



JAARVERSLAG 2022

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



 EXPOSITIE in het HOVM	blz. 3
 DE STOOMTRAM-HAARLEM-ALKMAAR	blz. 4 t/m 14
 VOORSCHOTEN OP DE RAILS	blz. 15 t/m 17
 VOORZITTER IN DE HOOFDROL	blz. 22 t/m 24
 LOTGEVALLEN VAN DE NZH	blz. 31 t/m 34
 RUIM TWINTIG JAAR BLAUWE	blz. 35 t/m 41
 OPEN MONUMENTENWEEKEND	blz. 42 t/m 44
 RESTAURATIEWERK	blz. 44 t/m 47



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 2023 weer op uw bijdrage te mogen rekenen. 2022 was een jaar waar wij het coronavirus in vrijheid achter ons konden laten. Onze activiteiten zijn onverminderd met volle energie en ambitie voortgezet.

De ingerichte tentoonstelling in het Haags Openbaar Vervoer Museum (HOVM) en de tentoonstelling in Museum Voorschoten waren succesvol. Zo werd er gewerkt om de belangstelling voor het legendarische NZH-trambedrijf levendig te houden.

In dit jaarverslag zijn wederom bijzondere verhalen opgenomen als herinnering aan 'andere tijden'. Anders dan voorheen hadden wij tijdens het Open Monumentenweekend onze stand opgesteld in het Haags Openbaar Vervoermuseum. Dit was mede ingegeven door het bereiken van de doelgroep museumbezoekers.

Verder was er dit jaar een bijzondere tentoonstelling onder de titel: "EXPEDITIE POSTTREIN" in het Spoorwegmuseum, waaraan wij extra invulling hebben gegeven. Ook in 2023 zullen wij doorgaan met het verwerven en conserveren van het NZH-erfgoed.

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: Niek Hesp, voorheen Otto Dijkstra
Website: www.blauwetram.nl

Penningmeester: André van der Ploeg

Fotografie, tenzij
anders vermeld en
vormgeving: Han Geijp

Medewerkers: André Pop
Frans Wellner

DTP: Elco Roest

Druk: NIVO, Delfgauw

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

ANBI: Culturele status bij de Belastingdienst

Bankrekening: NL13 INGB 0000 4123 27
t.n.v. Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram.

FOTO VOORPAGINA: Stationsplein, Leiden, 3 oktober 1960. Foto: Hans van Engelen.

EXPOSITIE in het HOVM

Tijdens het Open Monumentenweekend 2022 had het Haags Openbaar Vervoer Museum een nieuwe themaexpositie ingericht. Deze expositie getiteld **"Tussen dorpen en steden"**, betrof interlokale trams in het verleden en heden, in binnen- en buitenland.

De tentoonstelling was een vervolg op "Sporen in bezetting en vrijheid", over het openbaar vervoer binnen Den Haag in de periode 1940-1966.

Onderstaande foto's geven een indruk van de presentatie en met name die van de Blauwe Tram.



Opstelling van de vitrines met onder andere NZH-attributen afkomstig van de interlokale lijnen.



Haags Openbaar Vervoer Museum. Parallelweg 224, 2525 NL Den Haag.

Navigeer naar www.hovm.nl

DE STOOMTRAM VAN HAARLEM NAAR ALKMAAR door Jan Rijkssen

Kortgeleden maakte ik een fietstocht van Haarlem naar Velsen. Daar aangekomen reed ik de pont op om het Noordzeekanaal over te steken richting Beverwijk. Niet ver van deze plek stak vroeger de stoomtram Haarlem-Alkmaar het kanaal over. Vanaf het begin van de lijn tot 1905 reed de tram via een draaibrug over het Noordzeekanaal. Na 1905 vond de overtocht met de pont plaats. Dat was - voor zover bekend - uniek in Europa.

De overtocht met de pont bracht mij op het idee om me te verdiepen in de geschiedenis van de stoomtram Haarlem-Alkmaar en vooral hoe het gelukt is om met de stoomtram het Noordzeekanaal over te laten steken.



De huidige oversteek. Stoomtram verlaat het stoompontveer over het Noordzeekanaal, Velsen-Zuid, ca. 1907. Prentbriefkaart.

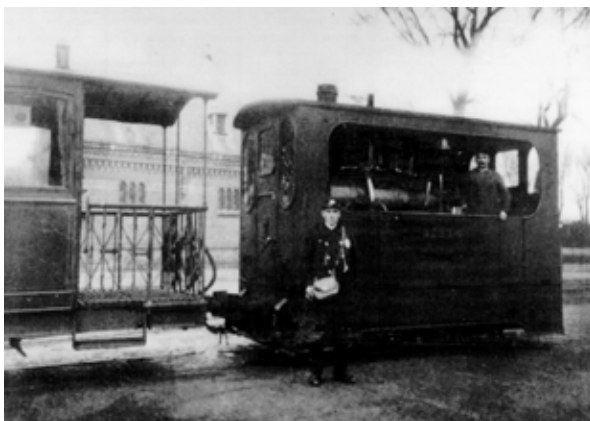
HET BEGIN

In 1894 werd door de Brusselse ondernemer Lübcké een concessie aangevraagd voor de tramlijn van Haarlem naar Alkmaar. Deze concessie werd een jaar later verleend, waarna men met de aanleg begon. De spoorwijdte bedroeg 1 meter. Het spoor werd aangelegd in de oostelijke berm van de Rijksweg. Er werd nog gekozen voor stoomtractie, alhoewel men in die periode begon te denken aan elektrische tractie. De lijn werd enkelsporig aangelegd met op diverse plekken wisselplaatsen.

Het beginpunt was gelegen op het Kennemerplein aan de noordzijde van het station Haarlem. Vanaf daar liep de lijn via Schoten en Santpoort naar Velsen-Zuid, waar het Noordzeekanaal werd overgestoken en verder via Wijkeroog/Velsen-Noord, Beverwijk, Noorddorp/Heemskerk, Castricum, Limmen en Heiloo naar Alkmaar, waar het eindpunt lag aan de Nieuwlandersingel.



Tramroute Haarlem-Alkmaar.



Het hoofdkantoor en de remise waren gevestigd in Wijkeroog/Velsen-Noord. Pogingen om de lijn in Alkmaar door te trekken naar het station mislukten door tegenwerking van het gemeentebestuur.

In totaal waren er twee kruisingen met het treinspoor, één bij Velsen en één bij Castricum.

Haarlem, Soendaplein, 1915. Backer & Rueb loc 7.
Machinist A.H. Meinderts.

De locomotieven reden altijd met de schoorsteen achter. Dit was voorschrift van de gemeenten Velsen en Beverwijk. Op deze wijze werd het zicht van de machinist niet door stoom en rook belemmerd. De locomotieven werden aan de eindpunten gedraaid. Daarvoor was in Haarlem op het Kennemerplein een keerdriehoek aangelegd en draaischijven bij de remise in Velsen en bij het eindpunt in Alkmaar.

Begin 1896 was de baan van Haarlem tot de remise in Velsen klaar. De eerste twee geleverde locomotieven waren te zwaar voor de brug over het Noordzeekanaal. De maatschappij wachtte met de start van de exploitatie tot er lichtere locomotieven waren geleverd.

Pas nadat deze waren gearriveerd, vond op 20 juni 1896 een proefrit op het gedeelte Haarlem-Beverwijk plaats en een dag later volgde de officiële opening. Eind 1896 was ook het traject Beverwijk-Alkmaar gereed en werd op 15 februari 1897 het gehele traject in gebruik genomen. De totale lengte van de lijn bedroeg 30 km.

Ingaande 10 mei 1913 werd de stoomtramlijn in Haarlem ingekort tot het Soendaplein.

De reden hiervan was dat het traject Kennemerplein – Soenda-plein werd overgenomen door de Haarlemse elektrische stadslijn van de NZHTM.

Voor de stoomtram werd een draaischijf op het Soendaplein aangelegd.

Amsterdamsche Tijd

STOOMTRAM

HAARLEM-SCHOTEN-SANTPOORT-VELSEN-BEVERWIJK-NOORDDORP-
CASTRICUM-LIMMEN-HEILOO-ALKMAAR.

Dienstregeling aanvangende 1 Mei 1903.

Amsterdamsche Tijd

VAN HAARLEM NAAR ALKMAAR.

Treinnummers	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29
HAARLEM, Kenn. plein . V.	—	5.50	7.35	9.10	10.20	—	11.35	1.35	2.50	4.20	5.45	7.35	8.55	10.35	11.30
Schoten, Tolhuis	—	6.02	7.47	9.12	10.32	—	11.47	1.47	3.02	4.32	5.57	7.47	9.07	10.47	11.42
Santpoort, Wissel	—	6.10	7.55	9.20	10.40	—	11.55	1.55	3.10	4.40	6.05	7.55	9.15	10.55	11.50
Velsen, Hotel Apeldoorn .	—	6.28	8.12	9.37	10.57	—	12.14	2.15	3.27	4.57	6.25	8.12	9.32	11.12	12.07
Velsen, Remise	5.30	6.34	8.18	9.43	11.03	—	12.20	2.21	3.33	5.03	6.31	8.18	9.38	11.18	12.13
Beverwijk, Hotel Ter Burg A.	5.24	6.38	8.22	9.47	11.07	—	12.24	2.25	3.37	5.07	6.35	8.22	9.42	11.22	12.17
Beverwijk, Hotel Ter Burg V.	5.28	6.51	8.37	10.01	—	—	12.37	2.38	—	5.17	6.48	8.33	—	—	—
Noorddorp	5.51	7.14	9.10	10.29	—	—	1.10	3.01	—	5.40	7.10	8.55	—	—	—
Castricum	6.05	7.29	9.16	10.43	—	—	1.15	3.15	—	5.54	7.24	9.09	—	—	—
Limmen	6.21	7.45	9.32	11.10	—	—	1.31	3.31	—	6.10	7.40	9.25	—	—	—
Heiloo	6.40	8.03	9.50	11.30	—	—	1.50	3.50	—	6.30	8.10	9.45	—	—	—
ALKMAAR, N. Singel . . . A.	6.55	8.15	10.05	11.35	—	—	12.25	2.05	4.05	—	6.45	8.15	10.10	—	—

VAN ALKMAAR NAAR HAARLEM.

Treinnummers	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30
ALKMAAR, N. Singel . . V.	—	—	—	7.10	8.30	10.25	—	11.55	12.55	2.25	4.35	—	7.05	8.50	10.20
Heiloo	—	—	—	7.25	8.42	10.40	—	12.10	1.10	2.40	4.50	—	7.20	9.05	10.35
Limmen	—	—	—	7.45	9.10	11.10	—	—	1.31	2.59	5.10	—	7.40	9.25	10.54
Castricum	—	—	—	8.01	9.16	11.16	—	—	1.47	3.15	5.25	—	7.56	9.41	11.10
Noorddorp	—	—	—	8.15	9.30	11.30	—	—	2.02	3.30	5.40	—	8.10	9.55	11.24
Beverwijk, Hotel Ter Burg .	4.40	6.10	7.18	8.37	10.01	11.51	1.18	—	2.30	3.55	6.10	7.18	8.33	10.17	11.47
Velsen, Remise	4.44	6.14	7.22	8.43	10.05	11.55	1.22	—	2.34	3.59	6.04	7.22	8.37	10.21	11.51
Velsen A.	4.50	6.20	7.28	8.49	10.11	12.01	1.28	—	2.40	4.05	6.10	7.28	8.43	10.27	—
Velsen, Hotel de Prins . V.	4.58	6.27	7.38	9.10	10.23	12.13	1.38	—	2.50	4.20	6.24	7.38	8.58	10.38	—
Santpoort, Wissel	5.15	6.47	7.55	9.20	10.40	12.33	1.55	—	3.10	4.40	6.40	7.55	9.15	10.55	—
Schoten, Tolhuis	5.23	6.55	8.03	9.28	10.48	12.43	2.03	—	3.18	4.48	6.48	8.03	9.23	11.03	—
HAARLEM, Kenn. plein . A.	5.35	7.10	8.15	9.40	11.10	12.55	2.15	—	3.30	5.10	7.10	8.15	9.35	11.15	—

De uren van vertrek van de tusschenstations zijn bij benadering aangegeven.

Bij het streven om een geregelden treinenloop te verzekeren stelt de directie zich niet aansprakelijk voor schade, die uit vertraging kan ontstaan.

Dienstregeling uit mei 1903.

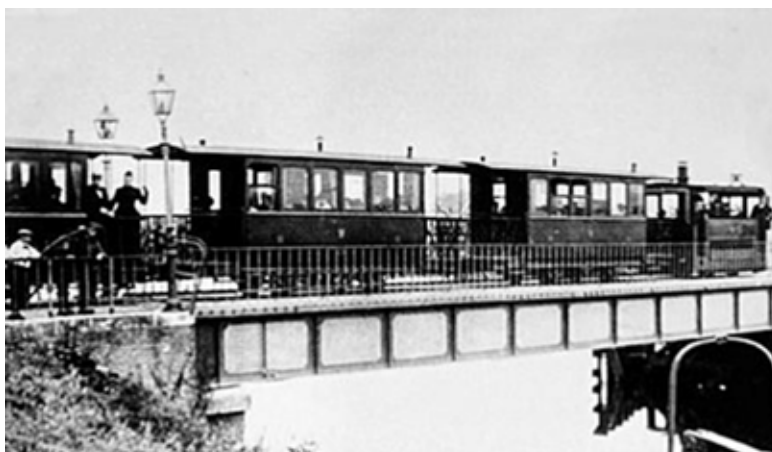
DE EXPLOITANTEN/EIGENAREN VAN DE TRAM

De maatschappij die de lijn Haarlem-Alkmaar exploiteerde, was de Brusselse "Société Anonyme Belge de Tramways Néerlandais", afgekort TN. In 1901 was dit bedrijf in beheer gekomen bij de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen (MET) in opdracht van de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij (HSM), die het bedrijf in eigendom had verkregen.

Het rendement van de lijn was door allerlei oorzaken te laag en het gevolg was dat de TN failliet ging. In 1902, na het faillissement, werd de lijn overgenomen door de HSM, die de lijn in exploitatie nam onder de naam Stoomtram Haarlem-Alkmaar (HA). In 1909 nam de Noord-Zuid-Hollandse Tramweg-Maatschappij (NZHTM) vervolgens het beheer, de exploitatie en het eigendom over.

DE OVERSTEEK VAN HET NOORDZEEKANAAL

Het grootste knelpunt in de lijn is altijd het Noordzeekanaal geweest. Tot 1905 lag over dit kanaal bij Velsen een draaibrug, waarvan ook de tram gebruik maakte. De draaibrug werd voor de scheepvaart altijd direct geopend (schepen hadden voorrang) zo ontstonden vaak aanzienlijke vertragingen in de dienstregeling van de tram die moest wachten.

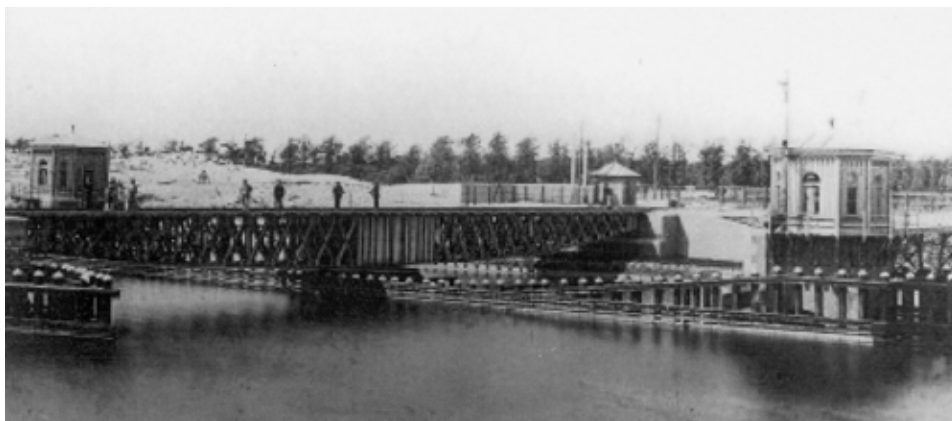


Stoomtram op de Velserbrug.

Daarbij kwam het voor dat de brug nogal eens werd aangevaren, waarna de tram vaak niet meer over de brug mocht rijden totdat de schade was hersteld. Dat duurde soms enige dagen.

De passagiers moesten dan lopend over de brug, waar aan de andere kant een tram gereed stond. Daar verbreding van het kanaal in verband met de steeds grotere schepen noodzakelijk was, moest de draaibrug worden vervangen.

De keuze viel toen op een pontveer. Na verloop van tijd werden twee pontveren afgeleverd, de "Kennemerland" en de "Velsen", die van een tramspoor van 37 meter waren voorzien. Door de sterke stroom in het Noordzeekanaal was de bestuurbaarheid van de ponten niet optimaal; deze kwamen regelmatig enige meters naast de ponthavens terecht. Om de bestuurbaarheid te verbeteren werden op een gegeven moment de ponten verbouwd tot kettingponten (ponten, die werden voortbewogen door een in het water liggende ketting). Regelmatig vonden er verdere aanpassingen van de pontveren plaats. Telkens waren er proefvaarten om te checken of de tram niet zou kantelen met alle gevolgen van dien. In 1905 kon de tram van de pont gebruik maken.



Draaibrug over het Noordzeekanaal.

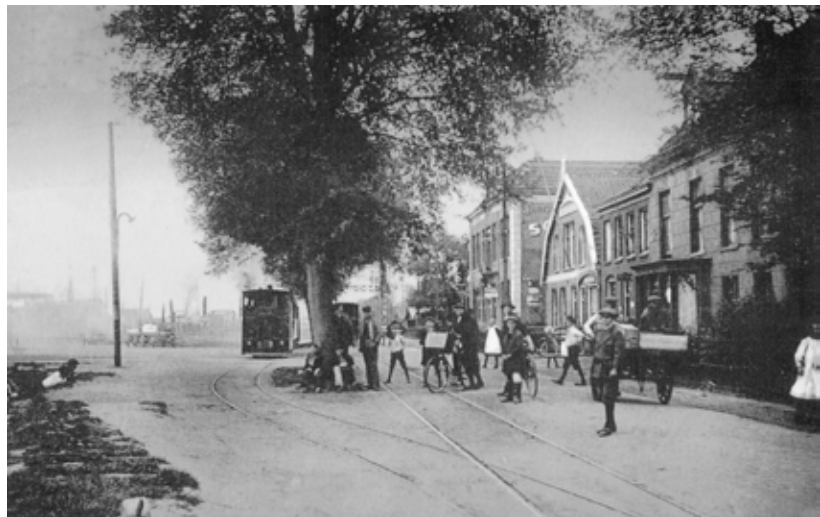


Prentbriefkaart



Op de stoompont met Backer & Rueb loc. 8, ca. 1907.

's Winters, als er ijsgang in het Noordzeekanaal was, ontstonden er nogal veel vertragingen omdat de pont dan slechts met moeite kon afmeren. Tot de opheffing per 8 april 1924 is de tram door het pontveer overgezet.



Komende en gaande stoomtrams bij de pont in Velsen-Noord.

Prentbriefkaart.

OOGGETUIGEVERSLAG VAN EEN TRAMPASSAGIER

GEPLAATST IN "DE OPRECHTE HAARLEMSE COURANT", JANUARI 1920.

"Het is akelig en guur weer. We stappen op bij het Soendaplein in Schoten. Het is tijd, maar we vertrekken nog niet. Toch staat de locomotief er al voor. De conducteur heeft nog wat met de machinist te bepraten en dan gaan we. We gaan zitten in een kleine ruimte, de wagentjes zijn in tweeën verdeeld en elke afdeling heeft tien zitplaatsen; het zijn houten bankjes. Je moet wel tweede klas reizen, want eerste klas is er op deze lijn niet. De eerste klas wagens, die er vroeger waren, zijn verdwenen. We kruipen weg in een onbehaaglijk koud hokje. De tram rijdt snel, de machinist heeft geen moeite met de twee kleine wagentjes en alles schudt en bonst over de rails. De passagiers schudden, het petroleumlampje boven de deur schudt, alles met horten en stoten.

Het is koud binnen en je voelt de koude nog erger, telkens als de deur opengaat en iemand binnenkomt of uitgaat. Verwarming is er niet in de tram. Vroeger waren er hete waterstoven, maar deze zijn in de oorlogsjaren (1914-1918) verdwenen. Gordijnen om tegen de kou dicht doen, kan niet, omdat deze er niet zijn. De meest primitieve oude wagentjes doen dienst op de lijn Haarlem-Alkmaar.

Zonder verwarming, bijkans geen verlichting, terwijl er zelfs wagens zonder veren bij zijn. Dankbaar ben je als je het voertuig mag verlaten".

LOCOMOTIEVEN, RIJTUIGEN EN WAGENS



Castricum, Rijksstraatweg, ca. 1918.

De eerste twee locomotieven waren van Belgisch fabrikaat en gebouwd in 1895 door de Société Anonyme de Haine-Saint-Pierre. Elke locomotief woog circa 14 ton. Daarna leverde dit bedrijf nog vier locomotieven van elk 10 ton. Verder werden in 1902 nog twee locomotieven door Backer & Rueb geleverd. In 1915 kwam er nog een locomotief in dienst, gebouwd in 1891 bij Hohenzollern en overgenomen van de stoomtramlijn Gouda-Oudewater.

De rijtuigen en goederenwagens kwamen in de loop van de jaren 1896 en 1897 in dienst en waren gebouwd door S.A. Ateliers Métallurgique te Nivelles (België). Deze rijtuigen hadden open balkons. Er waren in totaal 9 locomotieven, 24 rijtuigen en 14 wagens aanwezig.



Originele fabrieksplaat uit de collectie van het Historisch Genootschap De Blauwe Tram van locomotief 1.

Na overname van de NZHTM vanaf 1918 vernummerd in A 51. In 1923 verkocht aan de SBM, Stoomtram Breskens- Maldeghem (B) en in 1938 gesloopt.

DE OPHEFFING VAN DE LIJN

De stoomtram had geen al te beste reputatie. Men stookte over het algemeen een slechte kwaliteit kolen en briketten, wat een nogal vette rook gaf. De beremming was bepaald niet 100%.

Meestal was de rem van de locomotief niet doorverbonden met de rijtuigen en wagens, wat de veiligheid bepaald niet ten goede kwam.

Het onderhoud en ook de matige service hadden veel klachten tot gevolg. De balkons waren open, er was geen verwarming en de passagiers hadden het koud in de winter. Het 30 km lange traject werd in 2 uur en 20 minuten afgelegd. Hierbij kwam er nog ongeveer 20 minuten bij voor het overzetten van de tram met het pontveer. In 1909 maakte het bedrijf nog plannen om de lijn te verbouwen tot een (luxere) elektrische tramlijn; deze plannen zijn echter nooit gerealiseerd.

In 1919 ging het bergafwaarts door de sterke autobusconcurrentie met name van de firma Baantjes en De Bruin uit Heemskerk. In 1921 deed men nog een poging om met snelle lokaaldiensten Haarlem-Velsen de concurrentie het hoofd te bieden; echter deze pogingen mislukten. Op 7 oktober 1923 werd het traject Alkmaar-Velsen Noord opgeheven en op 8 april 1924 het traject Haarlem-Velsen/Zuid.

De baan werd hierna direct opgebroken.



EEN VIRTUELE REIS MET DE STOOMTRAM VAN HAARLEM NAAR ALKMAAR

Helaas kan het niet meer in het echt, maar we kunnen wel een virtuele reis met de tram van Haarlem naar Alkmaar maken.

Een enkele reis kost f 0,20. De reis begint om 8 uur volgens dienstregeling.

We stappen op bij het Kennemerplein.

Al puffend en schommelend komt de tram in beweging en gaan we richting Schoten.

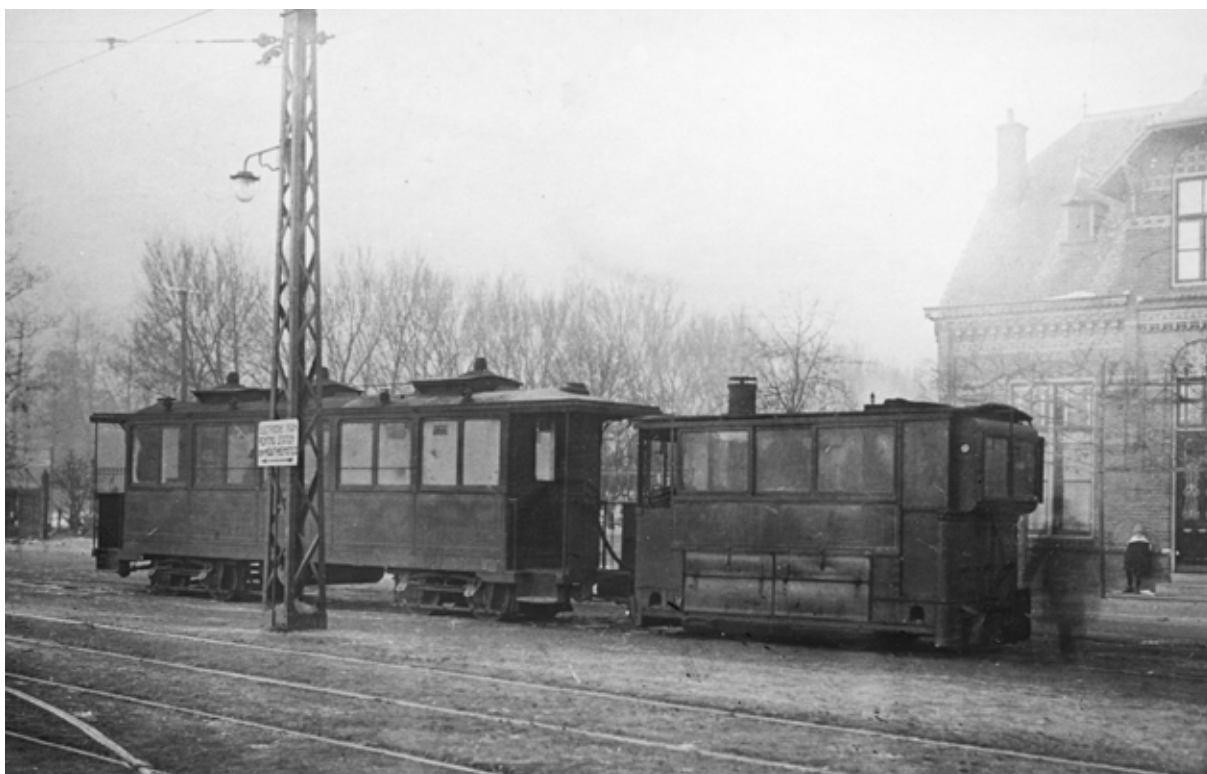
Aan de rechterkant ziet u het Raadhuis van Schoten. Het gebouw staat er nog steeds.



Stoomtram Haarlem—Alkmaar.		Enkele Reis. 2 ^e Klasse. S 8112																
Haarlem.		Datum.																
Tol Schoten.	10	1	2	3	4	5	6	7	8	9								
Sandpoort.	12 ³	10		10	11	12	13	14	15	16								
Velsen.	20	12 ³	10		17	18	19	20	21	22								
Beyer- wijk.	22 ³	15	13 ³	10		23	24	25	26	27								
Noordorp.	27 ³	20	17 ³	12 ³	10													
Castricum.	32 ³	25	22 ³	17 ³	12 ³	10												
Limmen.	40	32 ³	30	25	20	17 ³	10											
Heilo.	47 ³	40	37 ³	32 ³	27 ³	25	15	10										
Alkmaar.	52 ³	45	42 ³	37 ³	32 ³	30	20	15	10									
Typ. J. VAN BOERHOVEN—UTRECHT.																		
TREIN- NUMMERS.	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23						
	25	27	29	31	33	35	37	39	41	43	45	47						
	49	51	53	55	57	59	61	63	65	67								
	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24						
	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	46	48						
	50	52	54	56	58	60	62	64	66	68								



Haarlem, Kennemerplein, ca. 1908. Stoomtram klaar voor vertrek met rijtuig B 72-74. (ex. M.E.T.). Prentbriefkaart.



Haarlem, Soendaplein, ca. 1922. Stoomtram gereed voor vertrek.



Schoten, Raadhuis.



Raadhuis anno 2022.



Schoten, voormalige halte Tolhuis.



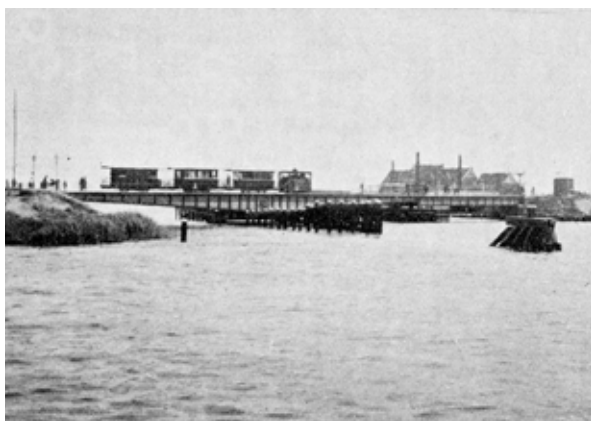
Santpoort, Hagelinger-Rijksstraatweg, ca.1908. Prentbriefkaart.

We komen op tijd aan bij het oude tolhuis Schoten. Het huis staat er nog steeds, helaas hebben we geen oude foto kunnen vinden, dan maar een eigentijdse foto. De naam "Schoten" staat al meer dan honderd jaar op de gevel. We rijden verder en komen in Santpoort en passeren Hotel "De Wijman". Het is nog steeds een hotel, maar in de loop der tijd flink verbouwd.

Al rijdend komen we langs landerijen en fraaie boerderijen. Vervolgens passeren we Buitenplaats Beeckestijn. Het landgoed met huis en tuinen is in 2007 door de gemeente Velsen overgedragen aan de Vereniging Hendrick de Keyser. Hierna stoppen we bij de halte Meervlietstraat in Velsen-Zuid.



Stoomtram bij hotel 'De Wijman'. Prentbriefkaart.



Trambrug over het Noordzeekanaal.



Velsen-Noord, remisegebouw. Prentbriefkaart.

Nu gaat de reis richting de trambrug. Gelukkig kunnen we met deze wat lichtere locomotief over de brug. De eerste locomotieven waren te zwaar en daarom moest je lopend naar de overkant om vervolgens daar in een klaarstaande tram over te stappen. We kunnen gelijk doorrijden; er is geen scheepvaart op dit moment. Vervolgens komen we aan in Velsen-Noord en passeren het remisegebouw.

We rijden richting het Raadhuis van Beverwijk en stoppen in de Breestraat. Dan gaat de reis verder; aan het eind van de Breestraat gaan we linksaf. Rechts ziet u de Munnikenweg.



Beverwijk, Breestraat. Ca. 1915. Prentbriefkaart.



Huidige Breestraat.



Beverwijk, rechts Munnikenweg. ca. 1900. Prentbriefkaart.



Noorddorp, trots met elkaar op de foto, ca 1905.



Castricum, kruising treinspoor, 1907. Foto F. Wessel.



Castricum, spoorovergang, 12 november 2022.

We rijden richting café "De Vriendschap" op de hoek Alkmaarseweg-Hoflanderweg, net even buiten het centrum van Beverwijk. Bijna alle cafés en restaurants onderweg zijn halteplaatsen. Nu gaan we verder richting Noorddorp, het tuindersgebied van Heemskerk. De volgende plaats is Castricum waar we de treinrails kruisen van het spoor Haarlem-Alkmaar. Dit kruispunt is beveiligd door een slagboom. Net op dat moment passeert de trein. Nadat de slagbomen omhoog zijn gedraaid, kan er doorgereden worden. De treinrails ligt er nog steeds.

We stoppen in de Dorpsstraat van Castricum, waar de machinist en de conducteur vervolgens bij de omliggende cafés naar binnen gaan om te waarschuwen dat de tram zo gaat vertrekken. Soms duurt dit wat langer wanneer ze een borreltje of een sigaar krijgen aangeboden. We gaan weer verder richting Limmen.



Castricum, Dorpsstraat. Ca 1910.



Limmen, café "Zomervreugd". Ca 1915.



Heilo, Tramstation, ca. 1918.



Velzen, ca 1900. Personeel bijeen: machinisten, conducteurs, een haltechef, Cokesdragers, onderhouds- en administratief personeel etc.

We stoppen bij café "Zomervreugd"; in het café kun je ook kaartjes voor de stoomtram kopen. Vervolgens rijden we verder door "Bollendorp", een buurtschap tussen Limmen en Heiloo. We slingeren flink heen en weer met een snelheid van wel 17 km per uur.



Heiloo, op de achtergrond de Witte Kerk.

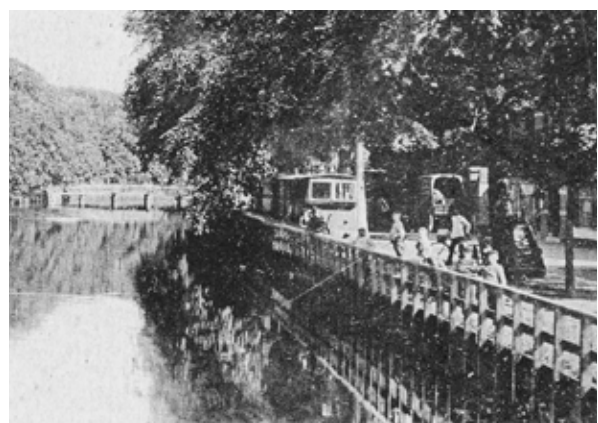


Dezelfde situatie nu met rechts hetzelfde huis .

Verderop stoppen we bij de halteplaats in Heiloo. Het huis rechts op de foto, bovenaan de volgende bladzijde, staat er gelukkig nog. Ook de Witte Kerk is op de achtergrond zichtbaar. Daarna rijden we verder en arriveren op onze eindbestemming: de Nieuwlandersingel in Alkmaar.



Alkmaar, Heilooer Straatweg, ca. 1910. Prentbriefkaart.



Alkmaar, eindpunt Nieuwlander Singel.

Nu nog even lopen en we zijn op de Markt in Alkmaar. Door alle haltes en het wachten op tegemoetkomende trams zijn we ongeveer een half uur later aangekomen dan de dienstregeling aangeeft. We begonnen de reis in Haarlem om 8 uur en arriveren in Alkmaar om 11 uur. Zo eindigt onze tocht door het verleden van de stoomtram Haarlem-Alkmaar.

Tot slot een bijzondere foto uit het archief van het Historisch Genootschap laat ons inzien dat het ook toen niet altijd even goed ging.



Soms ging het mis, zoals in de winter van 1914. De inwoners uit Beverwijk konden zo in de Breestraat de gekantelde stoomlocomotief eens van de onderkant bekijken.

Verantwoording.

Dit artikel heeft geenszins de pretentie alle feiten en gebeurtenissen over de geschiedenis van de stoomtram Haarlem-Alkmaar te hebben weergegeven. Stichtingen die veel over de tram publiceren zijn:

De Tramweg-Stichting, Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram en Stichting De Nieuwe Blauwe Tram. De N.V.B.S publiceert artikelen over trams en treinen. De prentbriefkaarten zijn deels afkomstig uit de privé-collectie van Georg Groenveld.

Er was heel wat te zien. Allerlei voorwerpen die met trein en tram te maken hadden. Het was dan ook een gecombineerde tentoonstelling met zowel veel foto's maar ook historische krantenartikelen.

De tentoonstelling, die zowel voor ouderen als voor de jeugd interessant was, toonde fraaie modellen van treinen en trams in verschillende afmetingen.



In de etalage van het Museum Voorschoten, was een grote foto geplaatst van een A 600 en een Boedapester schaalmodel B+A+B 400, drieragentram.

Natuurlijk kwam de Blauwe Tram uitgebreid aan bod en kon men hiervan filmopnames bekijken. Conservator Carla Oostergo had het initiatief genomen voor deze expositie. Al in 2019 was zij begonnen met de voorbereidingen en werd er contact met ons opgenomen. Voor Carla hebben treinen en trams altijd een belangrijke rol gespeeld, mede door haar schoonfamilie. De vader van haar schoonmoeder was destijds stationswachter en woonde in een baanwachtershuisje. De man moest de spoorbomen toen nog handmatig bedienen. Het waren de verhalen van vroeger die Carla voor deze tentoonstelling hebben geïnspireerd.



Wethouder Marcel Cramwinckel opent, met een conducteursfluit van de Blauwe Tram, de tentoonstelling 'Voorschoten op de Rails'. Door de coronamaatregelen waren de uitnodigingen beperkt gebleven en de mondkapjes verplicht.



Enige objecten in de vitrines o.a. uit de collectie van het Historisch Genootschap De Blauwe Tram en van Edward Kuiper.

Een stukje geschiedenis

De 'Oude Lijn' is de oudste Nederlandse **spoorlijn** van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij. De lijn verbindt de plaatsen Amsterdam en Rotterdam via Haarlem, Leiden, Delft en Den Haag. In mei 1843 kreeg Voorschoten een station aan deze spoorlijn. In de eerste jaren betekende deze spoorverbinding voor de 'gewone' inwoners van het dorp niet zoveel. Er stopten maar vier treinen per dag en een kaartje was alleen op zondag goedkoop. Maar reizen op deze dag was niet de gewoonte in het christelijke dorp. Bovendien lag het station een eind buiten de bebouwde kom. De bereikbaarheid verbeterde door het bestraten van de Wijngaardelaan in 1874. Daarna raakte het spoor meer in gebruik, vooral bij ondernemers, bollenkwekers en leerlingen van de diverse onderwijsinstututen.

In november 1882 reed de eerste **stoomtram** door Voorschoten. Deze stoomtramlijn vormde een openbare verbinding tussen Leiden en Den Haag. De route liep vanaf het Noordeinde in Leiden over de Leidseweg, langs de Zilver-fabriek, door het dorp via de Agterwegh (de huidige Schoolstraat) en verder richting Den Haag via Veur(het latere Leidschendam) en Voorburg. Met het oog op de veiligheid reed de tram door het dorpcentrum stapvoets.



Prentbriefkaart, omstreeks 1900.



Voor modelbouwer Arnoud den Hoed kwam de beleving van weleer terug in Museum Voorschoten.

Een groot formaat foto van Beijnestram A 609/610 viel binnen te bewonderen.



Originele filmkast van een Boedapester.



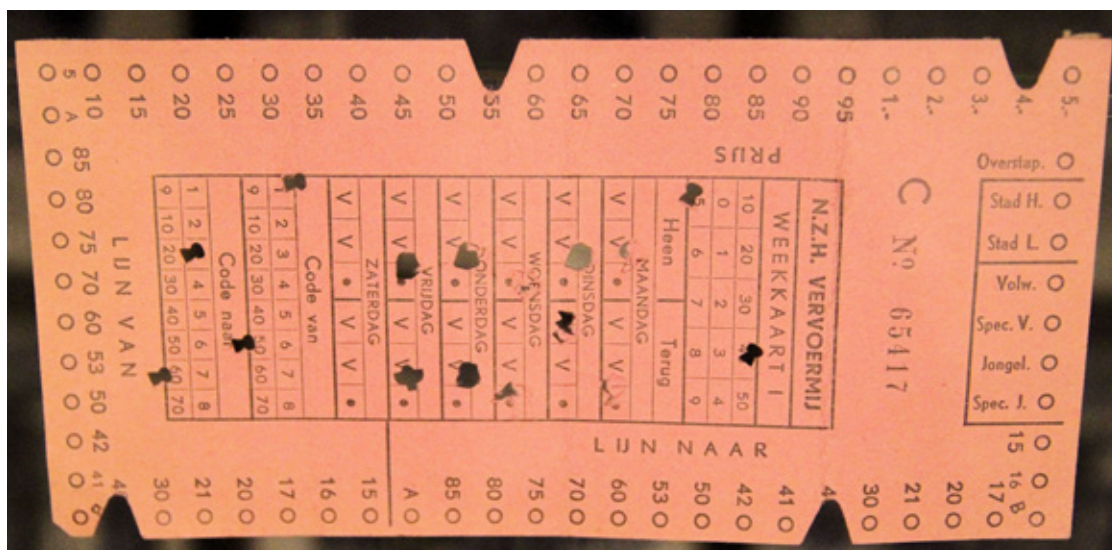
Rechts een complete rolfilm, aangetast door de tijd. In de vitrine attributen van conducteur en wagenvoerder. Uniform en bijbehorende petten completeerden de expositie.

Het duurde tot april 1924 voordat hier de elektrische tram zijn intrede deed. De tramlijn werd als dubbelspoor aangelegd, waar mogelijk met een vrije baan. Voor de route Leiden-Station via Lammenschans naar Den Haag en Scheveningen werd nieuw materieel aangeschaft uit Boedapest. Deze tramrijtuigen kregen als hoofdkleur blauw. Voor de passagier was 'de Blauwe' allengs een veilig, snel en gezellig vervoermiddel. In het spitsuur was het eigenlijk niet nodig om naar de dienstregeling te kijken, want in beide richtingen reden er iedere vijf minuten driewagenstellen. Vanaf 1930 vond er nog een kleine aanvulling plaats met de Beijnes- en Werkspoormaterieel. Zo ook in begin 1949 met de toevoeging van gelede trams, de zo genoemde 'tweelingstellen', afkomstig van de opgeheven tramlijn Leiden-Haarlem.

Tegen het einde van Wereldoorlog II reed de tram niet meer. Gelukkig kon men al een maand na de Bevrijding in 1945 weer gebruik maken van de Blauwe Tram. In de jaren daarna, toen het treinstation gesloten was, werd de tram het meest gebruikte openbaar vervoermiddel. Uiteindelijk tegen het eind van de jaren '50 kon de Blauwe Tram de concurrentie met de auto en de bus niet meer aan. Het doek viel zoals bekend op de avond van de 9e november 1961 en moest men sindsdien genoegen nemen met de autobus. Op maandag 13 november vertrokken de trams naar hun laatste bestemming, een slooterrein bij Voorschoten! (zie jaarverslag 2021, blz. 50 t/m 55).

Gecombineerd geknipt!

Deze weekkaart van de NZH uit 1961 is bij het beëindigen van de tramdienst, zowel nog in de tram als verder op de bus gebruikt.



Een historisch document dat de overgang van tram naar bus weergeeft en op de tentoonstelling werd getoond. Verzameling Edward Kuiper.

Van Ton Hoogendoorn kregen wij een "Spoed" e-mail berichtje dat men het pand van de firma Haring te Delft aan het slopen waren. Natuurlijk zijn wij gelijk ter plaatse gaan kijken en inderdaad was er spraken van sloop.



Voorgestelde computertekening, impressies van Rob Bosman, architect van Noorderlicht Architecten voor de overkapping stoomtramstation Hoorn.

Ook Hans de Lange reageerde in een e-mail met bovenstaande tekening. Hij schreef:

"Graag meld ik dat de directie van de Museumstoomtram toch nog steeds belangstelling heeft voor de spanten van het Scheveningse station. Ze heeft mij gevraagd daar omzichtig achterheen te gaan. Over niet al te lange tijd wordt spoor 8 opgebroken zodat er tussen spoor 7 en 9 een voldoende breed eilandperron ontstaat. De kap zou er prima passen. Jullie hebben contact gezocht met de sloper. Is daar nog iets uit gekomen? Heeft het zin als de Museumstoomtram zich ook bij hem meldt?"

Wij hebben direct telefonisch contact opgenomen met de sloper. Deze gaf aan dat de spanten naar de gemeentewerf in Den Haag zijn gegaan. Het volgende e-mailbericht hebben wij ter bevestiging gestuurd: "Enige dagen geleden is uw bedrijf begonnen met sloopwerkzaamheden aan de Abtswoudseweg 18 in Delft. Wij hebben vernomen dat de spanten van het voormalige stoomtramstation aldaar zijn afgevoerd naar de gemeentewerf in Den Haag. Graag zouden wij in contact willen komen met personen die daar nu over gaan. Als Historisch Genootschap De Blauwe Tram willen wij graag de geschiedenis van deze spanten en het vervolg daarvan in ons komende jaarverslag vermelden. 10 jaar geleden hebben wij in ons jaarverslag daarover informatie gegeven (zie bijlage). Wij hopen dat u ons verder kunt helpen en zien uw antwoord met belangstelling tegemoet. Met vriendelijke groet". Wij hebben hierna helaas geen reactie meer ontvangen.

Verder hebben wij aan Hans de Lange doorgegeven dat wij het van belang achten als de directie van de Museumstoomtram actie zou moeten ondernemen en een officiële brief richten aan de gemeente Den Haag. Wellicht kan men vanuit Hoorn actie druk zetten.

Aad Mans, ex-werknemer van de firma Haring in Delft heeft daar 32 jaar gewerkt en is eveneens op zoek gegaan naar de spanten. Hij mailde ons: *De 5 gietijzeren spanten uit 1879 van het voormalige stoomtramstation Scheveningen en later verwerkt in de constructie van het Delftse Haring pand zijn gevonden!! Ik ben aan deze informatie gekomen door even naar het oude Haring pand te rijden en via de uitvoerder van grondsanering-bedrijf Jee den Breen uit Hoofddorp navraag te doen een telefoontje naar de sloper Van Meurs was zo gepleegd.*

Inmiddels hebben wij een aantal mensen hierover ingelicht, met name een vertegenwoordiger van de Stoomtram Hoorn-Medemblik. Verder hebben wij via via begrepen dat gemeente Den Haag de spanten wil laten plaatsen bij een rolschaatsbaan in Den Haag.



Het opmeten in Delft van de historische spanten uit 1879.

V.l.n.r.: Han Geijp, Rob Horseling, Wim Wever en Hans de Lange.

Op 7 maart 2012, alweer 10 jaar geleden waren wij bij de firma Haring om e.e.a. te inventariseren en de maten te nemen van de spanten van het voormalige NRS-tramstation Scheveningen. Hierbij waren aanwezig Rob Horseling namens de Stoomtram Hoorn-Medemblik, die met tipgever Hans de Lange de spanten in de loods, Abtswoudseweg 18 te Delft, hebben opgemeten. Verder was hierbij aanwezig Wim Wever, die als gemeentelijk bouwhistoricus monumentenzorg, veel gegevens uit het archief bijeen had gebracht. Als vertegenwoordiger van onze stichting was Han Geijp bij deze bespreking aanwezig en heeft toen het nodige beeldmateriaal vastgelegd. Over en weer is gediscussieerd over het behoud en de mogelijke toekomstige bestemming van deze interessante historische spanten. Terug in de tijd zien wij op onderstaande foto's het (kop)-station in Scheveningen waarvan de spanten enigszins zichtbaar zijn.



Het tramstation Scheveningen in het stoomtijdperk rond 1900. In 1924 kreeg de (elektrische) Blauwe Tram hier haar eindpunt.



Stoomtram naar Den Haag, klaar voor vertrek.

Tramstation tijdens W.O. II i.v.m. de aanleg van de "Atlantikwall".



De deels al neergehaalde spanten in Scheveningen na de Bevrijding (gesloopt in 1946). Fotocollectie: Haagse Beeldbank.



Na 76 jaar wederom sloop, nu aan de Abtswoudseweg in Delft.

Als gevolg van oorlogshandelingen in de jaren 1940-'45 werd het tramstation dermate beschadigd, dat na de Bevrijding de restanten werden verwijderd. Nu zijn de restanten wederom verwijderd en op weg naar een nieuwe bestemming liefst bij een echt stoombedrijf zoals ons voorstel aan de SHM.

NIEUWS 3

■ Eerst nog maar eens goed zoeken, want...

Verblijfplaats vijf spanten is vooralsnog een mysterie

Vijf ijzeren spanten die ooit deel uitmaakten van het stoomtramstation in Scheveningen en daarna de constructie vormden van het Delftse Haring pand, moeten in Den Haag een passend nieuw leven krijgen. Maar waar zijn ze gebleven?

Lisa Vos
Den Haag/Delft

Een prachtige vondst! noemde Martina Huijsmans de ijzeren spanten die tevoorschijn kwamen bij de sloop van de technische groothandel Haring. Niet alleen waren ze oontzettend sierlijk, maar ook van grote historische waarde, aldus de Delftse wethouder.

Huijsmans kent de geschiedenis. De spanten vormden de draagconstructie van de overkapping van het Scheveningse stoomtramstation, dat in 1879 werd geopend. Het was de allereerste stoomtramlijn van het land. Nadat het station zwaar beschadigd raakte in de Tweede Wereldoorlog, werd het gebouw gesloopt.

De heer Haring van de Delftse groothandel zag zijn kans schoon. Voor de bouw van zijn opstallen kon hij de gietijzeren spanten goed gebruiken, larenlang waren ze aan het oog onttrokken. Tot Delft de Spoorzone ontwikkelde en het pand van Haring plaats moest maken voor nieuwbouw. De gemeente Delft brengt de spanten, nu deze zijn ontdekt, met liefde terug naar de plaats van oorsprong. Den Haag dus. Ze krijgen daar vast een mooie nieuwe bestemming.

Vanaf hier wordt het verhaal schimmig en begint een partijtje spoorzoeken. Want waar zijn de spanten nu? Dat zou gulle gever Delft toch wel moeten weten. „Ze liggen momenteel in een opslag in Den Haag“, is de summere reactie van die gemeente.

Maar de hofstad weet nergens van. „Met de sloop van het gebouw daar heeft de projectontwikkelaar de spanten laten verwijderen en opgeslagen. Ze verhuizen binnen-

kort naar Den Haag“, aldus een woordvoerder van de gemeente Den Haag. Projectontwikkelaar AM kan er op zijn beurt momenteel geen uitsluit over geven en daarom blijft de verblijfplaats van de spanten voorlopig een groot mysterie.

Oud schroot
Ook Raymond Naber van de Haagse Tramweg-Stichting weet niet waar de spanten zijn. Wat hij wel weet is dat ze niet als oud schroot zijn afgevoerd. Iets waar de 'liefhebber van spoor en tram' heel blij mee is. „In Nederland ruimen ze alles op. Er is al te veel weggegooid in het verleden.“

Volgens Naber waren er twee gegadigden voor de vooroorlogse spanten: de gemeente Den Haag en museum Stoomtram Hoorn-Medemblik. Het liefst zag hij ze naar die laatste partij gaan. „In Hoorn zouden ze de spanten hun originele bestemming weer teruggeven, namelijk door er een origineel stoomstation van te bouwen. Ze hebben daar ook mooie stoomtrams. Met zo'n station krijg je helemaal de sfeer terug van honderd jaar geleden.“

„Alleen is het in Noord-Holland“, mompelt de man. „Die spanten zijn cultureel erfgoed van de gemeente Den Haag, dus moeten ze hier blijven.“

Alles is volgens Naber beter dan slopen. „Dan ben je het kwijt.“ Wel vraagt hij zich hardop af wat 'wij' ermee gaan doen. „Ik heb geen idee. Opslaan op een terrein heeft natuurlijk geen zin. Op een gegeven moment weet niemand meer wat het was.“

In plaats daarvan hoopt hij op 'iets nuttigs'. De gemeente Den Haag laat weten 'nog op zoek te gaan naar een passende en mooie locatie'. In ieder geval komen de bijzondere historische elementen tijdens hun 'derde leven' op een plek die voor iedereen toegankelijk is. Verstoppt in een pand zullen de spanten niet meer worden. Al moet iemand ze dus wel eerst nog even vinden...

Ik heb geen idee wat de gemeente Den Haag met die spanten gaat doen
— Raymond Naber

«Het oude stoomtramstation in Scheveningen, dat tijdens de Tweede Wereldoorlog zwaar beschadigd raakte. Hier maakten de vijf spanten ooit deel van uit.»
FOTO: BEELDBANK HAAGSE GEMEENTELIJKE CHIEF



Vanwege asbestsanering bleven deze spanten nog enige dagen staan. Ook het A.D. maakte melding van deze bijzondere spanten. Foto: Beeldbank HGA.



IN MEMORIAM

Joop Boudewijn

'Na een mooi en gezegend leven, met een moeizaam laatste jaar', overleed op 9 februari van het afgelopen jaar Joop Boudewijn. Zijn ouderlijk huis bevond zich aan de Koningin Wilhelminalaan in Voorburg met uitzicht op de vrije baan van de Blauwe Tram. Net als bij meer tramliefhebbers heeft dat ook bij Joop van jongs af aan zoveel indruk gemaakt dat het hem later heeft geïnspireerd bij zijn artistieke werk.



En dat Joop artistieke talenten bezat, is wel duidelijk gebleken uit de vele aquarellen en schilderstukken van zijn hand en die in de afgelopen decennia gretig aftrek hebben gevonden.

Ook wij prijzen ons gelukkig enige creaties van Joop Boudewijn te bezitten. Uiteraard met de Blauwe Tram als onderwerp. Wij zullen deze aimabele mens dan ook niet vergeten. Dat vriend Joop moge rusten in vrede!



De Parkweg, halte Dorp nabij de remise in Voorburg. Fraaie kunstwerken van Joop Boudewijn die de Parkweg met de Blauwe Tram van weerskanten in beeld bracht.



"EXPEDITIE POSTTREIN"

Speciale oplage, waarop vijf postrijtuigen die in de collectie van het Spoorwegmuseum zijn ondergebracht. Meer hierover op de volgende bladzijde.

Op deze maandag vond in het Spoorwegmuseum de officiële opening plaats van een tentoonstelling onder de titel: "EXPEDITIE POSTTREIN" waarbij onze voorzitter Georg Groenveld de hoofdrol kreeg toebedeeld, omdat hij als laatste coördinator landelijk postvervoer het beëindigen van het postvervoer per spoor heeft meegemaakt. Ook wist hij een postrijtuig uit 1938 veilig te stellen voor het Spoorwegmuseum.



Onder grote belangstelling werd Georg voor het voetlicht gehaald om de geschiedenis te vertellen van zijn werkzame leven bij de PTT en met name de laatste periode dat het postvervoer nog met de trein werd uitgevoerd.



Stephan van den Eijnden, directeur Commercie Mail NL, overhandigde het eerste exemplaar postzegels aan museumdirecteur Nicole Kuppens. Speciale oplage, waarop vijf postrijtuigen, die in de collectie van het Spoorwegmuseum zijn ondergebracht.



In het juli t/m november nummer van de Kunst en Museumkrant werd op bladzijde 75 uitgebreid verslag gedaan over de tentoonstelling in het Spoorwegmuseum, dat terugblik op het verdwijnen van de posttrein.

Hoe komt een brief op zijn bestemming? Jarenlang speelde de trein een belangrijke rol in het postvervoer. Speciale posttreinen zorgden, vaak 's nachts, voor het vervoer van post. Vijftientig jaar geleden kwam hier een eind aan: op 16 mei 1997 maakte de posttrein in Nederland zijn laatste rit.

Henny en Georg Groenveld openen de tentoonstelling en ontvangen een stempelkaart voor diverse activiteiten.



Enkele overgedragen attributen.



Bedieningspaneel uit de motorpost 3008 die in 1995 bij Olst uitbrandde.

Georg heeft in het voorjaar zijn postvervoerdocumentatie en -attributen overgedragen aan het Spoorwegmuseum. Een deel ervan was daar tentoongesteld tot eind november. In deze tentoonstelling "Expeditie Posttrein" werd het verhaal verteld van het vervoer en was postmaterieel opgesteld. Er was niet alleen veel te zien, maar ook van alles te doen voor jeugdige bezoekers.

De tentoonstelling was van 17 mei t/m 27 november.

Als laatste medewerker heeft Georg na 154 jaar postvervoer op het spoor het licht uitgedaan. De laatste paar jaar had hij de landelijke coördinatie alleen uitgevoerd, aangezien zijn vier collega's van een speciale regeling gebruik hadden gemaakt. Hij had toen besloten tot de laatste dag te blijven. De hoofdverkeersleiding van NS stelde dit zeer op prijs omdat men nog een aanspreekpunt met de PTT behield in geval van calamiteiten.

Georg had een goede neus wanneer het ging om spoorse zaken veilig te stellen voor de toekomst. Naast het maken van dia's en foto's werden ook objecten als treinstempels etc. bewaard. Op het spoor kwamen soms ongevallen voor waarbij een postrijtuig betrokken was. Zo brandde in 1995 bij Olst motorpostrijtuig mp 3008 uit maar er bleef één bedieningspaneel gespaard. Georg wist dit te bemachtigen en droeg het paneel over aan de EWI-Studieverzameling van de TU-Delft.

Voor zijn voormalige functies binnen het postbedrijf was Georg in de gelegenheid het postrijtuig Pec 8502 te reserveren om te voorkomen dat dit rijtuig zou worden gesloopt. De Pec kreeg via bevriende NS-relatie Henk Scherpenhuijzen een veilig onderkomen in de NS-werkplaats Roosendaal. Bij zijn afscheid op 2-10-1997 droeg hij de motorpost mp 3031 over aan het Spoorwegmuseum. Het postrijtuig P 8502 uit de collectie van het Spoorwegmuseum is het enige stroomlijn postrijtuig dat bewaard is gebleven. Deze Pec's konden worden opgenomen in diesel- en elektrische treinen.



De benaming Pec's genoemd, waarbij de P stond voor Post, E voor Elektrisch en de C voor de aanwezigheid van een closet voor het post-personeel. De rijtuigen waren eigendom van de PTT, maar reden geregeld mee in treinen van de NS. NS was verantwoordelijk voor het onderhoud en bij incidenten voor het juridische gedeelte.

Utrecht, Georg bij 'zijn' veilig gestelde postrijtuig Pec 8502, gebouwd door Werkspoor en op 13 mei 1938 in dienst gesteld.
Foto: Harry Peters.

Ook wist Georg een bijzondere locomotief op het nippertje veilig te stellen. Door de Rotterdamse club van machinisten te tippen werd de elektrische loc 1501, nog voor de poorten van de hel, voor de sloop gered. De loc is eveneens te bewonderen in het museum.

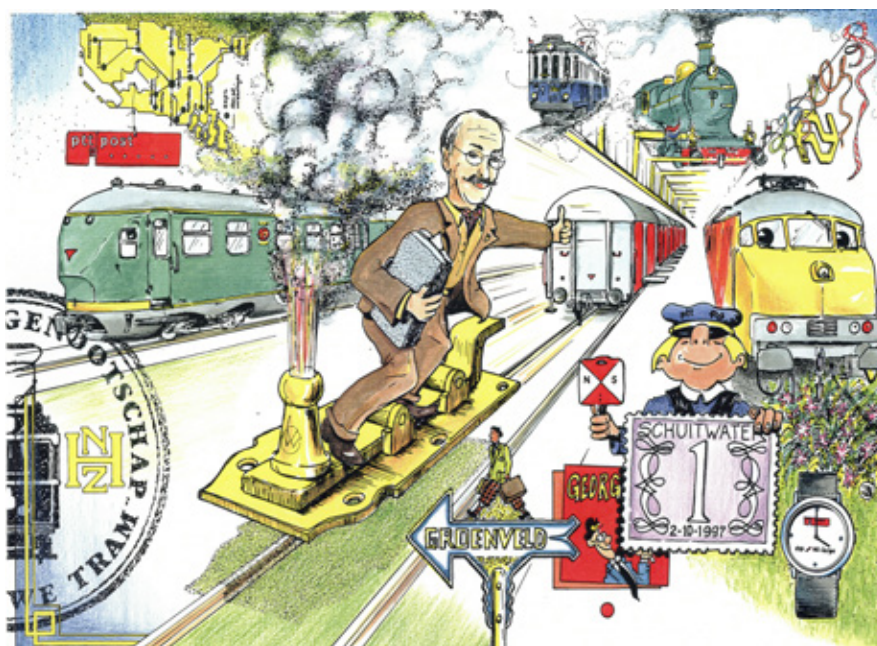


Maar er was meer dat Georg wist veilig te stellen. Immers op zijn initiatief werd NZH-Boedapester stuurstandrijtuig B 412 ondergebracht in een loods te Voorburg. Via een goed gesprek met directeur Dé Stoop van de liftenfabriek "Starlift" werd een Romney-loods verkregen. Een leegstaande loods van de naastgelegen voormalige ENKES fabriek aan de Westvlietweg.



Dit unieke exemplaar had vanaf 1957 gediend als zomerhuis van een baron! Georg regelde het transport op 13 november 1976 en wist de door en door verroeste rijtuigbak vanuit Leiden naar Voorburg te halen. Zo kon begin 1977 aan de restauratie van deze enige overgebleven, Boedapester worden begonnen. Er werd een 'Werkgroep Voorburg' opgericht en in een tijdsbestek van bijna 10 jaar is met een aantal liefhebbers het 'project' in oude glorie geklaard.

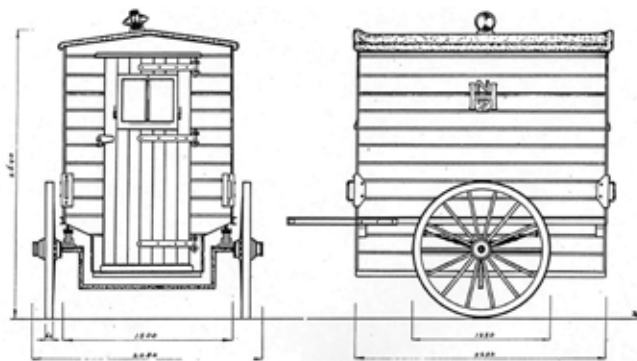
De ontbrekende koppelingen werden verkregen uit Boston USA, de wielstellen uit Boedapest, een partij grenen hout voor de vloer via de Voorburgse Houthandel Van der Ham en nieuwe metalen beplating van de Hoogovens in IJmuiden. Bijzondere bewerkingen werden bij de TU in Delft uitgevoerd. Al meer dan zeventig jaar verzamelt Georg documentatie en voorwerpen van en over de legendarische Blauwe Tram. Het begon met een origineel emaille interieurbordje, waarvan er momenteel ca. 1000 zijn ondergebracht in de erfgoedcollectie van de Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram. De museale objecten bevinden zich alle in Delft, alwaar tentoonstellingen worden voorbereid. Thuis in Bergschenhoek bevindt zich het fotoarchief, bestaande uit meer dan 30.000 afbeeldingen, verdeeld in zo'n 250 ordners. Bekend bij de liefhebbers is natuurlijk dat de laatste NZH-tramlijn van Leiden naar Den Haag op 9 november 1961 in Voorburg werd opgeheven. De lokaaldienst van Park Vronesteijn naar Den Haag was al op 10 mei 1958 opgeheven. Die afscheidsrit heeft hij gelukkig nog net kunnen meemaken in een overvolle tram, ondanks dat beide rijtuigen eigenlijk al overvol waren.



Van 1954 tot 1997 werkte Georg bij PTT post, waarvan de laatste tien jaar als landelijk coördinator postvervoer met als standplaats Utrecht. Ter gelegenheid van zijn afscheid maakte Han Geijp een tekening waarop hij onder meer omringd wordt door o.a. verschillende posttreinen.

In 2010 ontving hij in Voorburg een Koninklijke Onderscheiding, kreeg de versierselen opgespeld, behorende bij de benoeming tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau, door burgemeester Ewald van Vliet van de gemeente Lansingerland.

SCHAFTKEETWAGEN VEILIGGESTELD door Georg Groenveld



Afmetingen: L x B x H is 2250 x 2080 x 2640 mm.

Tijdens de restauratiewerkzaamheden in Voorburg aan het Boedapestse rijtuig B 412 in de jaren '70 ontving ik niet alleen een tip over de verblijfplaats van de A 106 aan de Nieuwkoopse Plassen, maar ook kreeg ik melding van een Blauwe Tramliedhebber dat zich op het terrein van sloperij De Waard in Gouda een schaftkeetwagen bevond. Deze keet was afkomstig van de NZH en met het logo nog steeds zichtbaar aan weerskanten van de wagon.

Na contact met de sloper werd het NZH-relikwie, die nog in redelijke staat verkeerde, in eigendom op 22 augustus 1979 aan mij overgedragen. Daarna werd de schaftkeetwagen met een vrachtwagen van een bevriende relatie overgebracht naar onze Romneyloods in Voorburg. Daar ontfermde André Pop, gewaardeerd lid van de werkgroep, zich over de wagon die een werkplek in de loods kreeg.

André was één van de jongste vrijwilligers van de werkgroep Voorburg. Naast zijn werk aan de B 412 ging hij ook werken aan het herstel van de schaftkeetwagen. Geleidelijk aan kreeg hij kennis van hout- en metaalbewerking en schafte essentiële gereedschappen aan.



André Pop werkt aan het herstel van de schaftwagen deur.

In zijn jonge jaren heeft hij de Blauwe Tram, vlak voor zijn huis in de Voorburg, nooit zien rijden. Het gezin Pop woonde op de Koningin Wilhelminalaan. "Met zijn broer speelde André in die grote zandbak toen de tramrails was verdwenen", vertelde zijn moeder. Zij verscheen tijdens de restauratie meermalen in de winter aan de Westvlietweg met een pan heerlijke erwtensoep voor de harde werkers. De schaftkeetwagen bevond zich ten tijde van de opheffing van de werkgroep Voorburg in redelijk goede conditie voordat hij naar Haarlem werd overgebracht. De NZH beschikte destijds over een aantal van deze wagens voor het personeel van Weg & Werken onder andere in Voorburg, Leiden en Haarlem.



Schaftkeetwagen bij de sloper in Gouda. De wielbanden waren al losgeraakt.



Luud Albers en Georg Groenveld bij de loods in Voorburg.



Eenvoudig interieur met twee langsbanken.
Op de achtergrond mijn vader. (lid werkgroep).



Arthur Meijer schuift de schaftkeet ontdaan van wielen met de heftruck naar binnen, waarna het herstel kon beginnen.

Vele jaren later bezochten wij het NZHVM-museum aan de Leidsevaart en bekeken daar de conditie van de schaftkeetwagen. Op het eerste gezicht leek de wagen nog in redelijke staat, maar bij nadere beschouwing viel dit nogal tegen. Wij constateerden dat het houtwerk inmiddels aan vervanging toe was na ruim 30 jaar in de buitenlucht te hebben gestaan. De afgelopen decennia was nauwelijks aandacht besteed aan dit belangrijke stuk NZH-erfgoed waarvan dit nog het enige exemplaar was.

Maar ook toen moesten er prioriteiten gesteld worden waarvan het zoeken naar een nieuwe locatie voor het te kleine museum aan de Leidsevaart er één was.

Wanneer er destijds onder de toenmalige leiding en door medewerkers meer aandacht aan de schaftkeetwagen was besteed, zou deze nu niet in zo'n slechte staat verkeren. De afgelopen jaren hadden de medewerkers met een beetje goede wil best wel onderdak voor de wagen kunnen vinden. In bijvoorbeeld één van de nabije ruimten van het voormalige remisecomplex.

Er was slechts een houten schijf aan de wielen gemonteerd om doorzakken te voorkomen. Het jaren-lange verblijf in de buitenlucht had echter de wagen op z'n zachtst uitgedrukt bepaald niet goed gedaan. Al had het tussendoor nog wel een 'afwijkend' verkleurtje gekregen.



Eenzaam naast de betonnen schutting bij het voormalige NZH-museum aan de Leidsevaart in afwachting van betere tijden.



De restauratie is begonnen, zo zijn de oude "schuttingdelen" deels vervangen door nieuwe. Na enige tijd weer geheel nieuw!

Gelukkig kwam met de verplaatsing van het museum, naar de huidige locatie in de Haarlemse Waarderpolder, veel meer ruimte beschikbaar. Het belangwekkende stuk NZH-erfgoed kwam eindelijk weer onder een dak en men heeft dit bijzondere object in restauratie genomen.

Het buitenwerk is inmiddels geheel vernieuwd. De wielen zijn eveneens vervangen en vervaardigd door een oude ambachtelijke wagenmaker uit Houten. Ook aan de aankleding is gedacht zo zijn er werktuigen bij tentoongesteld en brandt binnen een oude kachel. Voor het publiek een prachtige toevoeging aan het NZH-erfgoed. Het is de bedoeling de schaftkeetwagen te laten inschrijven in het Register Mobiel Erfgoed. Aan dit project is gewerkt door dezelfde mensen die voorheen aan de A 14 hebben gewerkt. Daar was het werk klaar op een paar kleine details na.

"De verre voorgeschiedenis van deze opmerkelijke schaftkeetwagen is nog niet duidelijk, mogelijk zijn er onder ons donateurs die ons hierover nader kunnen informeren. Vragen zoals wat is toch het bouwjaar ervan? Of waar is deze gemaakt."



Knap stukje restauratiewerk, waarbij de sfeer van vroeger herleeft.

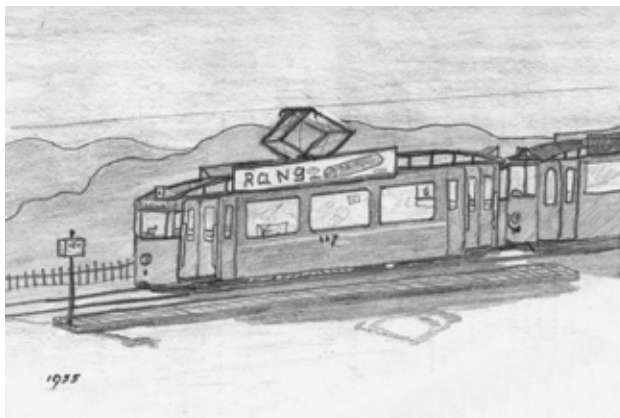
Foto's: Wim Vink, NZHVM-museum.

In voorgaande jaarverslagen zijn diverse verhalen opgenomen van railminnende personen die in zijn/haar hobby zijn uitgegroeid tot grote hoogte. Oorspronkelijk veelal terug te voeren uit ervaringen opgedaan op zeer jonge leeftijd. Ook bij mij is dit het geval, getuige onderstaande potloodtekening die ik op tienjarige leeftijd van de tram in de buurt maakte.

In onze Haagse woonwijk het Bezuidenhout waren destijds diverse tramlijnen te vinden zoals lijn 4, 6 en 7. Dichter lijn 4 A bij huis was de halte Overbosch, eindpunt van de Haagse Tramweg Maatschappij (HTM).

Ik kon vanuit vanuit het raam in onze straat 'de Moucheronstraat' op enige afstand lijn 4 naar Marlot voorbij zien rijden. Als je in bed lag was de viertonige schelle luchtfluit van de interlokale tramlijn I2 van en naar Leiden duidelijk te horen wanneer de wind vanuit zee kwam

Tekening uit m'n schetsboek van 1955.



Jammer genoeg heb ik nooit een rit van Den Haag naar Leiden meegemaakt in deze 'interlokale' tram. Gelukkig nog wel in bedrijf gezien in de bosrijke omgeving van Wassenaar. Maar veel later toen ik werkte bij de optische industrie 'Old Delft', ben ik vooral in de winter met deze zogenoemde 'buitenlijner' naar Delft gereisd.

In mijn jonge jaren namen de railverbindingen onder andere naar Leiden en Scheveningen een prominente plaats in. Daar wilde je 'alles' van weten.

Die wetenschap werd danig verstoord toen de NS-treinverbinding in 1953 naar de badplaats werd opgeheven en 8 jaar later ook de tramverbindingen van de "Blauwe" en "Gele" naar Leiden.

Deze afbraak werd met weemoed gadeslagen. Veel railminnende personen gingen dan ook op zoek naar restanten van weleer uit de zo vertrouwde leefomgeving. Ik zelf kwam thuis met een gietijzeren snelheidsbord en het houten dienstregeling-kastje dat weggenomen werd uit het haltehuisje "De Kieviet", van deze bijzonder mooie tramlijn. Topsouvenirs, gelukkig veiliggesteld voor later!



Twee tramstellen van de HTM-lijn Den Haag-Wassenaar-Leiden hebben elkaar ontmoet ter hoogte van tramhalte "De Kieviet". Uit het haltehuisje heb ik, na de opheffing, het dienstregelingenkastje voor het nageslacht veilig gesteld. Ook het haltehuisje is bewaard gebleven en staat nu bij het HOVM (zie bladzijde 42). Foto: Frits v. Dam.

Op deze tramlijn naar Leiden reden vanaf 1923 legendarische Haagse-tramrijtuigen van de serie 51-80, waarover veel publicaties zijn verschenen. De motorwagens 57 en 58 uit deze serie zijn er nog. De 58 kent een bijzondere geschiedenis en is uiteindelijk gered door vrijwilligers en ondergebracht in de stichting 'De Wasseenaarse Tram'. De 57 heeft Den Haag nooit verlaten en behoort bij de museum-collectie van het HOVM.

Gelukkig is de geschiedenis van dit roemrijke verleden bewaard gebleven. Dankzij meest hobby- fotografen/filmers en auteurs. Anderen zochten het in tastbare relikwieën zoals emaille bordjes met veelzeggende teksten als "Verboden te spuwen" of "Niet spreken met de bestuurder". Kortom veiligstellen van kostbare herinneringen die veelal indruk hebben gemaakt in de jeugdige periode. Bij ons als Historisch Genootschap zijn alleen al in de loop van de jaren heel wat attributen veiliggesteld. Talentvolle handen maakten tekeningen of schilderijen, pogingen om iets terug te kunnen halen van de sfeer die verdwenen was. Al met al pure nostalgie!

Modelbouw was eveneens een mogelijkheid om herinneringen levend te houden.



Begin van
mijn model.

De advertentie
uit 1983.



Zelf was ik van plan een model te vervaardigen van een 'buitenlijner' in messing (H0). Niet eenvoudig maar als instrumentmaker mocht dit voor mij geen probleem zijn.

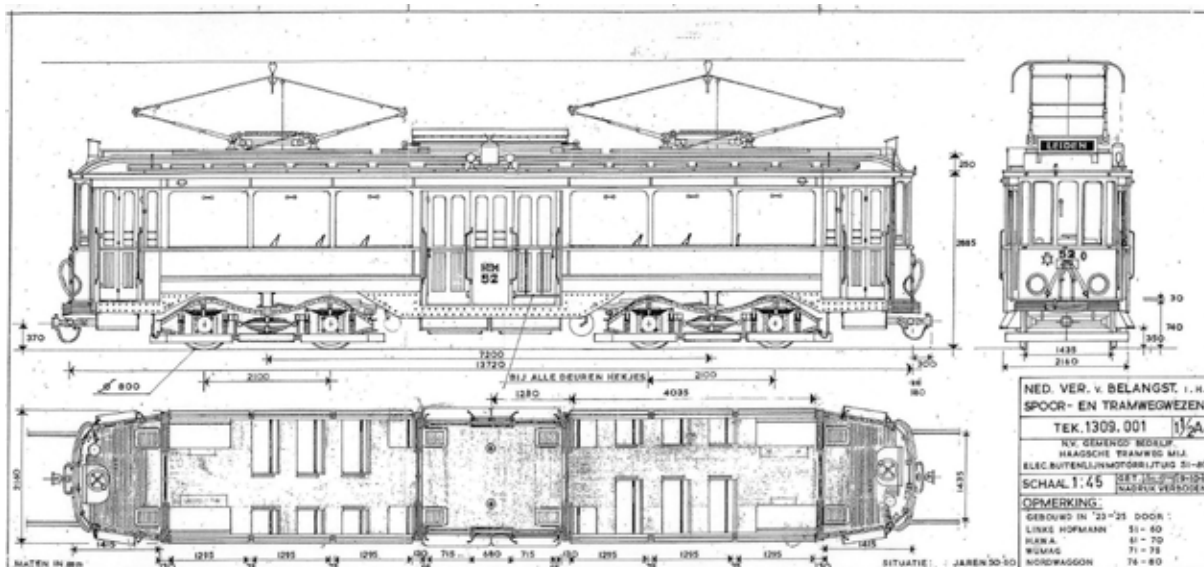
In maart 1983 las ik in de krant dat Philotrain een bouw pakket ging uitgeven van de Wasseenaarse tram. Een 'Buitenlijner' in geëtsd messing. Daar kon ik natuurlijk niet tegenop werken en besloot mijn spaargeld aan te spreken om zo'n bouw pakket aan te schaffen. Ik stopte met mijn eigen project.

Zelf heb ik de eigenschap dat als een ander het maakt, ik er niet meer aan hoef te beginnen. Binnen de uiterste intekenperiode op 15 maart schreef ik in en betaalde een voorschot van 205 gulden aan de speelgoed-speciaalzaak "Het Oude Raadhuis" in de Wasseenaarse Langstraat. Het fraaie etswerk van Philotrain-Lok Atelier Friskorn werd geleverd en verdween in mijn kistje met modelbouwonderdelen.

Het leven ging verder en er kwamen allerlei andere zaken op mijn pad zoals de avondschoon en steeds drukker wordende werkzaamheden. Begin dit jaar haalde ik het modelbouwkistje op zolder weer tevoorschijn en besloot gezien mijn leeftijd er afstand van te doen en te schenken aan iemand die nog voluit met modelbouw in de weer is. Niek Hesp, onze nieuwe webmaster kwam daarvoor zeker in aanmerking en hij was heel blij met de inhoud van het "kleine schatkistje" dat vol zat met verzamelde modelbouw-elementen, waaronder ook de geëtsde 'Buitenlijner' van Philotrain.

Maandag 30 mei kwam Niek op onze clubavond naar Delft en vertelde een verrassing voor mij te hebben. Uit een rol bubbelplastic kwam de legendarische 'Buitenlijner' tevoorschijn: "Alsjeblieft Han, je jeugdherinnering heb ik afgemaakt".

Bewijs van het betaalde voorschot.



Bouwtekening uit 1969 getekend door J. de Graaf en uitgegeven door de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen (NVBS).



Niek Hesp maakte er een fantastisch geheel van: **"Vakmanschap is Meesterschap"**.

Ik was sprakeloos en had het bouwpakket immers weggegeven. Ik kon niet anders dan het aannemen en er voluit van genieten. Wat een vakman!! En wat een mooie verrassing, onbaatzuchtig afgemaakt! Uiteindelijk zal het model worden opgenomen in onze stichting. Niek heeft van deze hele bouwperiode een uitgebreide verslaglegging gedaan, kijk maar eens op zijn site:

<https://www.hespedam.nl/page184.html>

Eindpunt Carel van Bylandtlaan

Een tramtrein uit Voorburg reed via wissel 4, 3 en 1 tot aan het eindpunt bij de Javabrug. Als er met een aanhangrijtuig (B) werd gereden, dan moest die worden teruggezet over wissel 1(W1) tot de B vrij stond tussen wissel 1 en 3. Dan liep het motorrijtuig (A) om via wissel 1, 2, 4 en 3 en nadat de B was aangekoppeld, werd deze teruggezet naar de brug over wissel 1 totdat de tramtrein ca. 10 m. van de brug stond. De wissels waren verend zodat bij deze bewegingen met een B alleen wissel 1 met de hand moest worden omgelegd (en uiteraard teruggelegd).

Het doodlopend spoor achter wissel 2 (W2) was bedoeld voor calamiteiten (om onder andere defect materieel weg te kunnen zetten). De B's werden namelijk in de stille uren in de remise Voorburg weggezet. Eén stel wissels was afkomstig uit Scheveningen (W1-W2, zie blz. 32) en één stel (vermoedelijk de wissels 6 en 7 van de in 1955/56 verwijderde sporen 3 en 4 te Scheveningen) uit de nog aanwezige voorraad. Ze werden gelegd kort voor de opheffing van Scheveningen - Den Haag, daarbij werd de aanwezige overloopwissel, die tussen Javabrug en Carel van Bylandtlaan lag uiteraard verwijderd.



Den Haag, Raamweg, 5 september 1957; A 513 en B 515.



Motorwagen A 505 op de Raamweg nabij de C. v. Bylandtlaan.

Het nadeel van het bovenstaande was dat er gerangeerd moest worden aan een halte waar al passagiers stonden, die uiteraard wilden instappen. Reden waarom sommige "bemanningen" tegen de voorschriften in (we zijn al laat) stopten tussen wissel 3 en 1 en daar de passagiers lieten uitstappen om zo het terugzetten te vermijden. Na het omlopen lieten ze aldaar de passagiers instappen en vertrokken via wissel 3 weer richting Voorburg. Overigens was het rangeren op een eindpunt heel normaal, bijvoorbeeld Den Haag/Malieveld, Katwijk en Noordwijk. Maar bij de NZH lokaaldienst daarentegen kende men dit niet omdat op beide eindpunten een keerlus of driehoek lag.

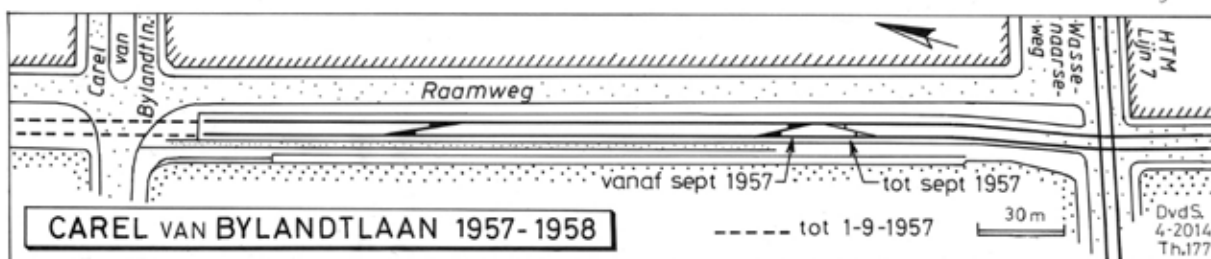
Alle routes waren natuurlijk in overleg gegaan met zowel de HTM als de verkeerspolitie. Alleen waren de meningen hierover verdeeld. De NZH wilde de overstaphalte bij de Javabrug zo dat er zonder last van passagiers kon worden gerangeerd! De verkeerspolitie echter was hier op tegen omdat de Gemeente het geen veilige uitstaphalte vond bij de Javabrug. De gemeente ging ervanuit dat deze situatie voor minstens twee jaar zou gelden en niet geheel ten onrechte was zij bang voor drommen overstappers op een mooie zomerdag. De HTM wilde liever de overstap bij de Laan Copes van Cattenburch omdat daar veel minder verkeer over de brug ging en in vergelijking de Javabrug dus makkelijker. Ook de vele kantoren aan de Carel van Bylandtlaan maakte dat de NZH daar graag het eindpunt wilde. Omdat aan de straatzijde op de Raamweg geen ruimte voor een fatsoenlijke uitstaphalte, werd er voor bovenstaande oplossing gekozen. In de wintermaanden werd op de lijn naar Scheveningen in halfuur diensten gereden.

Ook hiervoor al werd er aan de Raamweg gerangeerd. De tussendiensten dan reden tot het Malieveld. In de spitsuren echter reden deze diensten door naar de Javabrug. Op de Javabrug werd er meteen een extra motorrijtuig gerangeerd waarbij de tramtrein steeds van motorrijtuig, de A, wisselde. De extra A wachtte dan op het spoor naar Voorburg en nadat de tramtrein uit Voorburg het overloopwissel was gepasseerd, reed de nieuwe A tegen de B (de achtergelaten A werd dan rangeer-wagen, enzovoorts) en vertrok zo weer naar de instaphalte Javabrug. Hierbij moest de wagenvoerder van de rangerende A goed opletten dat om het half uur een tram van en naar Scheveningen langs kwam en hij dus niet in de weg stond.

Op de foto in het boek van Ad van Kamp "Op het spoor van de Blauwe Tram, deel 2", blz. 39, is deze situatie te zien. Maar het onderschrift is niet geheel juist want hierop zie je dat de rangerende A moet wachten tot de tram uit Scheveningen (links) is gepasseerd alvorens naar het andere spoor te gaan om de tram uit Voorburg (rechts) door te laten rijden tot voorbij het overloopwissel.

Auteur van dit artikel kan zich deze situatie heel goed herinneren omdat hij dit vaak heeft meegemaakt in de avondspits. Als een goed gezinde wagenvoerder deze rangeerdienst had, vertrokken we uit de remise Voorburg naar de Javabrug en nadat deze rangeerdienst er op zat was het al donker en mocht ik dan vaak de A terugrijden naar de remise. Sommige wagenvoerders hingen het motorrijtuig achter de laatste gerangeerde tramtrein tot aan de remise. Zodoende kon een praatje worden gemaakt met de collega's.

Hans van Engelen heeft daar foto's van gemaakt, onder andere bij het Bezuidenhout en bij de Van de Wateringelaan.



Standaard: W1 recht, W2 afbuigend, W3 recht en W4 afbuigend. Een en ander volgens de NZH-dienstorders 3001 d.d. 28-8-1957 en 3001a d.d. 4-9-1957 (wijziging in/uitstaphalte).

Stroomscheiding 1200/600 Volt (NZH-railatlas, blz. 33)

Omdat de HTM voornemens was met PCC's op lijn 6 te gaan rijden (invoering 1 december 1957), moest de spanningsvoorziening worden aangepast. Als in de sectie waarin de kruising lag meerdere PCC's zouden optrekken, kon de spanning zo dalen dat NZH A 400'en een te lage stuurstroomspanning kregen waardoor de hoofdschakelaar uitviel en pas weer verder kon als de spanning weer hoger werd. De A 400'en hadden een omvormer die de 110 volt leverde voor de stuurstroom. De A 401, 404, 405 en 406 hadden systeem Vickers met een roterende spanningsregelaar die hier erg gevoelig voor was.

Minder last had het systeem Krause (A 403 en 409) en het systeem Pintch (A 402, 407 en 408). Deze laatste drie waren te herkennen aan de accukast achter de richtingfilmkast op het dak aan de passagierszijde. De spanningsregelaar was nodig om de stuurstroomspanning op 110 Volt constant te houden, ook als de bovenleidingspanning varieerde. En daar zat ook al op de 1200 Volt soms een groot verschil in. Auteur weet nog wel dat bij een rit met de personeelstram van Leiden naar Voorburg in de jaren 1958-'59 's nachts om kwart voor één uit Leiden naar Voorburg met een losse hoge A 500 het soms knap hard ging omdat het dan nog de enige tram op het net was en de spanning dan opliep tot ver boven de 1200 Volt. En dan wilde zo'n rijtuig wel draven! Vooral de A 513 was favoriet op deze dienst. Wagenvoerder Bill Nieuwkoop presteerde het zo nu en dan om dit traject een keer in 17 minuten af te leggen!



Halte Den Haag Bezuidenhout. Laatste dag van de lokaaldienst Voorburg-Den Haag v.v. 10 mei 1958. A 512 en B 510. Beide borden rechts aan de bovenleidingmast bevinden zich nu in de collectie van ons genootschap.

De wijziging hield in dat het 600 Volt-gedeelte zo kort mogelijk werd gemaakt door de scheidingen zo dicht mogelijk bij de kruisingen te leggen, zodat bij eventueel onheil de kruising eventueel stroomloos was te "nemen". Het traject Bezuidenhout-Bosbrug was nog niet elektrisch gescheiden van het HTM-net zodat de aldaar door de NZH verbruikte stroom werd verrekend met de HTM. Dit gedeelte werd nu dus 1200 Volt van de NZH zelf.



Remise Voorburg met motorrijtuig A 516, sporen 3 t/m 7, (van rechts naar links).

Foto: H. Offerman.

Na-oorlogse sporennummering: spoor 1 en 7 hadden een korte werkput (voor één rijtuig) de sporen 2-6 hadden een lange werkput. Op de sporen 1-6 konden vier A of B 500 staan en dan konden de deuren gesloten worden wat in de winter nog wel eens gebeurde (zwaar werk, maar dan woei je tenminste niet uit je hemd), spoor 7 was wat korter omdat aan het eind het kantoortje een stukje uitstak in de remise zodat het hoofd zijn paladijnen aan het werk kon zien. Spoor 6 had aan het einde geen bovenleiding zodat daar veilig op het dak gewerkt kon worden.

De lus in Scheveningen

De na-oorlogse lus was zeer krap en had een straal van 21 meter in verband met de beperkte ruimte op die plek. En dat kon eigenlijk maar nèt! Als daar een A 400 door de lus reed, kon soms het schuren van de wielen tegen het bakframe worden gehoord. Toch is het altijd goed gegaan.



Tramstel A 620/619 tijdens het keren te Scheveningen, 30 september 1950.

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

B 26 WEER IN DIENST

Na een grondige restauratie van bijna drie jaar in Hoorn is de voormalige NZH-bijwagen op 19 mei weer in dienst genomen. Het rijtuig begon zijn leven in 1915 als nummer BC 6 van de Nederlandse Centraal-Spoorweg-Maatschappij. Vervolgens als SS/NS BC 216, GoTM BC 21, **NZHTM B 26**, SHM AB 21 en nu als NCS BC 6. Door zijn Amerikaanse vormgeving en fraaie interieur met langsbanken een belangwekkend rijtuig.

Ex. NZH B 26 voor 't eerst weer buiten op 9 feb. '22;
foto: *Frank van den Broeke*.



RUIM TWINTIG JAAR BLAUWE door Sam de Lange

De Blauwe Tram speelde gedurende eenentwintig jaar (1941-1961) in mijn leven een vrij grote rol. Als inwoner van Amsterdam had ik ook voor die tijd natuurlijk al te maken gehad met trams die blauw van kleur waren, maar die werden toch nooit als Blauwe Tram aangeduid.



Van 1935 tot 1938 woonde ik in de Korte Leidsche Dwarsstraat met uitzicht over het Leidscheplein op de lijnen 1, 2, 7 en 10 van de stadstram. Helaas kon ik daar niet van genieten want ik was te klein om door het raam te kunnen kijken. In 1938 verhuisden we naar de Zuider Amstellaan; ver weg van de Blauwe Tram maar dicht bij het Westerscheldeplein, het eindpunt van lijn 8. Daar heb ik heel veel naar staan kijken. Na de ochtendspits liet elke tram zijn aanhangwagen achter en als ze er allemaal waren, kwam er een werkmotorwagen om de hele sliert mee te nemen naar de remise. 's Middags werden ze weer teruggebracht.



In 1941 verhuisden we naar de Keizersgracht richting Blauwe Tram. Dat jaar begonnen ook mijn reizen met die Blauwe Tram.

In Wassenaar woonden mijn grootouders van moederszijde en een van haar broers met zijn gezin. Een zuster van mijn moeder woonde in Voorschoten en een verre neef van mijn vader in Voorburg.

Hoewel dat toen nog nauwelijks nodig was, er was nog genoeg te eten, had mijn tante in Voorschoten het idee dat ik om wat aan te sterken in de vakanties daar moest komen logeren.

Forensendienst N met motorwagen A 7 naar het eindpunt Spuistraat ter hoogte van de brug over de Keizersgracht in Amsterdam, 8 november 1955.

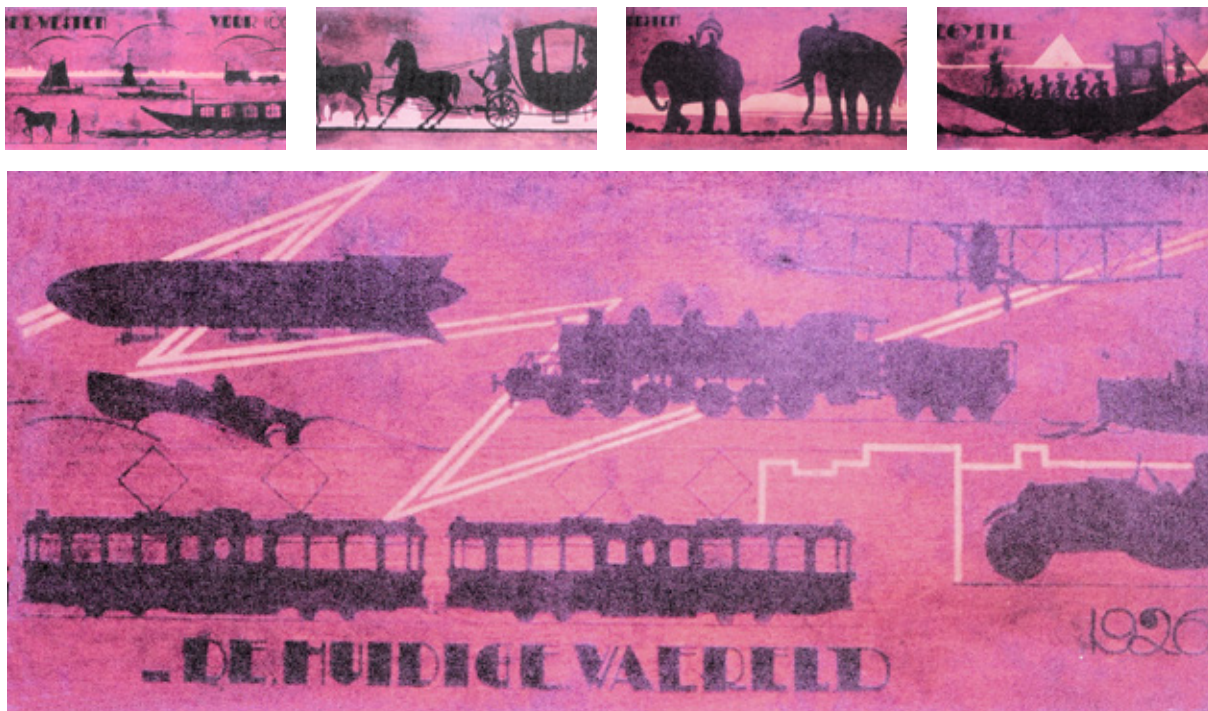
Foto: L.J.P. Albers.

Natuurlijk had ik de reis die kant uit met mijn ouders al wel enige malen gemaakt, maar ik kan me daarvan alleen een treinreis herinneren. Toch moeten we ook wel per tram die tocht hebben gemaakt want anders zou ik niet hebben geweten waar ik moest overstappen. Ik ging vanaf zomer 1941 alleen per tram naar Voorschoten. De eerste keer hebben mijn ouders stiekem iemand achter me aan gestuurd om te kijken of het wel goed ging. Ik kende mijn schaduw wel, maar ik heb het toen niet gemerkt. Ik maakte de tocht met een dagkaart. Later, toen die was afgeschaft, gebruikte ik de 22-knippenkaart.

In het NZH-kantoortje in de Spuistraat in Amsterdam, waar de reis begon, waren de wanden bekleed met panelen van blank gelakt hout met daarop in zwart silhouet kamelen en palmen (althans dat is wat ik geloof). Een paar jaar na de verplaatsing van het NZH-eindpunt in Amsterdam van de Spuistraat naar de Marnixstraat doken die panelen op bij Veiling-huis „De Zon”. Ze zijn toen gekocht door Luud Albers.

NZH-Haltekantoor.





Bijzonder is dat enkele paneeltjes, uit het Amsterdamse NZH-kantoor, ooit met de camera zijn vastgelegd. Waar zijn ze gebleven deze nu 96 jaar oude paneeltjes uit 1926, die Luud Albers destijds op de veiling heeft gekocht?

In de Spuistraat was het altijd een heerlijke drukte; het oostelijke spoor voor de Zandvoort en het westelijke voor de Sloterdijk waren eigenlijk nooit leeg. In de Spuistraat kort voor de boog naar de Raadhuisstraat reed de Blauwe langs het gebouw van de Kas-Associatie.

In dat grote gebouw heb ik mij aangemeld als juniorlid van de NVBS bij secretaris Wendelaar, die daar werkte. Dr. P.Th. Posthumus Meyjes had in zijn wekelijkse radiopraatje "De spoorwegen spreken" reclame gemaakt voor de NVBS en dat adres bekend gemaakt.

Op een afdelingsavond van de NVBS in Amsterdam, rond 1950, kwam voorzitter Nijmeijer binnen met het verhaal dat daar onder de tramrails een grote holle ruimte was. Op de een of andere manier was er een grote hoeveelheid zand weggespoeld. Dat verklaarde het afwijkende geluid dat de trams op dat stukje altijd maakten.

Met matige snelheid, tussen de stadstrams door, tot de Admiraal de Ruijterweg. Daar begon de eigen baan van de "Blauwe", midden in de straat tot aan Sloterdijk, waar de lokaaldienst eindigde.

De Zandvoort had nu verder het rijk alleen op eigen baan tot aan de Amsterdamse Poort in Haarlem, afgezien van de doortocht in Halfweg.



Spuistraat in wintertooi, 1953. Foto rechts, Spuistraat, 31 augustus 1957. Motorwagen A 10 met A 3 en A 12 als D-dienst als achterste wagen voor vertrek naar Zandvoort. Verderop Boedapester drie-wagentram B 454 + A 457 + B 463 als C-dienst. Amsterdam, Spuistraat, 31 augustus 1957, (laatste dag).

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



Adm. de Ruijterweg met de B 451 vooraan op eigen vrije baan. Haarlem, Lange Herenvest, A 262+B 257+A 263 nr. A'dam.

Na korte tijd links het vertrouwde *Al een vat kist of krat Van de Phoenix gehad?* en rechts, aan de andere kant van de Trekvaart, de "Blokkenendozen". Het merkwaardige zijspoor in Halfweg. We naderen Haarlem. Rechts de werkplaats van de NS, door mij ten onrechte destijds met „Werkspoor” aangeduid. Met hangen en wurgen door de Anthoniestraat en over twee bruggen naar de Tempeliersstraat. Uitstappen en even terugwandelen naar het Plein. Daar reden de "Cardanwagens" en de A 300-en af en aan. Eens per half uur kwam er een tram naar Leiden, die moest ik hebben.

Een klasgenoot hoorde dat ik met de tram naar Voorschoten was gegaan en moest overstappen in zowel Haarlem als Leiden. "Nee, dat hoeft niet. Je kunt in Haarlem op de tram naar Voorschoten stappen", zei hij. Dat leverde natuurlijk ruzie op. Uiteindelijk bedacht zijn moeder de oplossing: "Je hebt waarschijnlijk een tram naar Schoten gezien", zei ze tegen hem en daarmee was de rust weergekeerd. Langs de merkwaardige kopsporen in de Haarlemmerhout, waar ik nooit een tram op heb zien staan, bereikten we het emplacementje waar de Haarlemse stadstram omkeert en dan kwam er een stukje dwars door het land tot Bennebroek.

In de zomer van 1943 heb ik een keer mijn reis onderbroken bij de halte Hillegom/Steenfabriek. In één van de huizen die daar toen nog stonden bij de kalk-zandsteenfabriek, hadden twee onderduikers, vermoedelijk studenten die de loyaliteitsverklaring niet hadden willen tekenen, een onderkomen gevonden. Zij hadden op de zolder een enorme spoor-0-baan met een brug over de toeleidende trap opgebouwd.



Hillegom, halte steenfabriek, ca. 1939. Lisse, Vierkant, 25-9-1948. A 603/604 en aanhangrijtuig B 25.



Leiden, emplacement Zomernorg, 25-12-1948. B 405 + A 403 en B 201 + B 520.

Van Haarlem naar Leiden reed ik altijd op het achterbalkon. Bijna altijd had ik een B 20 aanhangrijtuig met open balkons. Na ruim een uur bereikten we Leiden. Vanuit de tram was er niet veel te zien bij de remise op de Rijnsburgerweg, maar des te meer op het emplacement voor Zomernorg bij het station. Vijf sporen naast elkaar met de nodige wissels en dan nog voor het station twee sporen. Grote blauwe, gele trams en kleine blauwe.

Een keer stond ik in Leiden te wachten op de tram naar Den Haag toen de A 101 daar wat aan het rangeren was. Tot mijn verbazing zag ik dat hij drie assen had in plaats van twee. Wat mij ook altijd heeft verbaasd is dat sommige aanhangrijtuigen bogen dwars op het dak hadden staan en andere niet. Dat die bogen dienden om nare toestanden bij een draadbreek te voorkomen wist ik toen niet en nog steeds begrijp ik niet waarom dat bij andere aanhangrijtuigen van elektrische trams niet nodig was.

In Leiden kreeg ik weer een echte tram voor het laatste stukje tot de Zilverfabriek in Voorschoten. Deze reed ietwat moeizaam en voorzichtig over de Steenstraat, Blauwpoortsbrug en Breesstraat. Daarna was er weer wat meer ruimte en nam de snelheid toe. Volgens mij reed de tram tussen de Lammebrug en de Zilverfabriek veel sneller dan tussen Sloterdijk en Haarlem, hoewel in beide gevallen rechttoe rechtaan op eigen baan werd gereden.



Leiden, 15-4-1949. A 101 ingezet voor baanwerkzaamheden.

Leiden, Stationsplein, voorjaar 1960. Foto: J.C.Th. van Engelen.



Tussen Leiden Lammebrug en de Zilverfabriek, Voorschoten, 16-7-1960.

Hier werd op de hoogste rijstand gereden, op de negen.

Links is het iets lager gelegen opstelspoor, waar in 1961 het NZH-trambedrijf definitief van het fraaie trammaterieel afscheid nam bij "Allemansgeest".

Foto: L.J.P. Albers.

In 1943 of 1944 werd er gewerkt aan een Rijksweg van Oegstgeest naar Rotterdam, aansluitend aan de autoweg die van Amsterdam richting Den Haag liep. Die Rijksweg had in de buurt van de Haagsche Schouw met een viaduct over de HTM-tramlijn Leiden-Den Haag moeten gaan. De verticale delen van dat viaduct waren kort voor de oorlog geplaatst, maar daar was het bij gebleven. Pas na de oorlog, jaren later zijn deze delen weer afgebroken. Nabij Voorschoten zou diezelfde weg ook de Blauwe Tram moet kruisen met een viaduct. Daar werd in de oorlog aan gewerkt. Stoomlocomotiefjes verplaatsten daarvoor de kipkarren naar het dijklichaam in aanbouw, ongeveer ter hoogte van de Korte Vliet. Na de oorlog werd het dijklichaam weer afgegraven, maar of daar ook weer kipkarren voor werden gebruikt, weet ik niet.

Ik logeerde in het huis "Berbice" met uitzicht op de tramlijn, waar soms de meest merkwaardige trams voorbij reden. Helaas te ver weg om te kunnen zien wat voor tram het precies was.

Vanuit Voorschoten bezocht ik mijn zeer oude oom wonende in Voorburg. Uitstappen bij de Voorburg Remise, een bosje duizendschoon kopen bij het bloemenstalletje en dan lopen naar de Kerkstraat. Met mijn oom maakte ik dan een rondje door de gasfabriek, waar hij de septer zwaaide.



Onafgebouwd viaduct, nabij Morschweg, 19-9-1961.

In 1943 was daar ook een grote agave die bloeide in een speciaal daartoe verhoogde kas. Die oom was heel oud en vertelde over de IJsseltram, waarvan de directeur, de heer Vas Visser, zo groot was dat hij alleen met gebogen hoofd in één van zijn eigen trams kon staan. Ook de familie in Wassenaar werd bezocht. Meestal reisde ik via Den Haag, waar ik voor de eerste keer dat ik emplacement Malieveld zag, het idee had dat er heel veel sporen lagen. Later bleken dat er slechts drie te zijn.

Na de oorlog ging ik in de zomer van 1945 met de trein vanuit Amsterdam naar Leiden. Ik zat in een "Stofzuiger" tot Haarlem en om met stoomtrein verder te gaan naar het zuiden. Om een of andere reden ging die stoomtrein niet verder dan de brug bij Warmond. Wandelend over de spoorbaan bereikte ik Leiden. Nog enkele jaren kwam ik iedere zomer in Voorschoten om iedere keer een rit naar Katwijk en Noordwijk te maken. Eén keer ben ik in de werkplaats in Rijnsburg binnen geweest.



Rijnsburg, Werkpl. 1948. A 601/602, A 516 en B 503. Boedapester passeert de Oude Rijn naar Leiden. Foto: J.C. Th.v. Engelen.

Van Haarlem naar Leiden reed ik altijd in het aanhangrijtuig op het achterbalkon. Op de overige trajecten probeerde ik altijd op het middenbalkon van de motorwagen te blijven bij een opendeur. Liefst zat ik met mijn hoofd buiten de tram zodat je de rijwind voelde en alle geluiden goed hoorde.

De conducteurs vonden dat natuurlijk niet goed, maar die waren vaak bezig met kaartverkoop zodat ik mijn gang kon gaan. Eén keer in Katwijk werd ik echter door een andere reiziger gewaarschuwd, dat ik beter mijn hoofd binnen kon houden omdat er even verderop heel dicht bij de trambaan een gebouw stond.



In 1952 verhuisde ik naar Delft, het logeren in Voorschoten was toen afgelopen. In 1960 na de opheffing van de tram in Rijnland, ben ik achterop bij een vriend die een scooter had, naar de remise Rijnsburgerweg gereden daar waar de mooie Budapesters werden gesloopt. Op de terugweg met twee "Golden Glow" schijnwerpers en een richting-filmkast was de scooter behoorlijk zwaar belast.

Veiliggestelde "Golden Glow".

In 1961 woonde ik in Voorburg en werkte ik in Delft. Op donderdag 9 november 1961 ben ik gewoon naar mijn werk gegaan maar tegen lunchtijd kreeg ik het idee om afscheid te gaan nemen van de Gele en de Blauwe tussen Den Haag en Leiden. Zonder iemand te waarschuwen ben ik met de trams gaan reizen. Misschien werd mijn besluit ook een beetje ingegeven door het feit dat mijn schoonmoeder die dag zou blijven eten. Dat er verandering op komst waren, was die middag bij de HTM duidelijker te zien dan bij de NZH. Op veel plaatsen werd er langs het traject aan de weg gewerkt om halteplaatsen voor de bus te maken.



Prentbriefkaart, halte Kerkdam, ca. 1928.

Daar was wel enige uitleg omtrent mijn onaangekondigde afwezigheid nodig. Toen bleef alleen de herinnering. Natuurlijk is die in de loop der jaren gevoed door een onafzienbare stroom publicaties over het NZH-bedrijf en een beperkt aantal geredde tramrijtuigen.

SUGGESTIE AAN DE HTM door Henk Kuilder

26 augustus

Vandaag heb ik de volgende suggestie gedaan aan de HTM: "Door de Russische aanval op Oekraïne zijn daar veel trams verwoest. Nu de HTM de GTL-8 trams aan het vervangen is door Avenio trams, geef ik de HTM in overweging om de GTL-8 trams die nu nog zullen worden vervangen aan Oekraïne te schenken." Hun voorlopige (automatische) antwoord: "Wij hebben uw verzoek ontvangen en gaan ermee aan de slag. Bedankt voor uw melding. Met vriendelijke groet, Klantenservice HTM". Ik ben benieuwd naar hun reactie. Hartelijke groet, Henk Kuilder



Oekraïne, Marioepol nabij de remise.



Foto: ANP/EPA Rijswijk, 's-Gravenmade. HTM GTL8-2 Foto: Raymond Naber.

Hieronder de reactie van de HTM: *Geachte heer Kuilder, We danken u voor het invullen van het contactformulier. Hierin laat u ons weten dat u voorstelt onze oude trams, de GTL-8 trams, te schenken aan de Oekraïne. Vanwege de oorlog zijn daar veel trams verwoest. We kunnen u mededelen dat uw melding bij ons is geregistreerd. Het ingevulde reactieformulier hebben we onder de aandacht gebracht bij de afdeling waar uw reactie thuishoort. Zij kunnen naar aanleiding van de inhoud van uw reactie de nodige maatregelen nemen, indien dit mogelijk is. We danken u voor de getoonde betrokkenheid. Met vriendelijke groeten, Mathijs | Medewerker Contact Centrum Klant | Service & Veiligheid |.*

Wij hopen beste Henk dat ze jouw suggestie gaan overnemen.
De GTL's zijn al 40 jaar beeldbepalend geweest in de Haagse vredesstad (red.)



Zoals in de intro al aangegeven hadden wij tijdens de Open Monumentendagen onze stand dit keer opgesteld in het Haags Openbaar Vervoer Museum en niet in Voorburg. Dit was mede ingegeven door de toestroom van onze doelgroep, de museumbezoekers aldaar.

Op 12 september 2022 schreef Rogier Potter het volgende:

Beste allen,
Via deze digitale weg wil ik jullie graag bedanken voor al jullie inzet voor het zeer geslaagde Open Monumentenweekend. We hebben ons museum van de beste kant laten zien. Op de zaterdag waren de poffertjes al snel op en zijn er tussendoor nieuwe gehaald. Op de zondag was het zo druk dat we last-minute nog twee extra trams hebben kunnen inzetten om alle mensen te vervoeren. Dank hierbij ook de soepelheid voor de paar ritten waarbij een pauze korter werd vanwege het verschuiven van de dienst.

Affiche-ontwerp van Martin Naber.

Op zaterdag hebben we met ongeveer 25 medewerkers dienst gedaan en op zondag zelfs met 30 personen. Ook leuk om te zien was dat de tijd dat een PCC-car bijna leeg reed, op zo'n dag helemaal voorbij is. Onze oudste PCC-car is ook al 70 jaar oud inmiddels. Er zijn regelmatig ook volle PCC's bij het museum binnengekomen en ook weer vol vertrokken.

Zo'n Open Monumentenweekend is voor mij altijd extra bijzonder, omdat er ieder jaar weer nieuwe bezoekers in het museum komen, die met grote ogen rondlopen en niet weten wat ze zien, allemaal geïnteresseerde vragen stellen en de tram en museum met een glimlach verlaten. Zij wakkeren dan ook weer enthousiasme bij mij op en dan weet je weer waarom je met zo'n leuke groep medewerkers samen je hobby uitvoert!



Liesbeth Adriaanse in de poffertjeskraam.



Onze stand bemand door Niek Hesp en André van der Ploeg.

Voor NZH-motorrijtuig A 106 was veel belangstelling.

Zelf ben ik niet overal bij geweest natuurlijk, daarom ben ik erg benieuwd naar wat er goed ging en wat we volgend jaar beter kunnen doen. Nu de ervaringen nog vers in jullie geheugen zitten, zou ik graag willen dat jullie deze met mij delen. Wat we volgend jaar sowieso onder de loep nemen is een reserve voertuig of bijvoorbeeld twee kleinere vooroorlogse trams achter elkaar laten rijden in 1 tijdsblok. Op dit soort momenten besef je maar al te goed waarom HTM van een voertuig van 10 meter in de jaren 20 nu met een voertuig rijdt van 35 meter. Het andere is de rijtijd. Het rondje wat we nu gereden hebben is ongeveer 18 km. We hebben in een omloop van 1,5 uur ongeveer 65 minuten rijtijd, maar die werd niet altijd gehaald. Als de aanwezige dienstleider bijvoorbeeld de tram weer op het hoofdspoor rangeert, heeft het personeel weer iets langer pauze. Alvast bedankt voor jullie reactie. Hopelijk allemaal weer tot volgend jaar in het tweede weekend van september. Groeten Rogier.

Beste Rogier,

De zondag bij het HOVM heb ik, wat de medewerkers van de Open Monumenten Dagen betreft, als bijzonder positief ervaren. Met de auto gearriveerd werd spontaan het hek voor me geopend en werd mij daar verteld dat achteraan bij de pekelremise geparkeerd kon worden.

Bij de entree van de remise werd ik op prettige wijze verwelkomd door gastheer Wim.

In de loop van de (zondag) middag heb ik een mooie rondrit met de PCC-car gemaakt.

Het rijdend personeel bestond uit twee dames en ook hier alle lof, zowel voor de bestuurder als voor de conducteur. Met een goed gevoel ben ik vervolgens huiswaarts gegaan.

Met vriendelijke groet,

Georg Groenveld.



A 327 klaar voor vertrek.



Caroline Naber rekende digitaal af in de tram en knipte vervolgens het kaartje.

"Golden Glow" Schijnwerper



Overdracht van de Golden Glow.



Fabrieksplaatje van de Schijnwerper.



Reinigen van de reflector-klemring.

Henk Eijssens overhandigde in gezelschap van Rob van Oostenrijk in ons depot een Golden Glow schijnwerper uit 1924 aan onze voorzitter Georg Groenveld. Niet lang daarna pakte Georg dit object op om grondig te restaureren, waaraan wij vervolgens met elkaar zijn begonnen, getuige de onderstaande foto's. Deze foto's geven een indruk dat ook 'kleine' objecten veel tijd en aandacht nodig hebben. Bovendien konden wij kennismaken van de constructie en hoe destijds e.e.a. bedacht was in Amerika. In onze voorraad schijnwerpers blijkt dat niet alle Golden Glow's waren voorzien van een fabrieksplaatje. Bij de glashandel werd nieuw 5 millimeter glas besteld dat Georg gratis meekreeg. Een sympathiek gebaar van de glashandel omdat het voor museale doeleinden wordt gebruikt.

Vervolgens werden deuken deskundig weggewerkt. Ook de verbogen ophangbeugels kregen na verhitten weer de oorspronkelijke vorm. Met intensief schuurwerk, grondverf, plamuur en aflakken kreeg Johan Kres de Golden Glow weer in z'n oorspronkelijke staat. Ook de afstelwartels werden door Raymond Naber gepolijst. Verder werd de interne gietijzeren driehoek, waarmee het brandpunt van de verlichting kon worden afgesteld, weer gangbaar gemaakt. Uit voorraad werd de beste glazen reflector uitgezocht en in nieuw vilt gevat.

Na de nieuwe bedrading te hebben aangebracht hebben wij deze 'schijnwerper' weer in de staat teruggebracht zoals die in de vorige eeuw in Amerika was vervaardigd. Een mooi product gemaakt voor de toekomst dat zo weer jaren mee kan en getoond kan worden in komende exposities.



Spinningsdeur ontroest.



Ophangbeugels gericht.



Brandpunt stelmechaniek werkt weer.



Afwerken na het plamuren.



Gepolijste afstelwartels (vleugelmoeeren).



Aflakken geeft al een fraai resultaat.



Het eindresultaat mag er zijn, de bijna 100-jarige Golden Glow ziet er weer uit alsof deze zo uit de fabriek komt.



Johan Kres test de gerestaureerde Golden Glow en stelde het gewenste brandpunt af.



Foto: Raymond Naber.

Georg e-mailde de schenker Henk Eijssens:

"Beste Henk, Wij, dat wil zeggen Johan Kres, Raymond, Han en ik zijn de afgelopen weken met de schijnwerper in de weer geweest. Het is de bedoeling dit NZH-attribuut bij toekomstige exposities te showen naast een dito exemplaar in de staat zoals die destijds bij de sloop is verkregen.

Het originele glas was door verwerking niet meer helder te krijgen. Een ons welgezinde glazenmaker uit Bergschenhoek heeft belangeloos gezorgd voor vervanging en op ons dringende verzoek dezelfde dikte van 5 mm aangehouden. De lamprand, die in de loop der jaren aan de onderzijde door vocht ernstige schade had opgelopen, hebben we vervangen door een beter exemplaar, evenals de glazen reflector, waarvoor we ook nog een vervangend puntgaaf exemplaar op voorraad hadden. Schade aan een van de ophanghaken van de "body" heeft Han hersteld. De messing vleugelmoeren zijn opgefrist evenals het fabrieksplaatje 'Golden Glow'. De elektrokabel zal worden vernieuwd en voorzien van een originele stekker. Inmiddels is het schijnwerperproject afgerond".

Raammechaniek voor HTM 294

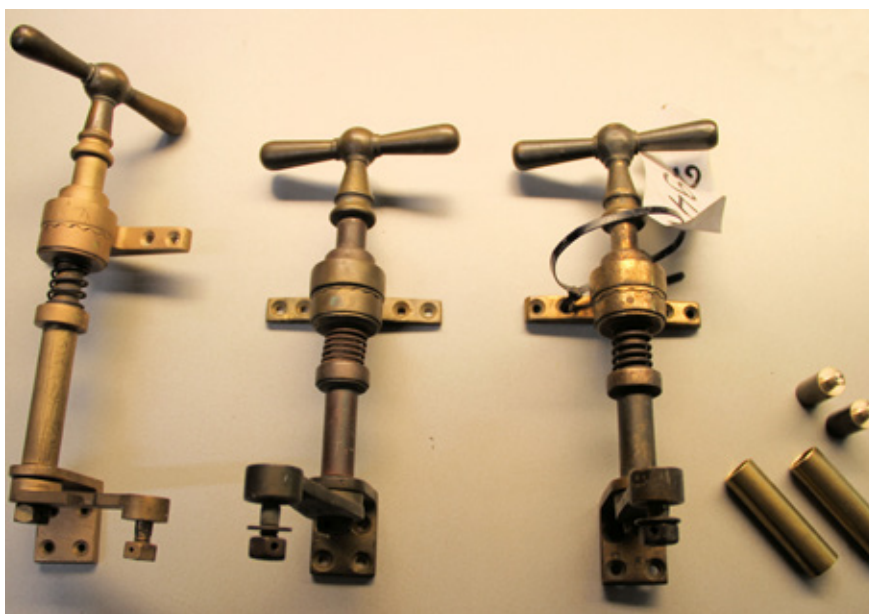


Op verzoek van de Tramweg-Stichting hebben wij twee korte messing raamhendels aangepast. Deze zijn nodig voor de klampaampjes van de Haagse motorwagen 294.

Geheel links op onderstaande foto is het voorbeeld te zien en rechts twee exemplaren die verlengd moesten worden.

Gelukkig waren er nog enige op voorraad. Door diefstal waren diverse onderdelen weggenomen. De rechter foto laat zien dat de spil langer is gemaakt. Na het verpenen is het geheel hardgesoldeerd. Vervolgens montage en polijsten en klaar voor inbouw in de HTM 294.

Soliede raammechaniek dat doet denken aan de waterkraan van weleer.



Raamhendels met nieuwe afstand-busjes en verlengstukjes.



Verlengde spil.



Uit de groep bouwers van de nieuwe Blauwe Tram A 600 kwam constructeur Rob de Jong bij ons langs in Delft voor kleine hand- en spandiensten. Voor onder andere de proefneming van het remmechaniek waarvoor een hulpaansluiting werd gemaakt. Zo kon de compressor worden aangesloten en de test worden gedaan.



Het hulpstuk kreeg op de draaibank de juiste aangepaste radius voor de cylinder. Compressor aan en het testen kon beginnen. Verder keek Rob naar het vlechtwerk van ons originele bagagerek, zoals de draaddikte en maasgrootte.

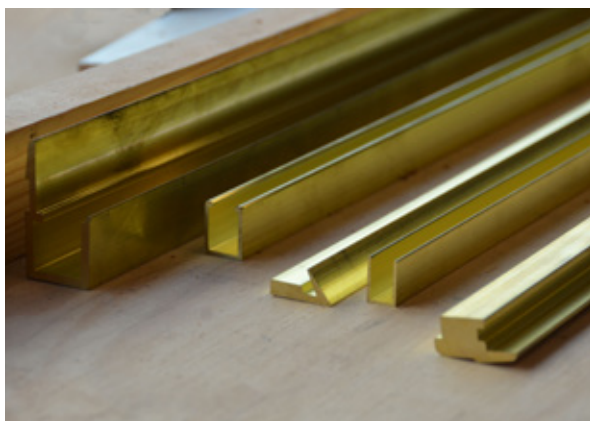


Rob liet ons het vernieuwde raam-mechaniek zien waaraan was begonnen in Haarlem.

Uit onze collectie emaille bordjes werd een foto gemaakt en de afmetingen opgenomen om vervolgens na te kunnen maken.



Rob de Jong showde het raammechanisme bestemd voor de A 619/620.



Getrokken messing raam-profielen voor de 24 zakramen.

Een deel van de afgelakte banken. Foto's: Raymond Naber.

Zaterdagmiddag 15 oktober waren 45 Vrienden van het Spoorwegmuseum aanwezig in de Bedrijfsschool in het Museum om te luisteren naar het verhaal over het postvervoer per spoor. Dat ging over de tijd van de Arend tot het stoppen van deze diensten in 1997.

Bij wijze van experiment was dit keer gekozen voor een lezing op een zaterdagmiddag. Een doordeweekse avond stuit toch te vaak op bereikbaarheidsproblemen voor de Vrienden die van ver moeten komen. Sprekers deze middag waren *Evelien Pieterse* (Conservator Kunst en Cultuur-geschiedenis van het Spoorwegmuseum) en *Georg Groenveld* (destijds landelijk coördinator Postvervoer bij de PTT). Evelien vertelde over het organiseren van de tot 27 november nog lopende tentoonstelling "Expeditie Posttrein", wat er zo markant is aan de tentoonstelling en wat er in de anderhalf jaar voorbereiding allemaal moest gebeuren.

Daarna ging zij in op de organisatie van het postvervoer in de meer dan 100 jaar, vanaf 1844 tot 1997. In het begin kregen de Spoorwegen hiervoor geen vergoeding. Dit werd gewoon 'opgedrongen' door de Staat. Verteld werd over de werkzaamheden tijdens de rit die werden uitgevoerd door de conducteur in een "mager" hoekje van een rijtuig. Pas later kwamen aparte postrijtuigen.

In dit verband kwam natuurlijk de in Blerick door de museumvrijwilligers zo mooi opgeknapte Pec aan de orde, het rijtuig met de "deukneus". Internationaal ontstonden posttreinen met aangekoppelde luxe rijtuigen in snelle verbindingen, bijvoorbeeld Berlijn-Londen, via Vlissingen in 20 uur. Met deze lezing van Evelien kreeg, wat de aanwezige Vrienden betrof, de tentoonstelling Expeditie Posttrein een "gezicht": Het was een interessant en boeiend verhaal.



De tentoonstelling in opbouw. Georg ziet 'zijn' Pec 8502 weer in volle glorie staan, strak in de lak.

Georg Groenveld vertelde over zijn loopbaan bij PTT Post waarbij hij (bescheiden vertellend) tot de "redder" van de Pec behoorde. Zijn taken bij het postvervoer per spoor waren in de loop van de jaren veelomvattend. Over de transformatie van postvervoer in de nacht naar het realiseren van 12 (en later 6) 'expeditie knooppunten' (EKP's) kon hij mooi vertellen. Het vervoer ging uiteindelijk met gebruikmaking van rolcontainers in en uit speciale wagons.

Onder de poststukken waren vaak ook speciale zendingen zoals de landelijke examenbescheiden; instructies over komende alarmoefeningen van het leger en geregistreerde zendingen. Zijn werkzaamheden bij 'de post' eindigden op 16 mei 1997. Hij reed mee met de laatste 5^e slag per motorpost vanaf Sittard, via Den Bosch, Utrecht en Zwolle naar Groningen. Van tevoren had hij aan deze EKP'n verzocht op die memorabele avond/nacht klaar te staan met een dagtekeningstempel (met stempelkussen!). Deze stempelafdrukken liet hij plaatsen in het overzicht van de 5e vervoerslag van het PV-boekje 'Schema's Postvervoer'. Behalve wat versieringen, aangebracht door het personeel van de postperrons in Sittard en Den Bosch hebben er toen geen verdere festiviteiten tijdens die laatste inzet plaatsgevonden.



Secretaris Peter van der Vlist bedankte de sprekers voor hun boeiende verhalen met de overhandiging van een boekenbon. Georg Groenveld, rechts Evelien Pieterse (Conservator Kunst- en Cultuurgeschiedenis van het Spoorwegmuseum).

VERNIEUWDE WEBSITE

Kijk ook eens op de door Niek Hesp geheel nieuw ontwikkelde website van ons Historisch Genootschap de Blauwe Tram. <https://www.blauwetram.nl/>



Niek Hesp werkt hier aan de vormgeving van de website bij Han thuis in Pijnacker.

REAGERENDE LEZERS

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

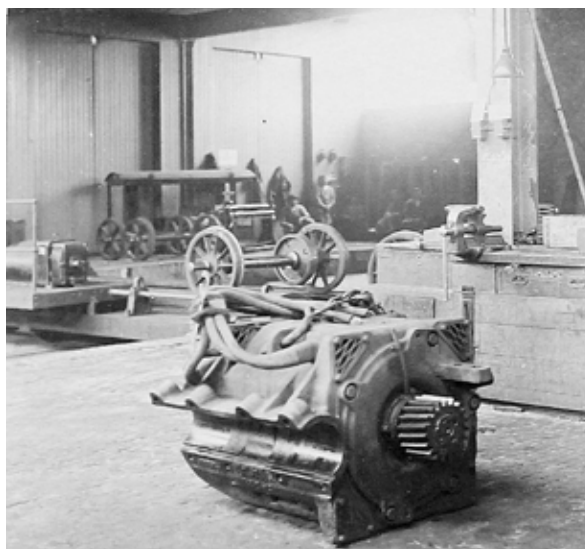
1. Dr.ir. Harry Hondius,

Afgelopen week ontvingen wij een pakje met vier edities van het Duitse maandblad 'Stadtverkehr' afkomstig van onze donateur Harry Hondius. Hierin interessante artikelen van zijn hand over het NZH-trambedrijf met daarbij een begeleidende brief, die ik hier ter informatie als bijlage heb opgenomen.

Geachte Heer Groenveld,
Zeer bedankt voor uw kopieën en de fraaie foto's.
Hoe is het mogelijk dat niet alleen een P10-controller maar ook een motor van de A 600 aan de sloop ontsnapt zijn. Vooral de motor moet voor de slopers waarde gehad hebben. Uw kopieën zijn historisch in zoverre interessant dat het aantoont hoe zeer de NZHTM zich in details met de constructie bemoeide. Wat een korte levertijden!!!! Helaas geven zij geen enkele indicatie over de vraag of de motoren in licentie van BBC of van EEC gebouwd zijn. Ik houd het op BBC, gezien de historie, die ik u uiteenzette.

Werkplaats Rijnsburg, 16 juli 1930.

Tractiemotor van Boedapester A 405. Foto: F.F.C. Bruijning.



Ik heb hier een brief van de tractiedirectie van Holec uit de jaren negentig, waarin zij vastleggen, dat zij voor de 60 drieassers in Amsterdam vóór 1948, nooit een tractiemotor zelf ontwikkeld hebben. Die 120 motoren voor het GVB hadden geen spie op de ankeras, d.w.z. het anker was op de as gekrompen en helaas, ondersteund door de ruwe rijtechniek in A'dam, begon het geheel te verdraaien met ankerdraadbreken ten gevolge. Ik heb ze zelf als MTS-praktikant uitgebouwd en schoongemaakt.

Delft, anker, controller en motorhuis van een A 600.

Ook de plan T en V-treinen hadden AEI-motoren. De draaistroomtreinen van NS hadden Holec motoren ontwikkeld op basis van een Stromberg-licentie voor de RET. Daarna was Stromberg geabsorbeerd door ASEA en vonden ze het best als Holec zonder licentie op hun techniek verder bouwden.

Met vriendelijke groet, Dr.ir. Harry Hondius

2. M.J. van der Flier.

Mijne heren, Onlangs bezocht ik weer eens de website van "Stichting Historisch Genootschap de Blauwe Tram" met als doel de juiste contactpersoon te vinden aan wie ik mijn "geredde" bordjes na ruim 56 jaar zou kunnen overhandigen. Na zoveel jaar er met grote regelmaat naar gekeken te hebben, vind ik de tijd rijp geworden om afstand te doen van deze voor mij bijzondere voorwerpen. Plots viel mijn oog op de link naar uw website. Daar aangekomen, wist ik niet wat ik las: het reconstrueren van een blauwe tram (geweldig!) en nog wel van het tweelingstel A 619/620 waarvan mijn moeder op de avond van 9 november 1961 het allerlaatste bord "Niet spreken met bestuurder" wist te bemachtigen, vlak voordat de tram voorgoed de remise Voorburg inreed.

In de Nieuwe Haagsche Courant van vrijdag 10 november 1961 staat beschreven hoe mijn moeder dit bord bemachtigde. Graag wil ik u dit bord teruggeven, aangezien er maar één plek is waar dit m.i. hoort te hangen en dat is in de nieuw te reconstrueren A 619/620. Graag verneem ik van u of u in dit bord bent geïnteresseerd en zo ja, aan wie ik het bord kan overhandigen?

In de bijlage treft u een kopie van het besproken krantenartikel aan met als titel "Voor mijn mans studeerkamer" (Bron: Koninklijke Bibliotheek).

Ik kan daar nog het volgende aan toevoegen.



Het originele emaille bordje uit de A 619/620.

Mijn moeder reisde vanaf 1960 bijna dagelijks vanaf halte Damsigt naar Den Haag om haar zieke moeder te bezoeken. Zij heeft in die periode veel wagenvoerders en conducteurs leren kennen. Als dank voor de altijd gezellige sfeer in de "Blauwe" wilde zij het personeel op de allerlaatste rit trakteren op drank en sigaren.

Na het overhandigen hiervan was het voor haar niet moeilijk om het fel begeerde bord "Niet spreken met bestuurder" in de wacht te slepen. Zoals gezegd, heeft dit bordje vanaf 1961 tot 2003 op mijn vaders studeerkamer gehangen. Maar niet alleen daar hing een aandenken van onze zo geliefde Blauwe Tram. In de laatste maanden van de exploitatie hadden wij van een bevriende controleur al enkele andere bordjes ontvangen alsmede een asbak. Zo hing er boven onze deurbelknop het bordje "Stop signaal voor eerstk. Halte 1x drukken" en op de deur van de wc het bord "Verboden te Roken". Ook deze bordjes hebben daar meer dan 40 jaar gehangen.

De asbak, voorzien van NZH-logo heeft mijn moeder al in de jaren tachtig teruggeven aan werkgroep Boedapest B 412, die kan ik u helaas niet meer overhandigen. Indien ik u ook een plezier kan doen met de andere bordjes, dan zal ik deze ook meebrengen.

Met vriendelijke groet, Marius van der Flier.

Vanzelfsprekend hebben wij de heer Van der Flier doorverwezen naar het restauratieteam in Haarlem.

Voor mijn mans studeerkamer

Het afscheid van de Blauwe in Voorburg verliep rustig. Er waren maar enkele „souvenirjagers" in de tram. Een paar jonge jongens, die als aandenken een trambordje mee naar huis wilden nemen. Zij hadden een schroevendraaier meegenomen om de emailleplaatjes los te maken. Er werd in de tram niet veel over gezegd, maar een agent nam de souvenirs af. Er was echter één gelukkige, want zij kreeg desgevraagd van één der HTM-ers een bordje met de woorden „Niet spreken met bestuurder". Opgewonden vertrouwde de dankbare mevrouw haar man toe: „Dat hang ik nu op jouw studeerkamer, daarvoor is het juist geschikt!" Veel gelach! Maar de dame in kwestie was het souvenir wel waard: zij had sigaren voor de bestuurder en conducteurs meegenomen en ook wijn en bier. Bovendien was zij woensdagavond laat met de Blauwe meegereeden om te proberen alvast een bordje te bemachtigen. Hoewel ze gereedschap bij zich had om het plaatje los te schroeven was het niet gelukt. Maar het fel begeerde bordje zal nu wel op zijn plaats hangen. . . . Zal het stil blijven in de studeerkamer?

Zaterdag 24 februari kreeg Marius van de Flier als dank, een Blauwe Tram-rit aangeboden in de A 327 van de Tramweg-Stichting zo vertrok hij in de middag vanuit de remise aan het Harstenhoekplein te Scheveningen. Zo kwam het originele emaillebordje "Niet spreken met bestuurder" in handen van de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram uit Haarlem om deze in de A 600 te monteren.



Marius van der Flier overhandigde het originele emaille bordje aan voorzitter Wim Beukenkamp.

Toepasselijk in dit verband is dat rechts op de achtergrond van de foto een reclamebord staat voor Unox, waarop de tekst: "DAT IS LEKKER THUISKOMEN".

Foto: Raymond Naber.

3. Wim Vink: George en Han, Hartelijk dank voor het toezenden van jullie jaarverslag. Ziet er keurig uit en bevat weer legio wetenswaardigheden. Ik ben te laat geboren om de NZH-tram goed te kennen en daarom is elke aanvulling in kennis welkom. Sterkte met jullie club en we blijven in contact. Samen bereik je meer dan alleen :) Met vriendelijke groeten Wim Vink. Archief - NZH Vervoer Museum cwvink@gmail.com

4. Eric Winkel: Hoi Han, Dank voor het jaarverslag Historisch Genootschap De Blauwe Tram. Ik heb het deze ochtend met grote belangstelling gelezen. Maar ik heb nu wel een vraag die jij mij vast kan beantwoorden. Het is mij niet duidelijk welke organisaties nu allemaal betrokken zijn bij de blauwe tram en vooral wat zij dan doen. Ik zie Georg en jou vooral bezig met allerlei hand en span diensten en anderen met het bouwen van etc. Hoe zit de structuur nu in elkaar. Wie doet wat en wat is de onderlinge relatie.

RE, Han. Beste Eric,

Wij zijn ooit begonnen als Historisch Genootschap nadat de NZH overstapte op busexploitatie in 1961. Toen kregen wij een vaste expositieplek in museum Swaensteyn te Voorburg. Door onze activiteiten is later zoals je in het jaarverslag hebt gelezen de stichting de Nieuwe Blauwe Tram opgericht om de NZH-tram, de zogenoemde "tweelingtram" A 619/620 te gaan bouwen. Het is een veel voorkomend gegeven dat vanuit stichtingen nieuwe clubjes ontstaan. Voorbeeld: de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor-en Tramwegwezen (NVBS), de Tramweg-Stichting, het Historisch Genootschap 'De Blauwe Tram' en de Nieuwe Blauwe Tram. Deze 'clubjes' hebben als het goed is allemaal hun specialisme, maar hebben zeker hier en daar een overlap. Kortom; railenthousiasten!

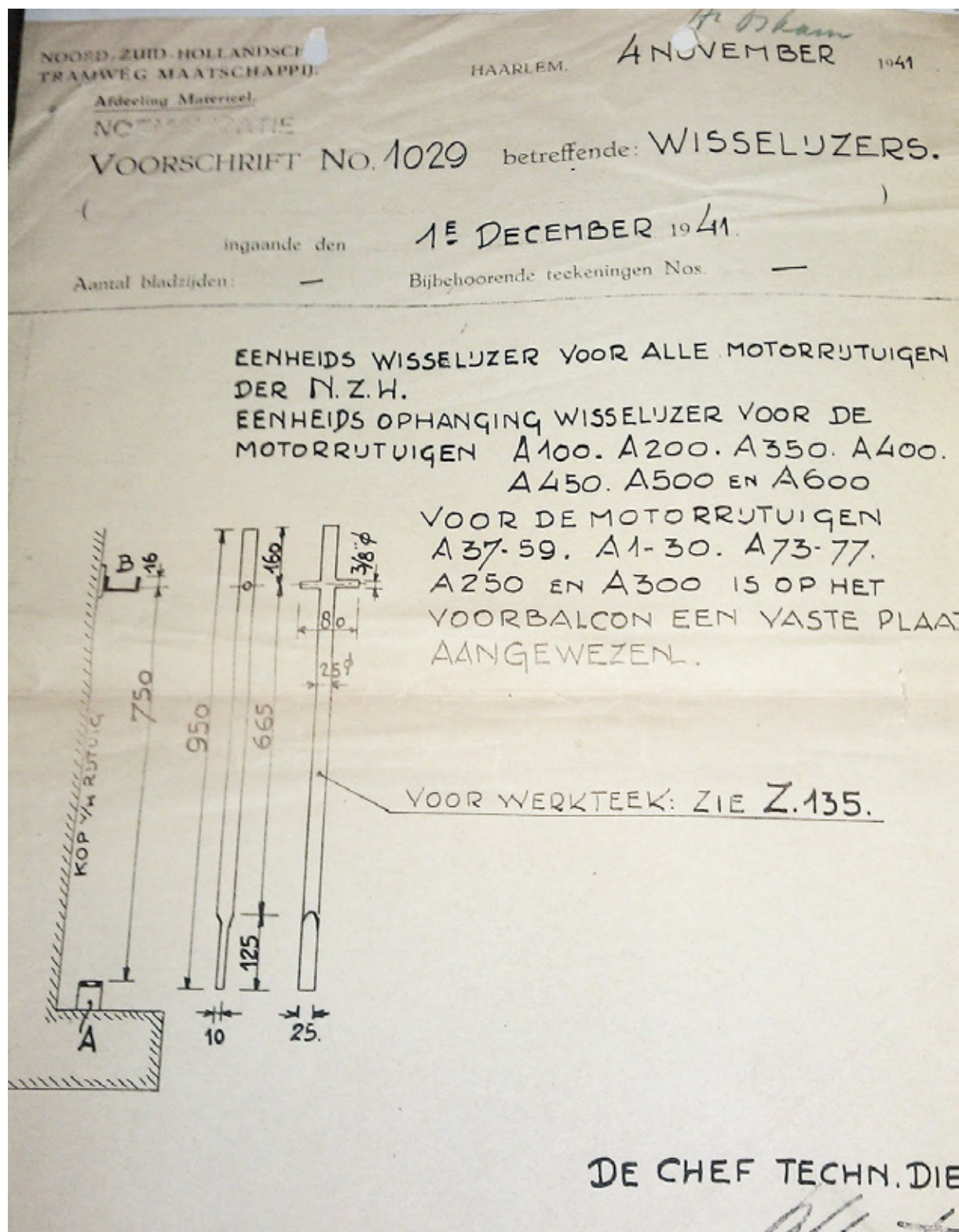
5. Ben van Donselaar: Han, Ik heb het jaarverslag van de blauwe tram doorgelezen, dat was nog een aardige klus. Ik heb het verslag even vergeleken met dat van het voorgaande jaar. Dit verslag was een stuk uitgebreider. Waar haal je de tijd vandaan om zoiets in elkaar te zetten?

RE, Han. Beste Ben,

Ja, het is veel en tijdrovend werk, maar toch leuk om te doen en ik doe het niet alleen. Ja het is iets dikker uitgevallen dan het vorige jaarverslag, maar gezien de coronaperiode wel leuk voor onze donateurs en bovendien waren er veel activiteiten. Gezien de oplopende kosten voor ons drukwerk zullen de volgende verslagen minder dik gaan uitvallen, vrees ik. Bovendien, zoals je hebt gelezen zijn er een aantal donateurs ons ontvallen, waardoor wij in de nabije toekomst op de 'kleintjes' moeten letten.

6. Renso van Bergen: Hoi Han, onder het genoegen van een zondagmorgenkoffie zojuist het jaarverslag van "De Blauwe Tram" doorgenomen. Elk jaar weer een prachtige glossy met leuke verhalen en mooie foto's. Jouw bijdrage daaraan is zeer substantieel evenals het fysieke werk voor het genootschap. Chapeau en hartelijke groetjes vanuit Steenwijk aan jullie.

7. Eric Jonkhout, Stuurde ons bijgaande foto van NZH-voorschrift nummer 1029. Een niet onbelangrijk onderdeel van het trambedrijf, namelijk een gedetailleerde schets van een wisselijzer dat in december 1941 als 'standaard' werd ingevoerd voor alle motorrijtuigen.



8. Nico Alles: Geacht bestuur, Uw Stichting heeft zichzelf overtroffen met dit zeer uitgebreide, zeer informatieve Jaarverslag. De achterzijde met de afbeelding van Métallurgique motorrijtuig A 14 vond ik prachtig. Hoe vaak heb ik in de jaren 50 op het voor- of achterbalkon gestaan van Métallurgiques die in de spits forensendiensten tussen Haarlem en Amsterdam uitvoerden of tijdens zomerse hoogtijdagen als extra trams voor dagjesmensen naar Zandvoort reden. De Métallurgique tramtrein met 2 motorwagens voorop, dan een bijwagen (soms een 'Hamburger') en tenslotte nog een motorwagen achterop was voor mij en enkele andere jonge forensen favoriet. Al dansend op de rails kwam Amsterdam-Sloterdijk in zicht. Als je op het balkon van de tweede motorwagen stond stopten wij soms wel eens een potlood in het gaatje bestemd voor het voetpedaal van de fluit en reden we al fluitend over de Admiraal de Ruijterweg en de De Clercqstraat door Amsterdam. Ach ja, zo hebben we allemaal wel goede en leuke herinneringen aan de smalspoor blauwe trams, de Boedapesters, de Beijnes Luxetrams (zgn. Pannebroden) en de Métallurgiques tussen Zandvoort-Haarlem-Amsterdam. Ook de 600-serie tweelingtrams tussen Haarlem en Leiden kende ik goed en ik vind het uniek dat hiervan een compleet exemplaar wordt herbouwd.

Boedapesters breedspoor (Den Haag-Leiden) kwamen nooit en te nimmer naar Heemstede/Haarlem (was verboden terrein). Ik heb mij echter laten vertellen dat er ooit eens met een Boedapester schakel een clandestiene nachtelijke rit werd gemaakt naar Haarlem en die zou via het Stationsplein te Haarlem weer teruggedreden zijn naar Leiden.

Mocht dit inderdaad hebben plaatsgevonden en mocht hiervan een foto bestaan dan zou ik hiervan best een afdrukje willen krijgen. Ik wens uw Stichting een goede toekomst toe.

RE, Georg: *Geachte heer Alles, Hartelijk dank voor uw complimenten over ons verslag over het afgelopen jaar 2021. Dat geeft ons altijd weer een extra stimulans met deze activiteiten door te gaan. Ook hebben wij met veel interesse uw herinneringen gelezen over het smalspoorbedrijf van de NZH. De belangstelling voor het trambedrijf van de NZH is vaak ontstaan in de jonge jaren. Zelf ben ik opgegroeid in Voorburg, waar de Blauwe Tram het verkeersbeeld bepaalde. In het centrum bevond zich een remisecomplex met twaalf sporen. Hier had je te maken met een lokaaldienst via Den Haag naar Scheveningen en een sneldienst naar Leiden en verder. Beide tramlijnen, grotendeels op eigen baan, werden bereden met twee typen Boedapesters en Beijnes-materieel. Vanaf 1949 ook met A 600-en. Toen bekend werd dat de Blauwe Tram zou verdwijnen, werd door heel wat liefhebbers geprobeerd nog iets van dat populaire vervoermiddel te pakken te krijgen. En zo is het ons ook vergaan en... in feite nooit meer over gegaan! Verhalen over nachtelijke ritten door Haarlem met normaalsporig Boedapester materieel zou mogelijk hebben plaatsgevonden, maar voor zover bekend bestaan daarvan geen foto's. Wel kwamen Boedapesters als extra trams in 1935 in Heemstede tijdens een internationale bloemententoonstelling aldaar. Wanneer u daarvan een opname wilt ontvangen, dan hoor ik dat nog graag van u. In onze erfgoedcollectie bevindt zich de complete serie A 600-bordjes, twintig in getal. De destijds nog ontbrekende set emaille bordjes A 605/606 ontvingen wij enige jaren geleden van de heer Albers. Tenslotte, er is inmiddels alweer een begin gemaakt met het volgende jaarverslag. Met vriendelijke groet.*

9. Henk Kuilder: Beste Georg en Han, Hartelijk dank voor de toezending van het jaarverslag 2021. Het jaarverslag van 2020 vond ik al fantastisch, maar wat nu voorligt is qua afbeeldingen en teksten nog uitgebreider, gevarieerder en kleurrijker. Kortom, een feest dus weer voor de liefhebbers van het trambedrijf en haar historie.

De reactie van Raymond Naber op wat ik in mijn mail aan Han schreef over het project HTM 402, heb ik met plezier gelezen. Leuk die foto van het restauratieteam bij hun werkstuk. Ik heb heel veel bewondering en waardering voor de mensen die uit vakantiehuisjes of uit het niets (zoals bij de A 619/620) bedrijfsklare trams te voorschijn toveren. Wat een durf, energie, tijd en doorzettingsvermogen zijn daar voor nodig.

Henk Kuilder schreef op 18 december nogmaals een aanvullende reactie naar de HTM n.a.v. zijn voorstel op bladzijde 41.



*"Wens.....Eerder dit jaar deed ik u de suggestie om de GTL-8 trams die worden vervangen door Avenio trams aan Oekraïne te schenken, ter vervanging van de tijdens de Russische aanval verwoeste trams. Mocht u daartoe willen overgaan, dan zou ik u aanvullend nog willen suggereren deze trams, zolang ze nog dienst doen, de kleuren te geven van de Oekraïense vlag en een tekst als bijv. **"Deze tram schenken wij aan Oekraïne"** aan te brengen. Dit houdt het publiek attent op de oorlog die daar nog steeds woedt en het is een goede PR voor HTM".*

10. Sam de Lange: Beste Georg,

Dank voor het jaarverslag. Het roept wel enige vragen op. Wat heeft de B15 met Nunspeet te maken? Waarom noem je de SS-dienstregeling van 21 september 1914 „een boekje” en waarom laat je de daarin ook voorkomende Maas-Buurt weg? Waarom voeg je dit aan jullie collectie toe? De enige relatie die jullie hebben met de SS, de stoomtram Den Haag - Scheveningen, komt er om onbegrijpelijke redenen niet in voor. Op blz. 53 laat je A 619/620 ten tweede male naar de sloopplaats rijden i.p.v. die tweede keer de A 602/601. Jammer dat er zo veel ruimte aan dat akelige NBT-project is besteed. Ook een beetje treurig dat je de Nederlandse taal zo hebt mishandeld. Iets anders, terug naar jouw jonge jaren. In het boekje Spoor en Post kom ik tegen dat de trajectstempels in mei 1975 vrijwel geheel van het toneel verdwenen. Als enige bleef Utrecht - Groningen tot januari 1978 in gebruik. Maar dan komt er opeens in mei 1977 een stempel Utrecht - Vlissingen in gebruik, dat ook in januari 1978 weer verdwijnt. Rond die tijd zwaaide jij daar de scepter. Wat heeft je tot deze stappen bewogen? Groetjes, Sam.

RE, Georg: Beste Sam,

Het is goed te merken dat je ons jaarverslag weer grondig hebt doorgenomen.

Al met al was het weer heel wat werk tussen onze drukke werkzaamheden door.

Natuurlijk gaat er wel eens wat mis; het is en blijft immers mensenwerk en wie niet werkt maakt geen fouten! Onze redactie is altijd weer verrast wanneer jij ons bij de les houdt.

In elk geval wil ik je bedanken voor je opmerkingen met betrekking tot ons verslag over het jaar 2021. Voor alle zekerheid zal ik in ons depot in het "boekje", (of voor mijn part brochure), in de SS-winterdienstregeling van 1914 nazien of daarin de stoomtram Den Haag-Scheveningen inderdaad niet voorkomt.

Jouw opmerkingen over de pagina's 8 en 53 zijn inderdaad correct. Daar hebben we met z'n allen helaas overheen gekeken en met ons velen, want jij was de enige die deze "uitglijders" heeft opgemerkt. Wel voel ik me aangesproken dat ik in jouw beleving onze taal zou hebben mishandeld. Onze jaarverslagen vallen niet onder de noemer literatuur, maar is als lectuur voor een ieder leesbaar. De ruimte in ons jaarverslag voor het project A 619/620 was bedoeld om de eerste aanzet, de korte geschiedenis ervan juist weer te geven, zoals o.a. het in bruikleen verkrijgen van de originele Beijnes-bouwtekeningen. Dergelijke acties ontbreken nog al eens in publicaties van wat jij weergeeft als "akelige" NBT-project.

Over het boekje "Spoor en Post" kan ik kort zijn. In de jaren '70 van de vorige eeuw was ik werkzaam bij de afdeling Postverkeer Buitenland van de Directie Postverkeer. Pas vele jaren later kwam ik te werken bij de afdeling Postverkeer Binnenland.

Dan kom ik nog even terug op jouw opmerkingen over onze flyer of zoals je wilt: ons vouwblad. Als eerste regel in je email van 28 maart heb je het over "santen".

En ook heb je het bij herhaling over de "A" 412. Voor alle zekerheid hebben wij dat nagekeken: er staat in ons vouwblad wel degelijk B 412, met de "B" van Bernhard!

Dat de restauratie van deze Boedapester realiteit werd, is te danken aan initiatieven van mensen uit onze organisatie. Daar wil ik het in dit bestek verder bij laten. Dat Han de foto van de stoomtram bij het hoofdkantoor in Hillegom niet heeft kunnen maken, is geheel juist. Er had als onderschrift bij moeten staan "Collectie HGDBT".

Met vriendelijke groet, Georg Groenveld.

11. Herman Helling. Beste Georg,

Dank voor het Jaarverslag 2021. Het is weer een goed verzorgd verslag met veel informatie. Droevig de zeven in memoriams van gelijkgestemden. De prachtige foto's geven een nostalgisch gevoel en versterken het onbegrip dat zulk mooi materieel is verschromt. Er is veel te weinig bewaard, maar gelukkig is de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram goed op weg met de A619/A620. Inmiddels deeltje 4- Stadstrams in en om Leiden aangeschaft. Ik hoop dat er een deeltje over de Métallurgiques zal volgen, misschien een samenvatting van jouw, helaas gestrande, boek over dit interessante tramtype. Of is er nog een geschikte uitgever in zicht? Dan, mag ik je nog even herinneren aan mijn mail van 24 maart '21? Ik vroeg of het Genootschap de afbeelding heeft van de tekening van een trambaan over de Willem de Zwijgerlaan in Amsterdam. Deze baan zou de NZH baan op de Admiraal de Ruyterweg vervangen maar is nooit gerealiseerd. De tekening herinner ik mij uit mijn prille jeugd die, ingelijst, in een winkel hing en waarbij ik droomde dat dat werkelijkheid zou worden, ik woonde nl. op die W. de Zwijgerlaan. Ik heb die tekening op Google teruggevonden als een, helaas zeer wazige, afbeelding in een krantenartikel over dat tramplan. Het zou geweldig zijn als het Genootschap deze tekening uit mijn jeugddroom heeft. Graag hoor ik van je. Vriendelijke groet.

RE, Georg: Beste Herman, De beantwoording van jouw mail van vorig jaar is tot mijn spijt aan mijn aandacht ontsnapt. Hiervoor mijn zeer gemeende excuses! Helaas bezitten wij geen tekening van een beoogde trambaan op de Willem de Zwijgerlaan in Amsterdam ter vervanging van de NZH-trambaan op de Admiraal de Ruijterweg. Hartelijke groeten, ook aan je echtgenote, Georg Groenveld.

12. Susan Odendaal. Hallo Georg en Han, Bedankt voor het mooie, uitgebreide jaarverslag! Leuk dat ik allerlei dingen herkende van toen wij op de faculteit waren. En wat een fijn stukje heb ik daarin gelezen over mijn vader! Het viel me op dat er dat jaar erg veel heren in de Memoriam stonden... Wij gaan volgende week de koopakte ondertekenen bij de notaris. Daarna gaan we een weekje op vakantie (bescheiden: in Noord Brabant). En we willen graag daarna nog een keer langskomen om de laatste spullen te brengen, maar dat heeft niet echt veel haast.

RE, Georg: Beste Susan en Wouter, Inderdaad zijn een aantal goede vrienden helaas heengegaan. Wij wensen jullie na het bezoek aan de notaris een fijne vakantie toe. Jullie hebben dat beslist verdiend na die zware tijd! Wij horen wel weer van jullie.

13. Otto Dijkstra: Beste mensen. Ontving gisteren, zaterdag 19 maart, het jaarverslag over 2021. Dat ziet er gala uit! Boordevol nieuws (van alweer een jaar geleden) met verwijzingen naar eerdere gebeurtenissen (van soms jaren geleden) verlevendigd met mooie foto's van toen en recent verleden. Han, bedankt voor de aantrekkelijke lay-out in het algemeen en mijn verhaaltje in het bijzonder. De door mij genoemde plaatsen gaan weer leven zoals op de foto met zicht op het Haagse spoorwegemplacement en het magazijn annex verkoopkantoor van Van Houten (met tram natuurlijk). Groetjes.

Jaarverslag 2021





"Dat deze tram ooit teruggevonden is en weer rijdt is bijna een wonder". schreef Hilde Verweij. In 1961 werden alle blauwe trams afgevoerd en verbrand. 'Het idee daarachter was dat het hout dan verbrandt waardoor je er vanaf bent en dan houd je het staal over voor in de Hoogovens,' vertelt Raymond Naber aan haar. Mede namens het Haags Openbaar Vervoer-museum (HOVM) gaf hij een interview voor TV-West. 'Als men er spijt van had kon je ook niet meer terug', zo vervolgt hij. En dat was precies de bedoeling. 'Ze wilden het onherroepelijk maken.' Het duurde enkel een paar jaar voordat inderdaad spijt volgde. 'Toen kwamen ze erachter dat de autobus ook in de file stond.'

Voorschoten, 27-11-1961. A 513 en A 1002.

In de periode na de Bevrijding steeg het particuliere autobezit en nam de betekenis van de tram af. Het werd steeds vaker gezien als een sta-in-de-weg voor het autoverkeer. De bus was wendbaarder en bovendien goedkoper in exploitatie. Een voor een verdwenen de lijnen van de Blauwe Tram. Gelukkig zijn er nog een handje vol trams die door vrijwilligers zijn veiliggesteld voor de komende generaties zoals op onderstaande foto's van Chris Westerduin. De NZH A 106 dateert uit 1911 en is hiermee één van de oudste museumtrams in Nederland. Verder de HTM 77 en de eveneens 70-jarige PCC-car 1022, een uit de Verenigde Staten afkomstig tramtype.



Radio en TV online Sleutelstad interviewde Raymond Naber.



Johan Kres was die 12^e november wagenvoerder op de HTM 77.



HTM 77 en NZH A 106 bijeen op de Nootdorpse Landingsbaan.



De 70-jarige PCC-car op het eindpunt in Scheveningen.



Op die maandag ging de tramgoederen wagen C 106 op transport naar de Museum Stoomtram Hoorn-Medemblik.

Het bestuur van de Tramweg-Stichting was eerder in gesprek gegaan met de Museum Stoomtram Hoorn-Medemblik (SHM) voor de overdracht van de NZH C 106. Dit kwam mede door het herschikken van het trammaterieel in Den Haag omdat de TS o.a. de pekelremise in Scheveningen en de remise Lijsterbesstraat in Den Haag moest verlaten.

Den Haag, 3 januari 2022, remise Lijsterbesstraat. Foto: Raymond Naber.

Oorspronkelijk was deze tramgoederenwagen uit **1882** afkomstig van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM of HSM), toen als C 109.

De tweeassige bakwagen werd gebouwd door Van der Zypen & Charlier in Keulen en kwam in gebruik op de stoomtramlijn Beverwijk-Wijk aan Zee voor onder andere het transport van schelpen. In 1909 kwam de wagen bij de NZHTM als C 106 en werd gebruikt voor baanonderhoud en melktransport tijdens W.O.II.



Sassenheim-Noord.
Overladen van Melk in
de jaren 1940-1945.

Na de opheffing van de NZH in 1961 belandde de C 106 bij sloperij 'SIDERON' in Berkel & Rodenrijs. In 1968 kreeg een toenmalige werkgroep van de Tramweg-Stichting deze bijzonder bakwagen in handen en werd die tijdelijk opgeborgen in een garage te Zandvoort. In 1970 werd de C 106 overgebracht naar het toen malige TS-depot in Hoorn. Daar werd de wagen gebruikt voor het vervoer van steenkolen. In 1975 is deze veteraan naar de TS-werkgroep Scheveningen gegaan. In ons jaarverslag van 2012 is door Peter Kranenburg uitgebreid verslag gedaan over de deze inmiddels 140-jarige bakwagen C 106 op bladzijden 18 t/m 22. Nu na 47 jaar gaat de C 106 wederom naar Hoorn. Met de RSTM-loc 2 ontstaat dan een historisch verantwoorde samenvoeging.



Overzicht vanuit de bakwagen.
Links B. Mooten en met Pijp M. 't Hart uit
Oegstgeest.

*Foto: Archief/Beeldbank/NZH tram.
Fotocollectie Elsevier 0037-1154.*

Melktransport per 'elektrische'. Als in de vroege morgen tussen Haarlem en Leiden de "melktram" van de NZHTM rijdt, staan de bussen reeds gevuld langs de weg gereed, om geladen te worden, waar ze met paard en wagen zijn aangevoerd.

OLIEBOLLENRITTEN

17 december

Advertentie uit "De Haagse Tijden"
van Dinsdag 13 december 2022 jaargang 4,
nummer 23.

Oliebollenritten met historische tram

Een leuke tramrit met een historische tram en na afloop een lekkere oliebol met Glühwein of chocolademelk. Dat is mogelijk tijdens de oliebolritten die het Haags Openbaar Vervoer Museum (HOVM) organiseert op zaterdag 17 december. Die dag zijn er twee ritten van elk ongeveer een uur. De ontvangst is in het HOVM aan de Parallelweg, bereikbaar met de HTM-tramlijnen 9, 11 en 12. De deelnemers krijgen bij de ontvangst koffie of thee en een versnapering. Tijdens een stop bij de Grote Kerk op het Kerkplein worden er chocolaatjes uitgedeeld. Na afloop van de rit staan er in het HOVM oliebollen, glühwein en chocolademelk klaar. Het HOVM is speciaal voor de gelegenheid helemaal in kerstfeer gebracht. Het museum zet voor de ritten twee historische trams in: de "Blauwe Tram" A106 van de NZH en de eenmansmotorwagen 77 van de HTM.

*Wanneer & waar: za 17 dec, 13.00u & 15.30u, HOVM aan de Parallelweg
Meer info via hovm.nl/winkel*



"HOOG BEZOEK"



Het afgelopen jaar ontvingen wij op afspraak bezoekers die een rondleiding kregen in ons domein. Twee foto's gemaakt op: 19 september de nieuwe burgemeester Björn Lugthart van Pijnacker-Nootdorp en op 29 maart is Marius van Rijn met zijn vrouw Jeanet en Arie Nauta op bezoek van de Museum Stoomtram Hoorn-Medemblik (SHM).

GEHEUGENSPoor

door Max de Lussanet



"Voor groot en klein". De NZH vierde in 1931 haar vijftig-jarig bestaan en organiseerde een tentoonstelling, waarbij een onderhoudsmonteur van de NZH uit Voorburg zijn zelf gemaakte Blauwe Tram exposeerde op een modelbaan.

Een grote kleine man zat voor zich uit
Vol overgave machinist te spelen
Die zou zich zo te zien nimmer vervelen
Met Märklin loc en zijn stationscheffluit
Zijn wereld was op bord uiteengezet
Met rails en wissels in een groot ovaal
Een lange sliert wagons: mens in metaal
Hij was de baas maar moest op tijd naar bed
...Reeds sloeg het klokje zeven uur en dus....
Deed hij de seinen weldra op groen springen
Daar gleed de D-trein spoorlags ter remise

Er was echt geen seconde te verliezen....
Halsoverkop stoof hij Den Haag-C binnen.
Daar stond Klaas Vaak, hij deed z'n oogjes
dicht... En droomde van de oude zolderkasten,
De schilderijen uit Pasoeroean
Kristallen vazen, ajam en patrijzen
De schoorsteenmantelklok, en die Javaan,
De hanenvechter met z'n angstig grijzen
Uit Soerabaja en de gamelan
De geur van Indië en Haagse gasten
En maakte in zijn slaap toen dit gedicht...

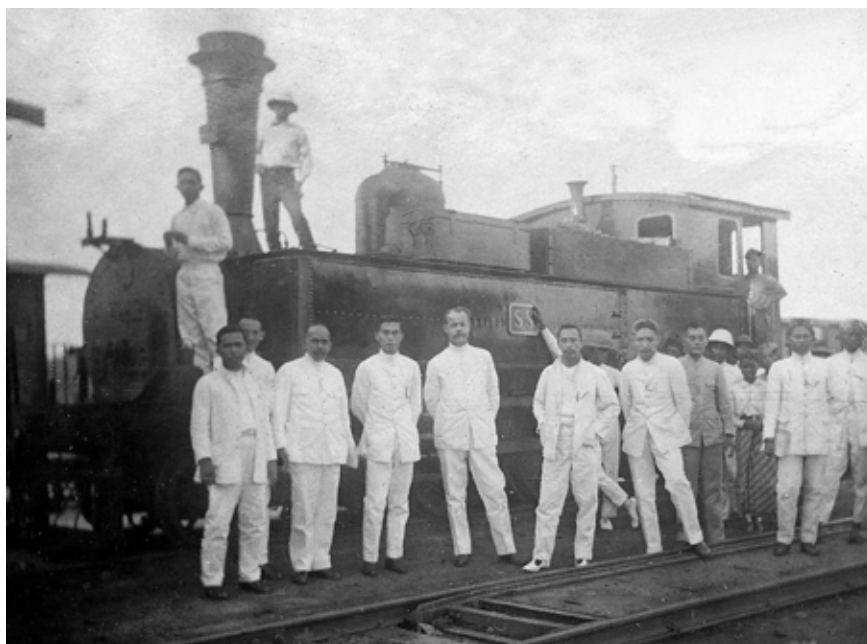
"Dag lieve oma, fijn dat je er bent!"
Wij mochten haar van moeder tutoyeren,
De Lussanet de la moest ik nog leren
Maar oma zei 'Dag Maxje, grote vent!
Kom ga je mee, we gaan naar Leidschendam
Langs molens, Vliet, het spoor en door de wei
Je hoeft niet voor je kaartje in de rij
Oom Raymond is conducteur der Blauwe
Tram!..."

Hij was vier jaar en reed de ganse dag
Zijn Märklin stoom loc met de rode wagen
Het spoor vond hij terug op grijze dagen
Als hij weer droomde dat hij oma zag.
Bij Voorburg, waar de tram door straten-sleuven.
Al piepend voortgleed langs de Leidse vliet. Die
blauwe tram, ach, ik vergeet hem niet. Al word ik
negentig of tachtig-zeven.....

*Zie ook op Gedichten.nl
Baarn, 23 januari 2022.*

De opa van Raymond, Hendrik
Foss staat hier onder het SS-
logo met de witte schoenen.
Hij was stationschef bij
de Staats- Spoorwegen in
Nederlandsch-Indië te Kroya.

Foto: ca. 1930.



Attributen:

Interieurbordje **Niets buitensteken.**

2 interieurbordjes: **Openen en sluiten van de ramen mag uitsluitend door het personeel geschieden en Uitgang Vrijlaten**, drie 'petten' van sierbetonnen bovenleidingmasten en een stuk veldrail, alles afkomstig van het baangedeelte aan het Oosteinde tussen het spoorviaduct en Park Leeuwensteijn te Voorburg, een 'Golden Glow'-schijnwerper van een Boedapester tramrijtuig, (in 1960 verkregen bij de sloop te Leiden),
(Henk Eijssens).

Diverse attributen:

Uit de nalatenschap van TS-medewerker Ab Biedermann: 3 (fantasie) schaalmodellen van de Blauwe Tram, eigen bouw,
(Raymond Naber).

Documentatie:

Bewijs van aandeel no. 6597 groot tweehonderdvijftig gulden aan toonder van de Electriche Spoorweg-Maatschappij met talon en 13 dividendbewijzen, gedateerd 1 augustus 1904.

25 vervoerbiljetten, waaronder 3 stuks paardentram Haarlem, vijfrittenkaart E.N.E.T. en E.S.M.-retour Amsterdam-Haarlem,
(Otto Dijkstra).

Blauwdruk 'Algemeen plan A 400 NZHTM/ESM.

Stamkaart NZHTM 130482, traject 63-66 'Damzigt/Viad.-Haag Maliev.(Bez.)' + abonnement 42230, november 1947,
(Guus Hochstenbach).

7 rittenkaart buslijnen Haarlem en tramlijn Leiden, Hoge Rijndijk/Kersenstraat-Oegstgeest.

Dienstregelingen:

15 februari 1917, 1 oktober 1918 en 15 juni 1919 stadslijnen Haarlem, Leiden-Heemstede v.v. en Haarlem-Alkmaar v.v.

22 februari 1917, 15 juni 1917, 1 oktober 1918 en 15 juni 1919 Leiden-Katwijk/Noordwijk v.v. Leiden-Leidsche Buurt-Rijnsburg, Rijnsburg-Leiden en Leidsche Buurt (Endegeest)-Leiden.

Vervallen wijziging dienstregeling 12 oktober 1917.

Tijdelijke verhoging 2-rittenkaarten voor de lijnen Leiden-Katwijk/Noordwijk.

Wijziging dienstregeling Leiden-Katwijk/Noordwijk 15 juni 1918.

Kennisgevingen stadslijnen Haarlem:

22 november 1917: Ongeldigverklaring plaatsbewijzen naar Haarlem op stadslijnen Haarlem.

8 december 1917: Ongeldigverklaring 2-rittenkaarten op de lijnen van de E.N.E.T.

24 december 1917: Wijziging plaatsbewijzen naar Heemstede van/tot Camplaan.

12 januari 1918: Verstrekking enkeleritskaarten en verschillende rittenkaarten.

12 januari 1918: Tijdelijke stopzetting uitgifte 2-rittenkaarten van en naar Heemstede.

20 juni 1918: Wijziging dienstregeling Soendaplein-Heemstede.

Kennisgevingen Haarlem-Heemstede-Leiden:

5 september 1917: Alleen bij tijdig verzoek stoppen aan aangegeven halteplaatsen op traject Haarlem-Leiden ('ter meerdere besparing van brandstoffen').

3 december 1917: Wijziging dienstregeling Haarlem-Heemstede v.v. en Heemstede-Leiden v.v.

Overige kennisgevingen:

10 januari 1918: Wijziging dienstregeling Haarlem-Alkmaar.

14 februari 1918: Verstrekking onder bepaalde voorwaarden van gereduceerde arbeidersweekkaarten aan militairen beneden de rang van officier voor het volgen van onderwijs of een cursus.

18 mei 1918: Alleen bij tijdig verzoek stoppen aan de halte Driehuis (Hagelingerweg), Haarlem-Alkmaar.

15 juni 1918: Tariefwijziging voor het vervoer van bagage.

Tramweggids Winterdienst 1921/1922 ingaande 16 september van de Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg-Mij., de Electriche Spoorweg-Mij. en de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen.

Winterdienstregeling 1943/44 en Reisgids 9 mei 1948 met wijzigingsblad en 2 exemplaren van routes autobuslijnen in Haarlem en omgeving.

Dienstenvelop NZHTM geadresseerd aan ing. J.T. Mouthaan, haltekantoor Leiden, (ca. 1922), waar hij betrokken was bij de aanleg en elektrificatie van de tramlijn Leiden-Scheveningen.

Diverse documentatie:

Jubileumboek 1907 Fabrik van electriche apparaten v/h. F. Hazemeyer & Co. Hengelo(O), (bedrijf leverde electriche uitrusting voor een aantal ESM-motorrijtuigen), (Rob Timmermans).

Foto-album van dr.ir. F.F.C. Bruijning, bestaande uit 48 opnamen met beschrijving, vastgelegd in juli 1930 in remise Leiden en in de werkplaats Rijnsburg, waar hij als stagiair werkzaam was, Uit de nalatenschap van Luud Albers: 36 negatieven, 12 kleurendia's en 11 foto's, (Marius van Rijn).

Uit de nalatenschap van Luud Albers: ruim 100 foto's van verschillend formaat, (Hans Altena).

Uit de nalatenschap van Luud Albers: 160 negatieven van diverse NZH-baanvakken, 62 negatieven maanden september/oktober 1954, 6x Amsterdam/Spuistraat, 30x baangedeelte Amsterdam-Sloterdijk en 26x afscheid lokaaldienst Amsterdam-Sloterdijk ('Kikker') op 6 oktober 1954, (Henk de Jager).

1958, Wagenvoerder De Vink met conducteur op het remiseterrein aan de Rijnsburgerweg te Leiden poseren voor het rangeermotorrijtuig H 301 (ex-A 109).

Foto uit het familie-archief van wagen-voerder De Vink, (Rob van Oostenrijk).



OPROEP

Bent u al donateur?

Dankzij de financiële bijdragen van de donateurs kunnen wij de verzameling in stand houden, uitbreiden en voor de toekomst behouden.

Het is verrassend dat er ieder jaar nog NZH attributen beschikbaar komen die meestal worden geschonken en waar wij zeer dankbaar voor zijn! Wij kopen ook bijzondere attributen, foto's of documenten die nog niet in de collectie zijn.

Dat de BLAUWE TRAM bij velen leeft is een teken voor ons om door te gaan op de ingeslagen weg en daar hebben wij nieuwe donateurs voor nodig. Bent u daar één van?

Schenken en nalaten

U steunt ons door tenminste € 20,- per jaar over te maken en u ontvangt jaarlijks ons jaarverslag. Wij nodigen u graag uit de verzameling te komen bekijken en kies dan een boek uit als welkomsgeschenk. Stuur een mailtje naar secretariaat om een afspraak te maken. info@blauwetram.nl

NL13 INGB 0000 412 327

t.n.v. Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram
Onder vermelding: "donatie" en uw gegevens.

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



De stichting heeft een culturele ANBI waarmee uw bijdrage voor 125% aftrekbaar is bij uw belastingaangifte voor de inkomstenbelasting.



Kleine remise Voorburg, 22 juni 1945. Eerste rit na de Bevrijding van Voorburg naar Leidschendam met motorrijtuig A 502 en A 512.

Links op de foto nog net gedeeltelijk zichtbaar een type schafteketwagen, waarvan wij melding hebben gemaakt op bladzijden 25 t/m 27.

Foto: Wouter van Gool.

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

Vraag & aanbod

De rubriek Vraag & Aanbod is door iedere lezer van Rail Magazine gratis te benutten. Indien u iets hebt aan te bieden of u zoekt iets dan kunt u dat kenbaar maken in de voor u gereserveerde ruimte. De enige beperking is dat het kort en bondig en strikt persoonlijk moet zijn. Commercieel getinte aanvragen worden zonder nadere uitleg geweigerd. Uw opgave gelieve u te zenden aan Egbert van Werkhoven, Postbus 153, 5201 AD 's-Hertogenbosch; e-mail: evwerkhoven@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 60 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.

Oproep in het maandblad
Rail Magazine.



Speciale uitgave tegel 15 x 15 cm, vervaardigd bij Plateelbakkerij Schoonhoven B.V. in opdracht van het Historisch Genootschap 'De Blauwe Tram'. In oktober 1987 zijn daarvan 1500 stuks vervaardigd.

In het HOVM is de expositie **"Tussen dorpen en steden"** te zien over interlokale trams in binnen en buitenland: **Haags Openbaar Vervoer Museum**.
Parallelweg 224, 2525 NL Den Haag. Navigeer naar +31 70 445 1559. www.hovm.nl

WIJ WENSEN U NOG EEN VOORSPOEDIG NIEUWJAAR!