sierbetonnen bovenleidingmast, voorzien van plaquette en werd daarbij een authentiek stuk tramspoor aangelegd.

Bovendien is hier door de gemeente een informatiezuil geplaatst, een zogeheten "Stadsbaken" en aan het trappenhuis van een naastgelegen appartementencomplex is een afbeelding van de Blauwe Tram op ware grootte te zien. Vanaf 1962 verzorgden leden, van het later opgerichte genootschap, tentoonstellingen in musea en bibliotheken om zo de geschiedenis van dit fraaie en grootste trambedrijf van Nederland levendig te houden. Zelfs in de Jaarbeurs te Utrecht en in het Haagse Hotel des Indes werden exposities over de Blauwe Tram ingericht.

"Stadsbaken" op het voormalige remiseterrein.

“De Blauwe Tram” nog steeds actueel in de media.





Om de 9^e november te herdenken werden vanuit het HOVM op die zondag ritten gereden met de A 106, de PCC 1210 en de 36. Deze ritten werden goed bezocht en gingen naar Voorburg, Scheveningen en Nootdorp/Delft Nieuwe Plantage.

De laatste rit die dag was met twee keer kopmaken, samen met de 36. Negen november 1961 was immers de dag dat de NZH als tram-bedrijf definitief werd beëindigd. De laatste Blauwe Tram (A 619/620) sloot een tijdperk af dat in 1881 als stoomtrambedrijf was begonnen. Een vooraanstaand en geliefd trambedrijf was ten einde en velen betreuren het tot op de dag van vandaag. Slechts een enkele tram bleef bewaard en dat was mede de reden om in 1965 de Tramwg-Stichting op te richten en ervoor te zorgen dat in elk geval de RTM óók niet al het materieel zou slopen en dat is gelukt! De TS was in die jaren ook betrokken om oude HTM-trams te behouden en nu kunnen we dan ook zien waar dat toe heeft geleid: een museum vol mooie historische trams.

Voorburg, Halte Station. V.l.n.r.: Jerscha Keesen, Martin en Raymond Naber. Foto's: Raymond Naber.

Negen november 1961 was ook de dag dat de HTM haar buitenlijn naar Leiden via Wassenaar beëindigde, zoals eerder beschreven. Ook dat besluit betreuren velen. Dit was eveneens een prachtige tramlijn die mede ook ten onder ging aan het toenemende particuliere autobezit.

Een autoriteit op het gebied van de HTM-buitenlijnen gaf aan Rinus van der Kuil door; dat bij de HTM die dag de 73 zou laten rijden als laatste dienstwagen op de route Den Haag tot aan de Haarlemmerstraat in Leiden. De 73 vertrok om 17.52 uur met de 101 vanaf de Turfmarkt en was daarmee de laatste die vanaf Den Haag de volledige route naar Leiden, Haarlemmerstraat heeft afgelegd. De 101 werd bij de remise afgekoppeld. Om 19.15 uur vertrok de 73 als laatste uit de Haarlemmerstraat en werd de rit op Wassenaar, Rozenplein afgebroken. Vervolgens was om 18.22 uur de 69 met de 111 vertrokken vanuit Den Haag. Die wagen liet de 111 achter in de remise. De 69 wist het nog tot Leiden Station te brengen. Daar werd de rit van de 69 afgebroken om vervolgens leeg achter de 73 om 19.20 uur van Leiden Station naar de remise te rijden. Dit was de laatste HTM-tram die Leiden verliet. Gelukkig zijn er nog tramlijnen gespaard gebleven zoals die naar Delft en naar Voorburg.

Voor onze zondagsritten maken wij dan ook dankbaar gebruik van deze lijnen. In de krant "De Haagse Tijden" en "Het Krantje" (Leidschendam/ Voorburg) is aandacht geschonken aan de herinnering en de HOVM zondagsritten.



NZH A 106 en HTM 36 op de Nieuwe Plantage te Delft.



HTM 77 op het Westeinde nabij Huize Middenburg in Voorburg.

Attributen:

Petroleumlantaarn met messing opschrift: **W. Homeijer Jr. koperslager Amsterdam.**



De petroleumlantaarn kreeg het nodige onderhoud en werd van een nieuwe ruit voorzien. Verder werd er een nieuw authentiek kettinkje en afsluithaakje aangebracht en kreeg de brander een nieuw lampglas.

Metalen bronzen ovale plaat van stoomlocomotief no.4 van de Noordhollandsche Tramweg Mij.

Omkeerplaat **HAARLEM** (zwart/wit) en **SLOTERDIJK** (wit/groen).

Messing signaalfluit met ketting van conducteur stoomtram.

Stalen houder met emaille omkeerborden: **Rookten** (rood/wit) **Niet rooken** (zwart/wit).
Emaille interieurborden: **Voor/achterbalkon 6/8 plaatsen; Openen en sluiten van de ramen mag uitsluitend door het personeel geschieden; In geval van nood handgreep krachtig naar beneden trekken; Op- of afspringen gedurende de rit is verboden; Het is de wagenvoerder verboden, zich door gesprekken te laten afleiden; Verboden toegang; Het uitsteken van lichaamsdeelen buiten het rijtuig gedurende den rit, alsmede het uitstappen en het verlaten der rijtuigen tusschen de sporen bij het naderen van een tram, is verboden.**

SYRO-geldwisselaar.

Schenken:

Uit de nalatenschap van Henk Scholte, Bennekom: Rijtuignummerbordje **A 322** bestemmingsbordje **HAARLEM**, elektrische bel wagenvoerdersruimte, drie bovenleidingsystemen, zes verschillende losse onderdelen bovenleiding, groene porseleinen isolator, twee railspijkers, een railschroef; een grijs houten blokje met opschrift **605-6**, (Rob Zoomer).

Metalen dienstletterbord **H**, (Rob van Oostenrijk).

Bronzen gedenkpenning NS met tekst: "Ter herinnering aan de eendrachtige opvolging van het stakingsbevel, 17 september 1944", (Max Wetters).

Voltmeter Siemens & Halske **0 – 250**, met toestemming van de sloper verkregen tijdens de sloop bij Allemansgeest, Voorschoten in november 1961; oude reiskoffer, (Bert Hoeke).

Messing raam van A/B 100-rijtuig met geëtst NZH-logo in de ruit, (Henny van den Born).

Uit de nalatenschap van Martin Harms, Voorburg: Remhendel, (Marleen Harms-Meefout).

Messing draadhouder bovenleiding, (Niek Hesp).

Oliebrander van sluitlantaarn met extra glaasje; kniptang; gedenkpenning 100 jaar NZH, (Joop Steeneke).

Uit de nalatenschap van Luud Albers, Heiloo: Twee dubbellamps plafonnières; emaille interieurbord **NIETS BUITENSTEKEN**; vijf bordjes **GEEN VOETEN OP ZITTING**; twee kniptangen; twee uniformknopen; conducteursfluit; vijf rijtuigsleutels, (Marius van Rijn)

Sluitlantaarn **H** afkomstig uit de remise Leidsevaart, Haarlem, (Petra van Kamp-Rippen).

Documentatie

Jubileumboek, 495 pagina's, (1994), "150 Jahre Schienenfahrzeuge aus Nürnberg M.A.N." (Machinefabrik Augsburg Nürnberg A.G.).

Brochure "Vrij vervoer bij de dochterondernemingen N.S. (1952).

Knipsel Haagsche Courant van 31 oktober 1911 met dienstregeling per 1 november 1911 van de M.E.T. -stoomtramlijn Den Haag/Schenkweg – Leiden/Noordeindsplein.

Knipsel met twee foto's aanrijding in de Spuistraat, Amsterdam op 6 november 1918 van E.S.M.-motorrijtuig 101 en twee E.S.M.-aanhangrijtuigen, w.o. "Hamburger" rijtuig 68.

Knipsel met twee foto's eerste lustrum van het Haarlemsche Tram-Fanfarecorps (1927).

Abonnementskaart E.S.M. / E.N.E.T. no. 539, mei 1919, traject Haarlem-Bloemendaal.

Abonnementskaart NZH no. 219, april 1925, traject Amsterdam-Sloterdijk.

Originele factuur van de "Koninklijke Fabrik van Rijtuigen en Spoorwagens J.J. Beijnes", gedateerd 22 mei 1897, groot f l.680,63, voor de levering van vijf kisten met reservedelen, bestaande uit vijftig slaaprollen(!) en tweehonderdvijftig rijtuigsleutels aan de Nederlandsch Zuid-Afrikaansche Spoorweg Maatschappij te Amsterdam.

Prijsaanvragen uit de jaren 1940, 1941 en 1942 van de Technische Dienst NZHTM, afdeling Materieel, aan de Koninklijke Nederlandsche Zoutindustrie N.V. te Hengelo(O) voor levering per spoor van diverse tonnen ruw zout in zakken van 50 kg voor 'ontdooiingsdoeleinden' met bestemming Haarlem/Leidsevaart en -Soendaplein, Amsterdam-Noord, Leiden en Voorburg.

Drie bekendmakingen voor het publiek uit de 2^e Wereldoorlog.

Vier foto's (18x24 cm) van NZH-materieel in het Nederlands Spoorweg Museum.

Affiche NZHTM '50 jaar na haar oprichting' en groepsfoto te Leiden op 15 juni 1931 ter gelegenheid van het 50-jarig jubileum 1881-1931.

Zes blauwdrukken jaren 1898-1899 van ENET-materieel.

Boekje Nederlandsche Staatsspoorwegen, inclusief NCS, NBDS, NTM, OSM en Stoomvaart Maatschappij Zeeland per 21 september 1914.

Reisgids/Tramgids per 1 juni 1922, 22 mei 1932, 8 oktober 1933, 6 oktober 1933, 15 mei 1936 en 22 mei 1937.

Schenkeningen:

Reglement van het Pensioenfonds (1930); Voorwaarden voor het vervoer van reizigers, bagage en honden (1945); Dienstreglement deel B, Seinreglement (1946); Dienstreglement deel C, Algemene Veiligheidsvoorschriften (1946); Reglement Dienstvoorwaarden, met bijlage B (1949/'50); Bijzondere Tarieven en Voorwaarden (1950); twee verschillende boekjes "Landelijke tram- en autobusgids", winterdienst 1949/'50; map met materieeltekeningen t.g.v. "Honderd jaar tot uw dienst NZH 1881-1981", (Rob van Oostenrijk).

Uit de nalatenschap van Rob Scholte, Bennekom: Tien vervoerbewijzen; maandabonnement september 1945; dagabonnement 1955; stamkaart NZH met maandabonnement september 1956, traject Voorburg-Leiden, (Rob Zoomer).

Uit de nalatenschap van Peter van den Oever, Leidschendam: Personele documentatie van conducteur G.A.L. van der Meer, Leiden: arbeidsovereenkomst 1951; kledingkaart 1962-'65; bevoegdheidsbewijs A en B baanvakken Scheveningen-Voorburg en Den Haag-Leiden; maandabonnement januari 1938, (Rosemarijn Grinwis).

Uit de nalatenschap van Luud Albers, Heiloo: Zes ringbanden met beschrijvingen materieel uit NZH-personeelsbladen; ENET-aandeel 0180, 12-7-1898, duizend gulden; ESM-aandeel 14764, 25-8-1913, tweehonderdvijftig gulden; vier weekabonnementen Amsterdam-Halfweg uit 1941 en 1943, (Marius van Rijn).

Uit de nalatenschap van Martin Harms, Voorburg: Verkorte dienstregeling 15 mei t/m 7 oktober 1939, (dagabonnementen); Reisgids NZHVM ingaande 4 mei 1947; Reisgids NZHVM ingaande 9 mei 1948 + 2^e wijzigingsblad (20 pag.): twee railprofielen (stads en buiten), (Marleen Harms-Meefout).

Diversen

Eén en veertig schaalmodellen (h0), waaronder verschillende typen dienstmaterieel: A 1001, A 1002, A 1004, A 1051, C 103, C 121, C 122, C 123, H 2, H 8, H 104, H 202 en H 204.

Reizigersmaterieel: A 45, B 5, A 106, B 102, B 104, B 112, A 354, A 356, A 357, B 35, B 301, B 307, A 401, A 402, A 406, A 409, B 404, B 405, B 406, B 407, A 513, B 516, A 601/602, B 12, B 13, B 21, B 23 en B 26.

Schenkeningen:

Uit de nalatenschap van Theo Tielenburg, Den Haag: Fotoboek met afbeeldingen van NZH-trams en van restauratiewerkzaamheden door de Werkgroep Scheveningen van de Tramweg-Stichting, (Susan Tielenburg).

Uit de nalatenschap van Walter Hartman, Den Haag: Een en negentig foto's, (Johan Kres).

Uit de nalatenschap van Martin Harms, Voorburg: Dertienhonderd foto's en tweehonderdvijftien dia's, (Marleen Harms-Meefout).

Schilderij op glas van de Nieuwe Sint Bavo, Haarlem, vervaardigd met fragmenten van vervoerbewijzen van stoomtram Leiden-Den Haag, (Erik van der Horst).

Brochures "Verkeer in en om Heemstede en Bennebroek" en "Openbaar Vervoer in de stedengroep Leiden-Den Haag-Delft", (Rob van Oostenrijk).

Uit de nalatenschap van Rob Scholte, Bennekom: Schaalmodellen van remisecomplex en bijgebouwen Voorburg en van werkplaats Rijnsburg; ingebonden jaargangen 1945-1948 "Tramnieuws" en "Op de Rails"; Vellekoop-materieeltekening uit 1969 van NZH-motorrijtuig A 502 en aanhangrijtuig B 501; ruim zevenhonderd foto's uit de periode 1948/'57; zes negatieven jaren '60/'61 van werkplaats Rijnsburg, (Rob Zoomer).

Uit de nalatenschap van Luud Albers, Heiloo: Drie ringbanden met 331 foto's (18x24); ringband met boekrecensies en ringband met NZH-bussen; drie metalen dozen met 424 kleinbeelddia's; 24 negatieven en afdrukken aankomst Haarlem op 25 maart 1997 van Waterland tramstel A 14 + BY 2; 25 negatieven en afdrukken transport B 412 naar Zandvoort 6 oktober 2002; 37 negatieven laatste trambewegingen op 13 november 1961; 16 negatieven Waterland, september/oktober 1956; 19 negatieven Leiden en omgeving, 22 en 26 juni 1960; 38 repro-negatieven aanleg Amsterdam-Haarlem, 1904; 314 negatieven Den Haag-Leiden en remise Leiden; 110 negatieven Waterland; 398 negatieven Amsterdam-Zandvoort en 13 stuks Amsterdam-Sloterdijk; 32x Voorburg-Scheveningen; 160 repro-negatieven waarvan 38x ESM; 112x stadslijn Leiden; 126x Leiden-Noordwijk; 137x Leiden-Katwijk; 19x bus; bladmuziek Ouverture NZH opus 3 en 4 van Ger Hovius, uitgevoerd in de Tempeliersstraat, Haarlem tijdens het afscheid van de tram op 31 augustus 1957; 9 dvd's en 2 videobanden; grammofoonplaat "De Noord-Zuid in geluid met beschrijving; tape met geluiden A 300/400/500 uit 1960; cassettebandje 25' tramgeluiden; 4 tram-boeken; 37 ansichtkaarten, (Marius van Rijn).



Etiket op de verhuisdoos.

Uit de nalatenschap van Martin Harms, Voorburg: 1300 foto's, 23 negatieven, (o.a. feestelijke heropeningsrit Voorburg-Leidschendam v.v. op 22 juni 1945); 277 repro-dia's, (Marleen Harms-Meefout).

Uit de nalatenschap van Peter van den Oever, Leidschendam: 30 boeken; 1200 foto's, (Rosemarijn Grinwis).

Uitgave uit ca. 1935 van de Vereniging voor Vreemdelingenverkeer Hillegom, (16 pagina's), op de achteromslag reclame van de NZH: 'Leiden-Haarlem, meest moderne tramrijtuigen, ½ uurs verbinding met Den Haag/Scheveningen en Amsterdam/Spuistraat, (Robin van Schie).



Schaalmodel remisecomplex inclusief bijgebouwen te Voorburg en van de werkplaats Rijnsburg.



Een deel van de inhoud, modellenkast no.9 in ons depot, waarvan een aantal exemplaren werd gerestaureerd door Niek Hesp. De derde en vierde plank werd aangevuld met de aankoop van eenenveertig schaalmodellen (h0), waaronder verschillende typen reizigers-en dienstmaterieel.



Petra van Kamp (midden) bezoekt samen met haar moeder ons depot te Delft en schonk een NZH-sluitlantaarn (links op de voorgrond). Haar man Ad was donateur van ons genootschap en medewerker bij de restauratie van de B 412 in Voorburg.

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 veiligstellen 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 en
adresgegevens.

(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 Railmagazine.

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.

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: info@blauwetram.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. ©



NZH-Motorrijtuig A 14 weer zoals voorheen. Een sfeervolle herbeleving van deze Waterlandse tram.

Foto: Han Geijp.

WIJ WENSEN U NOG EEN VOORSPOEDIG NIEUWJAAR!