



JAARVERSLAG 2023

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



 OVER METALLURGIQUES	blz. 3 t/m 8
 MOTORBOTEN VAN DE NZH	blz. 10 t/m 16
 VAN AMSTERDAM NAAR HAARLEM	blz. 18 t/m 19
 ONDER HOOGSPANNING	blz. 22 t/m 24
 EINDE TS-SCHEVENINGEN	blz. 28 t/m 30
 RESTAURATIEWERK	blz. 36 t/m 37
 OPEN MONUMENTENDAG	blz. 38 t/m 39
 UITBREIDING MUSEALE COLLECTIE	blz. 49 t/m 55



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 2024 weer op uw bijdrage te mogen rekenen zodat wij wederom een jaarverslag kunnen samenstellen.

In dit jaarverslag konden wij opnieuw melding maken van de mooie momenten uit het jaar 2023. Zo is het samengaan met het Haags Openbaar Vervoer Museum (HOVM) en de TS-Scheveningen succesvol afgerond. Zo kregen de NZH-A 327 en A 106 onderdak in het HOVM en werd er gewerkt aan een nieuwe werkplek. Hierdoor kon voor de toekomst het voormalige NZH-trambedrijf levendig worden gehouden.

Anders dan voorheen hadden wij twee stands tijdens het Open Monumentenweekend. Eén in het Haags Openbaar Vervoermuseum en ook één in de Herenstraat te Voorburg. Men had ons in het voorgaande jaar zeer gemist!

Verder was er dit jaar een bijzondere tentoonstelling onder de titel: "ONDER HOOGSPANNING" in het Spoorwegmuseum, waar wij op uitnodiging aanwezig waren en enkele objecten hadden ingebracht. Ook in 2024 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
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: Drukkerij NIVO, Delfgauw

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

ANBI: Culturele status bij de Belastingdienst
Bankrekening: NL13 INGB 0000 412 327
t.n.v. Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram.

FOTO VOORPAGINA: versierde motorwagen ESM 3 in Sloterdijk tijdens de openingsrit en onderweg naar Haarlem, 4 oktober 1904.

OVER METALLURGIQUES door Han Geijp

Als Historisch Genootschap was het altijd al onze wens om de geschiedenis van de voorlopers en eerste elektrische NZH-motorrijtuigen te gaan beschrijven in het kader van 'waar komen wij vandaan'. Opmerkelijk is dat bij liefhebbers van trambedrijven er altijd mensen zijn die zich hebben gespecialiseerd in één bepaald type tram. Dat wellicht indruk heeft gemaakt in een pril stadium van hun jonge jaren. Zo zijn er die daarin heel ver zijn gegaan en ons hebben verrast met fraaie boekwerken over hetgeen ze danig heeft beziggehouden. Zo was Jan C. de Wilde bijvoorbeeld een liefhebber van de NZH-stadstram serie A-300, die in Leiden en Haarlem het straatbeeld bepaalde. Ook Frank J.F. Smit heeft ons van fraaie boekwerken voorzien. En laten wij Luud Albers niet vergeten.

Maar er zijn natuurlijk meer mensen die hierin hun sporen ruimschoots hebben verdiend. Het afgelopen jaar is weer een stevig boekwerk verschenen van Dick van der Spek. Hij beschreef ooit de geschiedenis van de NZH-lijn Scheveningen-Den Haag-Leiden met extra aandacht voor de lokaaldienst Voorburg-Scheveningen. In zijn nieuwe boek worden de tramlijnen in Leiden, het centrum van het NZH-normaalspoor en van Leiden naar de kustplaatsen Katwijk en Noordwijk uitvoerig belicht. Meer hierover op bladzijde 26 en 27....

Peter A. Kranenburg was eveneens een liefhebber die zich met name had verdiept in de Métallurgique motorrijtuigen uit de beginjaren van de vorige eeuw en tenslotte zou uitgroeien tot het grootste trambedrijf van Nederland. Ruim acht jaar lang had Peter elk motorrijtuig, in totaal 34 stuks, beschreven vanaf de indienststelling in 1904 tot aan het eind van hun bestaan in 1957.

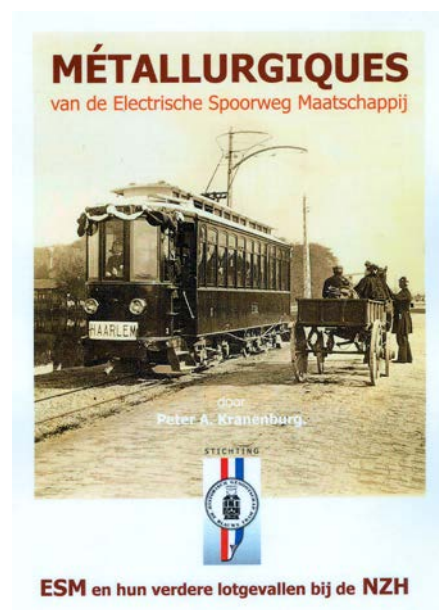
Peter nam contact met ons op en stelde voor om samen een boek te gaan schrijven over deze Métallurgique motorrijtuigen. Hij had een en ander beschreven en wij konden putten uit ons uitgebreide fotoarchief om zijn tekst te ondersteunen. Bovendien kregen wij de vrije hand om er iets moois van te maken. "Wanneer het boek gemaakt zou worden, zou het zeker geld opleveren", aldus Peter. Dit zou dan volledig ten goede komen aan onze stichting.

Een mooi plan en wij gingen dan ook met zijn script aan de slag. Een tegenvaller was dat Peter alles had uitgeprint en alleen de papieren versie aan ons overhandigde. Daarna had hij helaas zijn pc leeggemaakt. Wellicht om ruimte te winnen. De consequentie daarvan was dat wij alles moesten overtypen om het voor drukwerk verder geschikt te maken. Dit nam veel tijd in beslag omdat in het script, eenmaal digitaal, nog de foto's moesten worden ingepast. Aanvankelijk noemde Peter het een brochure die kan worden beschouwd als een supplement op het artikel *Hommage aan de Métallurgiques van de ESM/NZH*, gepubliceerd in het maandblad *Op de Rails* van de NVBS, nr. 9, september 1987, bladzijde 266 e.v. De geschiedenis van de Métallurgiques zou in zijn verhaal in breder verband worden weergegeven. Als leken uit die beginnende tramperiode kregen wij, na het lezen van het script, niet het gevoel dat deze opzet enige commerciële potentie zou hebben.

Maar hoe dan ook, wij gingen enthousiast aan de slag. Wij maakten in het jaarverslag van 2017, op bladzijde 38, al een aankondiging van het boek in wording. De volgende tekst: "METALLURGIQUES van de Electriche Spoorweg Maatschappij (ESM)" en hun verdere lotgevallen bij de NZH beschreven door Peter A. Kranenburg, is bij ons genootschap in voorbereiding. Wij wilden dit boekwerk met veel foto's in het daarop volgende jaar 2018 voltooien.

De Métallurgiques waren de "werkpaarden" van zowel de ESM als de NZH en verdienden beslist aandacht om nader te worden belicht. Ook de cover werd daarbij getoond. Onze donateurs vroegen zich dan ook af wanneer het boek zou verschijnen na deze aankondiging.

Cover van het boek.





Helaas liep het echter anders. Peter Kranenburg besliste dat wij niet verder mochten met het uitgeven van het boek. Zo vrij als wij aan het begin van deze klus waren, zo beperkt werden we nu. Er was naar zijns inziens te veel beeldmateriaal in het manuscript opgenomen, waardoor het een "plaatjesboek" ging worden, aldus Peter.

Jammer, temeer omdat wij als leken op het gebied uit de beginperiode van de tram, graag enige structuur wilden aanbrengen in het manuscript.

De opsomming van de 32 motorwagens, die werden beschreven van de indienststelling tot de sloop, is voor ons erg interessant maar als boek ook eenzijdig zonder foto's. Veel rijtuigen hadden nogal een zelfde levensloop, wat saai op de lezer zou overkomen. Voor ons was het dan ook zaak om deze 'saaiheid' te doorbreken. Zo werden er foto's van het betreffende rijtuig uit ons fotoarchief toegevoegd, die eveneens een visuele rode draad vormde in het boek van de lijnenloop uit die periode.

Peter, die naar Vaals was verhuisd, kreeg regelmatig een concept opgestuurd. Hij had ruim acht jaar aan zijn script gewerkt en wij zijn daar ruim vier jaar mee aan de slag gegaan. Dit duurde voor hem veel te lang. Overigens ging zijn lichamelijke gesteldheid achteruit en werden er geen correcties meer aangebracht in zijn script. Zo stopte hij de samenwerking en mochten wij het boek niet meer uitgeven anders zou hij juridische stappen ondernemen. Peter is kort daarna overleden en hebben wij daar in ons jaarverslag van 2021 melding van gemaakt.

Een grote teleurstelling voor een project dat zo mooi begon. Als Historisch Genootschap is het uitbrengen van een boekwerk uit de begintijd en later het grote NZH-trambedrijf zou worden, een must. Om een indruk te geven tot waar wij uiteindelijk waren gekomen: 148 bladzijden en 337 foto's. Wij hebben het moeten accepteren. Er zijn nadien nog pogingen ondernomen om het boek alsnog uit te geven door zijn vrienden Ab van Donselaar en Sam de Lange, echter tot nu toe zonder resultaat.

Als troost het verhaal dat onze donateur Hans de Haan ons toezond en waarin hij de Métallurgiques van de ESM/NZH beschreef. Hieronder geven wij een gedeelte hiervan weer.

De ESM bestelde 34 motorrijtuigen bij de firma La Métallurgique in het Belgische Nivelles (Nijvel).

De ESM was gefinancierd met Amerikaans kapitaal en de oprichters van de ESM waren sterk georiënteerd op de Verenigde Staten. Daarom werden de rijtuigen in licentie gebouwd volgens Amerikaans ontwerp. Er werden ook veel onderdelen uit Amerika toegepast, zoals de compressor van het fabrikaat National te Milwaukee. De banken waren afkomstig van Hale & Kilburn te Philadelphia en de rolgordijnen van Hartshorn te Newark, gepatenteerd op 3 september 1867, 31 oktober 1876, 5 mei 1896, 6 juli 1897 en 21 augustus 1900.

Het waren, zeker voor die tijd, forse trams. Ze werden aangedreven door twee motoren. In elk draaistel was een motor gemonteerd, die de buitenste as aandreef. De motoren waren, net als de rest van de elektrische uitrusting, geleverd door de Union Elektricitäts Gesellschaft uit Berlijn.

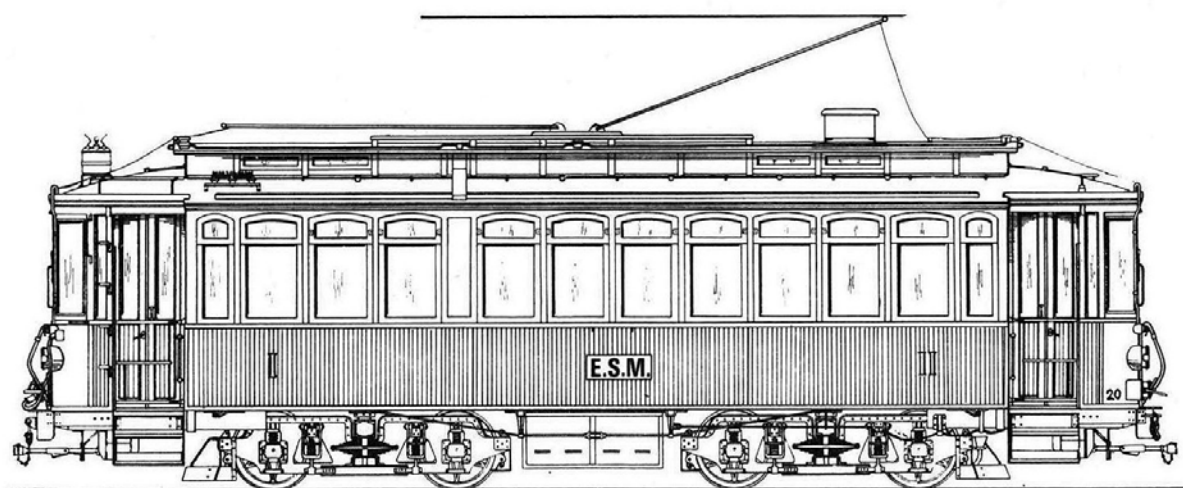


Collectie HGDBT.

Elke motor had een uurvermogen van 36,7 kW. Deze motoren waren speciaal voor dit project ontworpen en behoorden in Europa toen tot de sterkste motoren voor smalspoortrams. Ze hadden de type-aanduiding U31A2. Het waren vierpolige gesloten motoren zonder ventilatie en hulppolen en de motorhuizen waren deelbaar. Het onderste gedeelte kon vanuit een werkkuil opgeklapt worden om zodoende het anker te kunnen uitnemen.

De motorankers liepen in glijlagers. De motor rustte aan één zijde op twee glijlagers die op de wielas steunden. Aan de andere zijde was de motor verend opgehangen aan een draaistelframe.

Deze constructie werd 'tramophanging' genoemd en is jarenlang toegepast, niet alleen voor nieuwe trams maar ook voor spoorwegmaterieel. De motoren waren zo ontworpen dat de topsnelheid van de motorrijtuigen 40 km/h kon bereiken. Wettelijk toegestaan was (in 1904) 35 km/h. Gezien de latere problemen met de motoren was het een groot voordeel dat men gemakkelijk de ankers kon verwisselen zonder de wagenbak te lichten. Voor het regelen van de aanzetstroom had Union sleepringschakelkasten geleverd van het type SP. Deze hadden negen rijstellingen, vijf daarvan in serie, en vier met parallel geschakelde motoren. De schakelrichting was rechtsom; de nulstand was linksvoor (richting NW als de tram naar het noorden reed). De schakelkast stond midden op het voorbalkon onder de middelste ruit. Om van de nulstelling naar de hoogste rijstelling te schakelen moest de wagenvoerder de rijkruk bijna helemaal ronddraaien.



Op deze tekening zijn de sleepbeugels symbolisch weergegeven. De lange sleepbeugel, die aan de rijdraad ligt, had een ander model. De tram rijdt hier van Amsterdam naar Haarlem. In de andere richting zouden beide beugels dezelfde kant op wijzen. Ook zijn de touwen afgebeeld, die dienden om de pal van de beugelbok, voorafgaand aan het beugelzwaaien, om te zetten.

De rijtuigen bestonden uit een lichte houten constructie op een zwaar stalen onderstel met een spanwerk tegen het doorzakken. In de balkenconstructie van de zijwand waren diagonale schoren aangebracht om te zorgen dat de verticale stijlen loodrecht op de boven- en onderbalk bleven staan. Onder de vensters waren de rijtuigen met schrootjes afgetimmerd. De balkons hadden een plaatijzeren scherm en een houten glaspui. De rijtuigen waren groen geschilderd met een wit dak. De Amsterdammers noemden ze 'Kikkers', vanwege de wat waggelende gang, maar vooral vanwege de kleur. De Gemeentetram was in die tijd donkerblauw met bruin, dus de 'Kikkers' vielen wel op. De nieuwe rijtuigen waren zo gebouwd dat alle zijvensters open konden zodat het in de zomer bijna open rijtuigen waren. Voor de dienst in de winter was verwarming aangebracht. Ook werden in dat seizoen kokosmatten in de looppaden op de vloer gelegd. De balkons hadden geen deuren en de wagenvoerder had alleen wat beschutting door de voorruit. De zitafdelingen waren wel met schuifdeuren gescheiden van de balkons.

In het eerste jaar kon men met de ESM in de eerste of in de tweede klasse reizen, maar al in december 1904 werd de eerste klasse afgeschaft. De kleinere afdeling eerste klas werd toen aangewezen voor 'ROOKEN'. Het romeinse cijfer I werd vervangen door een II en deze aanduidingen bleven tot 1924 op de rijtuigen staan.



Ingekleurde prentbriefkaart uit 1911 met trams in de oorspronkelijke groene kleur. Mede door de merkwaardige rijeigenschappen kregen ze al snel de bijnaam "Kikkers".



Kort na middernacht op 1 februari 1953 in een totaal verlaten Spuistraat in Amsterdam staan de A 7 en A 16 als laatste lokaaldienst naar Sloterdijk eenzaam te wachten in de stromende regen.

Foto: L.J.P. Albers.



Haarlem, remise Leidsevaart. Métallurgique motorrijtuigen A 13 en A 16 rangerend voor het NZH-hoofdgebouw, 24-8-1957.
Foto J.C. de Jongh.

Blijkbaar gaf het comfort in de winter toch aanleiding tot klachten, waarschijnlijk vanwege de tocht en lekkages. Vanaf 1905 werd door Beijnes een groot aantal verbeteringen uitgevoerd. Er werden balkondeuren aangebracht, de zijruiten werden vervangen, de ventilatieraampjes in de lichtkap werden, op een paar na, dichtgemaakt en de dakbedekking werd vernieuwd. Daarbij verviel de witte kleur van het dak. In het jaar 1910 maakte de groene kleur plaats voor een lichtere crème tint. Na de overname door de NZH in 1924 werden de rijtuigen overgeschilderd in de bekende blauw met grijze kleuren, maar daar werd geen haast mee gemaakt. Pas in 1928 was dat project klaar. Bij die gelegenheid werden de schrootjes onder de vensters aan de buitenzijde met een dunne stalen plaat afgedekt. Een voordeel van deze verandering was, dat slechte schrootjes niet vervangen hoefden te worden en dat het gladde oppervlak gemakkelijker geschilderd kon worden. De naden tussen de stalen bekledingsplaten werden met houten latjes afgedekt. Later zijn bij sommige rijtuigen de schrootjes helemaal verwijderd. Het kwam ook wel voor dat een aantal schrootjes, als ze door houtrot waren aangetast, werd weggelaten.

**Tot zover een gedeelte van de beschrijving
van Hans de Haan.**



Collectie
HGDBT.



NAAR AMSTERDAM

20 januari

De motor van onze AI-Hembrug-draaibank was defect. Na enige informatie hebben wij besloten om deze motor uit te bouwen en bij Elektromotorbedrijf 'DE VIER' aan te bieden in Amsterdam. Het bedrijf 'DE VIER' was geen onbekende voor ons daar er verscheidene malen TS-trammotoren werden gereviseerd.

Raymond haalde de bedrading los en deze werd voorzien van nummers, zodat later e.e.a. weer gemakkelijk kon worden aangesloten. Bovendien werd het geheel op foto vastgelegd.



Het nummeren van de bedrading. Via de kleine opening kwam de motor met behulp van een op hoogte gebrachte rolcontainer gereed voor transport.

BEZOEK AAN NVBS CENTRAAL

4 februari

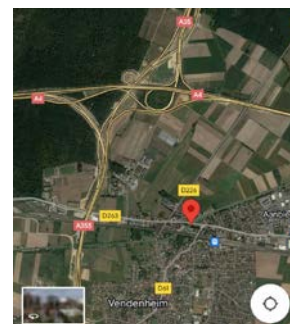
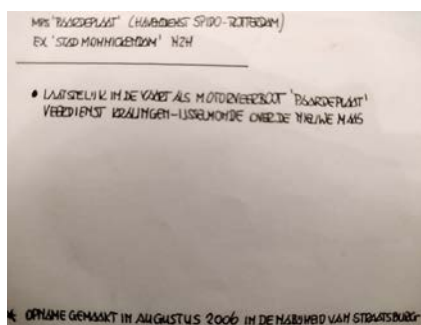


Karel Hoorn, Karel van Ipenburg en Georg Groenveld bij het bekijken van het erfgoed.

Bij onze vrienden van de NVBS in Amersfoort konden wij op 4 februari documentatie en spullen in ontvangst nemen.

Op deze datum kregen wij van Eric Jonkhout een e-mailtje met de volgende inhoud:
 recent heb ik jullie gesproken over het waarschijnlijke bestaan van een oude NZH-boot genaamd
 "Stad Monnickendam". Deze zal volgens Google Maps in 2022 moeten liggen in de buurt van
 Straatsburg. Bijgaande foto uit 2006, blijkt dat de boot steeds op deze plek terug keerde.
 Het is op zich een bijzonder museaal object omdat van het varend materieel van de NZH niets
 is bewaard gebleven. Omdat wij allen weten dat een object binnenhalen makkelijker is, dan het
 bewaren zou ik willen voorstellen om eens onze gezamenlijke gedachten hierover te laten gaan om
 te zien of actie ondernemen een goede toekomst kan bieden voor de boot. Hierbij de gegevens van
 de in 2022 op Google geziene boot en een kaartje waar die ligt. Hierbij gelijk de vraag om eens
 gezamenlijk hier over na te denken. Hoor graag jullie gedachte. Met vriendelijke groet", Eric.

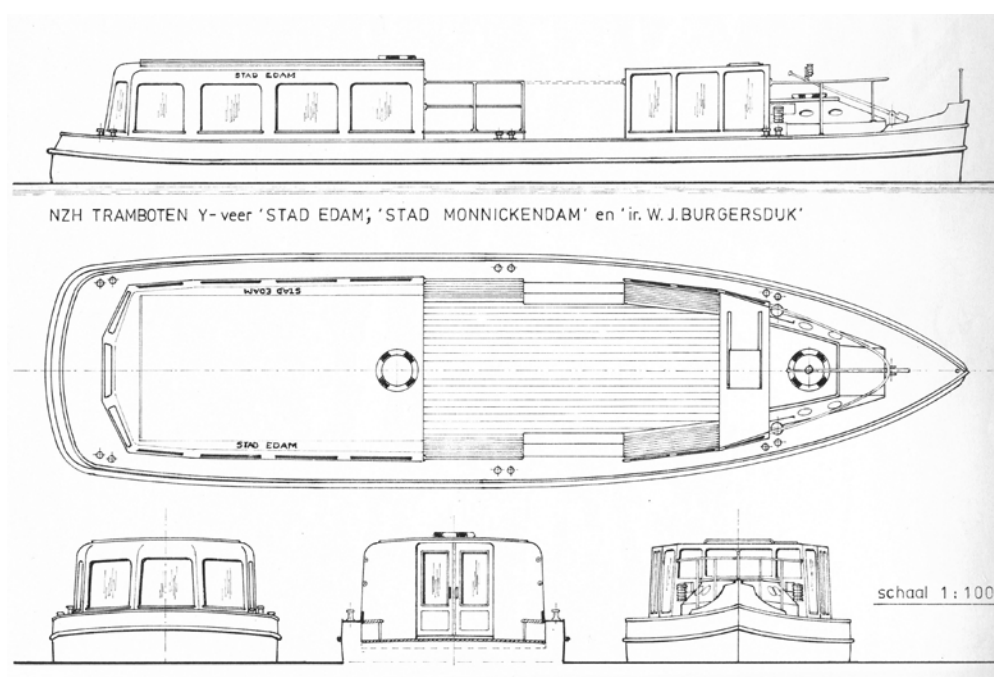
Beste Eric, Dank voor de informatie en zoals ik al door de telefoon aangaf, als jij een nieuwe
 restauratieclub kan vormen dan zou dat fantastisch zijn. Wij zijn inmiddels 'te oud' om zo'n
 uitdaging aan te gaan. Han Hazevoet is een man van de scheepvaart en die zou je mogelijk
 verder kunnen helpen.
 Met vriendelijke groet, Han.



"Stad Monnickendam" in Straatsburg.

Bijlage van Eric, afkomstig van Google Maps.

Het bericht van Eric was wel aanleiding voor ons om eens aandacht te besteden aan de motorboten van de NZH uit de periode 1945-1957.



Impressie
 van de NZH
 Y-tramboten.

Naast het elektrische materieel van de Waterlandse Tram had de NZH ook de beschikking over een viertal passagiers-boten voor het IJ-veer tussen Amsterdam-Stationsplein en Amsterdam-Noord. Voor deze verbinding waren tot de opheffing van de Waterlandse Tram in 1956 de volgende motorboten in de vaart: "Stad Purmerend", "Stad Edam", "Stad Monnickendam" en de "Ir. W.J. Burgersdijk".

Dit laatste vaartuig was gebouwd bij de scheepswerf van Machinefabriek "De Vliet" in Leidschendam en werd op zaterdagochtend 12 juli 1947 te water gelaten. De plechtigheid, werd bijgewoond door jhr.ir. J. Röell, directeur van de NZH, oud-directeur ir. W.J. Burgersdijk met echtgenote en verscheidene NZH-autoriteiten. Na de plechtigheid maakte het gezelschap een proefvaart naar Warmond, waar de lunch werd gebruikt en na afloop koers werd gezet naar Amsterdam.

MAANDBLAD

VOOR HET PERSONEEL DER NOORD-ZUIDHOLL. TRAMWEG M.F.

25e JAARGANG

Nº 8

AUG. '47



REDACTIE—

LEIDSCHENVAART 396

HAARLEM—

INHOUD: 'We gaan vooruit!' - De lijn Londen-Katwijk - N.Z.H.-Service - Noodwet Ouderdomsvoorziening - Herdenkingen - Jubilea - Examen voor „gezel“ en „meester“ der Vereniging ter Veredeling van het Ambacht 1947 - Nogmaals examen V.V.A. - Hersenlymfiestiek - Overgenomen uit andere bladen - Personeelsverenigingen - Eervolle vermeldingen - Personeelsmededelingen - Dankbetuigingen.

WE GAAN VOORUIT!

In Juni de lijn Den Haag—Scheveningen, in Juli een nieuwe IJ-veerboot.

12 Juli 1947. Een kleine werf te Leidschendam. Net een bijenkorf. Gegons van arbeidsvreugde doortrilde de lucht. Voor de werkers daar een blijde dag: er was een stuk arbeid gereed gekomen.

Een kleine kring van getuigen: onze Commissaris, de krasse 86-jarige Heer van Eelde, onze Directeur, de Chefs van Dienst, de beide Hoofdinspecteurs, de Chef U. D. Waterland en, last not least, onze vroegere Directeur, de Heer Burgersdijk.

De aanwezigheid van de dames van velen hunner zette aan het bijeen-zijn luister bij. Daar lag de boot, die nu reeds het IJ-veer kruist. Toen nog stil, op enige afstand van het water, als wachtende op het wegnemen van zijn boeien.

De voorrijde van de boot was behangen met onze driekleur. Daarin was iets feestelijks, maar ook iets geheimzinnigs.

De stem van de Directeur trok de aanwezigen in zijn richting. Hij hield de volgende toespraak.

Het ogenblik is thans aangebroken, dat de motorboot, waarmede onze vloot wordt uitgebreid, in zijn element, het water, zal worden gelaten.

Ware deze boot een wezen met emoties, hij zou ongetwijfeld reeds blijken van ongeduld hebben gegeven. Een

boot op het droge is even onnatuurlijk als een vogel in een kooi, als een mens in een donkere kamer.

Wij willen ons dus haasten, de belemmeringen, welke onze nieuwe motorboot van zijn natuurlijke bestemming gescheiden houden, weg te nemen.

Nog een ogenblik echter moeten wij onze boot gevangen houden. Er moet nog een handeling worden verricht, welke in dit geval meer is dan een vormelijke daad.

De Engelsman heeft 't spreekwoord: „what's in a name“ en hij drukt daarin zijn twijfel uit aangaande de waarde van een naam.

Deze twijfel behoeft zeker niet te bestaan ten aanzien van de naam, welke wij aan deze motorboot hebben gegeven. Deze naam spreekt voor zichzelf.

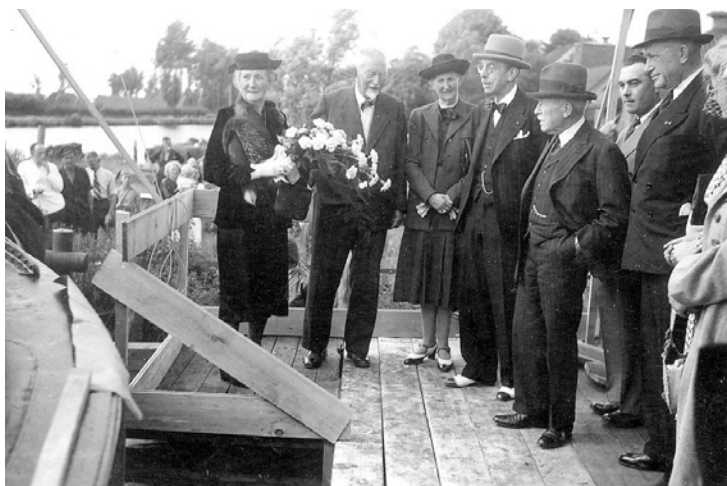
Toen in het begin der dertiger jaren het trambedrijf in Waterland in nood verkeerde, hebt U, gezachte Heer Burgersdijk, met forse hand ingegrepen. U toverde niet alleen in een ongelukkig korte tijd de stoomtram om in een elektrisch bedrijf, maar U reorganiseerde ook de vloot, die het IJ-veer bediende.

In die tijd was het de toenmalige Burgemeester van Edam, de Heer Kalfschoten, die U welverdiend proclameerde tot „de Nederlandse Tramkoning“.

Bescheidenlijk doopte U toentertijd de drie viage IJ-veerboten met de namen Stad Purmerend, Stad Monnickendam, Stad Edam.



Enige hoofdpersonen van het gezelschap. Foto Drs. J. Kwik.



Na de toespraak van directeur Röell, trok mevrouw Burgersdijk de nationale driekleur van de voorstevens en onthulde zo de naam van haar echtgenoot. Na deze handeling kreeg zij een boeket bloemen aangeboden.

Foto's: Drs. J. Kwik.



Eenmaal te water gelaten kon het gezelschap in de boot plaatsnemen voor een proefvaart naar Warmond.

12-7-1947.



Vm. directeur W.J. Burgersdijk en echtgenote. Directeur J.J. Jurrissen en echtgenote. Chef Vervoerdienst F. Hetem en echtgenote.

Tijdens de vaartocht van Leidschendam naar Warmond werden de hoofdrolspelers door de fotograaf drs. J. Kwik vastgelegd.

De opnamen van deze bijzondere dag zijn afkomstig uit één van de albums van de familie Jurrissen.

Toen men na de geslaagde proefvaart in een hotel-restaurant te Warmond was aangekomen, werden er diverse toespraken gehouden. Deze toespraken zijn uitgebreid weergegeven in het NZH-maandblad voor het personeel, 25^e jaargang No. 8 van augustus 1947.

Tijdens de toespraak van de heer Burgersdijk gaf hij aan dat deze dag voor hem een bijzondere was. Als directeur van de NZH had hij veel meegemaakt, maar deze dag was toch wel heel speciaal.

De N.Z.H.-vloot is weer een schip rijker

TEWATERLATING VOND HEDENMORGEN PLAATS

Het is voor de N.Z.H. vandaag een groote dag, want weer werd een mijlpaal in de geschiedenis van deze te goeder naam en faam bekend staande zaak bereikt met de te-water-lating van de „ir W. J. Burgersdijk“. Op de scheepswerf van de Machinefabriek „De Vliet“ te Leidschendam, een filiaal van de Motorenfabriek en scheepswerf G. den Heeten en Co. te Leiden.

Het schip, dat 17 m lang en 3½ m breed is, is genoemd naar de oud-directeur van de N.Z.H., de heer Burgersdijk. Het heeft een ruime kajuit die voor de ruim 100 passagiers comfortabel is ingericht. De voortstuwingsinstallatie heeft een capaciteit van 120 P.K. en bestaat uit een Deutz-motor. Er is vier maanden aan de boot gewerkt en een deskundige, die ons een en ander vertelde omtrent het nieuwe schip, verklaarde, dat het model zowel als de inrichting voldoen aan alle eisen. De boot is in het omvangrijke bedrijf van de N.Z.H. ingeschakeld om de verbinding te onderhouden tussen het Centraal Station te Amsterdam en de overkant van het IJ, waar de elektrische tram van de N.Z.H. de betreffende passagiers brengt naar de plaatsen Volendam, Edam, e.d.

De plechtigheid van de te-water-lating die vanmorgen om half elf plaats vond, werd bijgewoond door vele autoriteiten. Jhr ir J. Röell, directeur van de N.Z.H., wees er in zijn rede op, dat ir Burgers-

dijk, die ook bij de plechtigheid tegenwoordig was, veel heeft verricht in het belang van het bedrijf en in de dertiger jaren met grote activiteit de organisatie van de N.Z.H. vlot ter hand nam.

Spreker vond het een voorrecht dat het huidige bedrijf aan de nieuwe boot de naam: „ir Burgersdijk“ mocht geven, welke naam immers ook onlosmakelijk verbonden is aan het verkeer in het Waterland.

Mevrouw Burgersdijk vervulde vervolgens de formaliteiten en haar werd door Jhr Röell een bloemstuk aangeboden.

Onder leiding van de stuurman M. Brouwer werd hierna een proefvaart naar Warmond gemaakt. De N.Z.H.-vloot is weer een schip rijker geworden!

In een regionaal dagblad werd aan deze actualiteit aandacht besteed.

Ooit kreeg de heer Burgersdijk door de toenmalige burgemeester van Edam, de heer Kolfschoten, de welverdiende naam:

„De Nederlandse Tramkoning“. Mede door zijn verdiensten met name in het Waterland, waar hij zeker geen onbekende was.

Het plan de boot zijn naam te geven was hem bekend, maar toch kreeg hij een wonderlijk gevoel toen zijn echtgenote het rood-wit-blauwe doek wegtrok en zijn naam onthulde.

Ten aanzien van deze doop onderscheidde de heer Burgersdijk twee begrippen in zijn toespraak: „De betekenis, welke de doop voor de Kerk heeft, culmineert in de gedachten: reiniging van zonde, zou overdrachtelijk ook ten aanzien van deze plechtigheid kunnen worden toegepast, mogelijk in tegengestelde zin, omdat onze boot niet onder het begrip der erfzonde kan worden gebracht. En hoopt, dat de watergoden niet vertoornd zullen zijn, dat we het gebruikelijke champagne offer niet hebben gebracht. Mogelijk heeft onze bedoeling, de eis van spaarzaamheid in alles te betrachten, hen wel gunstig gestemd“.

Zo kort na de oorlog was de aanschaf van deze nieuwe veerboot een hele goede investering, gericht op een goede verbinding in de komende tijd tussen Amsterdam-Stationsplein en Amsterdam-Noord.

Naast het IJ-veer in Amsterdam was er bovendien het Markerveer, de bootverbinding van Monnickendam naar Marken. Hiervoor waren een tweetal motorboten beschikbaar, namelijk de „President Roosevelt“ en de „Koningin Emma“.



Het komen en gaan van de „President Roosevelt“ over de Gouwe, het huidige Markermeer.



Aankomst van een van de veerboten en de haven van Marken.

Tot één van de laatste personeelsleden van de NZH op deze vooral toeristische bootverbinding behoorde chef-schipper J. Visser uit Marken. Op 22 oktober 1987 brachten wij een bezoek aan deze markante man in zijn gezellige woning aan de Noorderwerfstraat in Marken. Bij die gelegenheid schonk de heer Visser ons een aantal interessante foto's uit zijn werkzame leven. Hij was ervan overtuigd, liet hij duidelijk blijken, dat die opnamen bij ons in goede handen zouden zijn. Het ontbrak de heer Visser bepaald niet aan spraakwater, waarbij het ons opviel dat hij vaak als stopwoord "*grandioos*" in de mond nam.



Chef-schipper J. Visser in klederdracht op 'zijn' boot en in NZH-uniform, 12-10- 1987.

Als 'hobby' schreef de heer Visser trouw elke dag de weersgesteldheid op. Op de vraag van Han hoe het weer was op zijn geboortedag, 31 januari 1945, kwamen dan ook zijn notitieboekjes tevoorschijn. Daarin stond dat hij toen rond 20.00 uur in Marken was en regen en storm uit het zuidwesten met een barometerstand van 755 millibar had waargenomen.

Marken, 30 oktober 1987

Han
Weled. Heer Graenveld.
Zoetermeer.

Weled. Heer,

Volgens afspraak zou ik nog iets voor u gaan zoeken hetgeen voor u van belang zou kunnen zijn. In de eerste plaats, de Koningin Emma, de opname is genomen op het buiten w.

De tweede, een Ansicht waarop de President Roosevelt de haven uitgaat (de boot is genoemd naar Theodore Roosevelt, de 26ste president van de Verenigde Staten, geboren te New York 1858 en overleden Oyster Bay 1919). De andere boot is van de Redery Coppe, die voor 18 per dag van Hlslam naar Marken alleen zomers. De Redery Coppe zal ongeveer in 1952 of 53 met de vaart gestopt zijn, want de kaart dateert na 1947. Dan sluit ik nog 3 dia's er. Een van de drie dia's is in de Broekmeen genomen, zie knipsel op de dia. Dit is ongeveer alles wat ik op het ogenblik weet te vertellen.

Met vriendelijke groet,
J. Visser

In het naslagwerk "De Waterlandse Tram" van Geert Titsing gaat de auteur op bladzijde 150 nader in op dit onderwerp.

Mocht bij u als donateur wat naders bekend zijn waar bovengenoemde motorboten een volgend leven zijn begonnen, dan horen wij dat graag. In dat geval zullen wij dat opnemen in ons volgende jaarverslag.

De mens went snel aan luxe en gemak. Maar als je nu in je auto of met de bus over de dijk rijdt, is het goed nog eens te denken aan de mannen van de boot, die in soms barre omstandigheden hun werk moesten doen en op wie je altijd kon rekenen. Dit schreef Klaas de Jong in de Marker Jubileumkrant 1957-2007, in verband met de festiviteiten rond 50 jaar dijkverbinding. Zijn herinneringen zijn daarin beschreven over de bemanning en de passagiers zoals hij die gekend en beleefd heeft.

In 1987 schreef J. Visser deze brief aan onze voorzitter.



Envelop afgegeven in de Tempeliersstraat.



De Tempeliersstraat, Haarlem, 21 juni 1957. Foto: L.J.P. Albers.

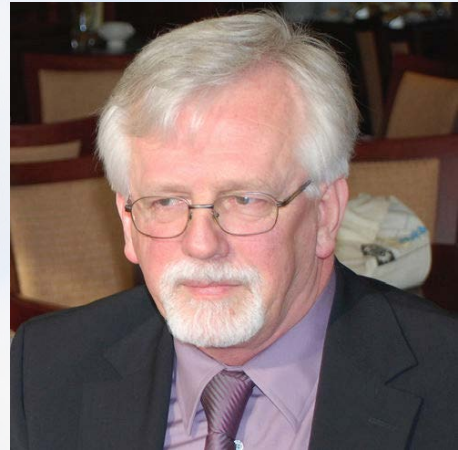
In de jaren '40/'50 werd copy voor de redactie van het Haarlems Dagblad ook wel per NZH-tram verzonden. De voorbedrukte envelop met inhoud werd in voorkomende gevallen aan de dienstdoende conducteur overgedragen en deze moest vervolgens het poststuk aan de haltechef van de Tempeliersstraat afgeven. Niet alleen moest de envelop door de journalist worden voorzien van het wettelijke posttarief, maar ook werd door de NZH voor vervoer en overdracht een vergoeding in rekening gebracht.

Egbert van Werkhoven

Geschokt vernam ik dat op zaterdag 10 juni railvriend Egbert is overleden. Het was mij niet bekend dat hij ernstig ziek was en opgenomen in een verpleeghuis te Ridderkerk. Met veel goede herinneringen denk ik terug aan deze mens die zich nooit op de voorgrond drong.

In zijn werkzame leven was Egbert mede-eigenaar en eindredacteur van het maandblad Rail Magazine. Heel wat keren hebben wij elkaar ontmoet bij het uitwisselen van dia's voor nieuwe boeken over het nationale spoorbedrijf. Nog niet zo lang geleden kwam hij nog bij me langs om dia's terug te brengen.

Beste Egbert, dank voor je jarenlange vriendschap.



Henk Scherpenhuijzen



Begin november ontving ik bericht van het overlijden van Henk Scherpenhuijzen op zondag 29 oktober. Henk was een op en top-spoorman die het behoud van Nederlands spoorerfgoed hoog in het vaandel had staan. In de jaren '70 van de vorige eeuw heb ik als medewerker van de directie Postverkeer Henk leren kennen tijdens reguliere werkbesprekingen tussen NS en PTT.

In die jaren zouden ingrijpende wijzigingen plaatsvinden bij het postvervoer via het spoor. Zo zouden de zogenoemde stroomlijn-postrijtuigen verdwijnen en vond ik in Henk een medestander om in elk geval een representant uit 1938 te reserveren voor museumdoeleinden. Henk, medewerker bij de NS-afdeling Materieel en Werkplaatsen, zorgde met zijn technische achtergrond voor het beste exemplaar en ook voor onderdak bij NS in Roosendaal, in afwachting van betere tijden . . .

Na ruim vijf jaar was het dan zo ver en kon het postrijtuig door de hoofddirecteur Post worden overgedragen aan het Spoorwegmuseum na een uitgebreide opknapbeurt in de hoofdwerkplaats van NS in Tilburg. Dankzij de onmisbare medewerking van Henk is het tenslotte tot een goed resultaat gekomen en maakt het postrijtuig alweer heel wat jaren deel uit van de mobiele collectie van het Nederlands Spoorweg Museum.

Als vrijwilliger was hij werkzaam in het archief van het Museum en regelde dat wij Beijnes tekeningen in bruikleen kregen, onder andere die van de NZH-A 600 serie, waardoor later met de replica van de NZH-tweelingtram kon worden begonnen.

Vele jaren hebben Henk en ik contact met elkaar blijven houden.

Raymond en Han zijn naar Amsterdam gegaan om een motor van onze AI-Hembrug-draaidank op te halen. Deze defecte motor konden wij bij Elektromotorbedrijf 'DE VIER' na reparatie weer ophalen. Omdat wij toch in de goede richting naar het Noorden gingen zijn wij ook op bezoek geweest bij onze donateur Rob van der Sluis in Amsterdam om een kijkje te nemen op zijn 'tram/trein-zolder'.



Een kijkje in de 'keuken' van Elektromotorbedrijf 'DE VIER' in Amsterdam. Met behulp van een heftruck terug in de achterbak.

Heel veel tram en trein op de smaakvolle ingerichte hobbyzolder in Amsterdam.



Motor inladen met behulp van de heftruck.



Wij kwamen ogen te kort op de hobbyzolder van Rob van der Sluis.

Vervolgens gingen wij die dag naar Haarlem om de laatste koplampen te monteren aan de A 619/620.

Montage van de koplampen in Haarlem.

Foto's: Raymond Naber



Met een rattestaart werden de gaten door Han aangepast. Na montage kreeg het zijn 'oude look' en werd de verlichting getest.



Raymond en Josina monteren de koplampen en sluitlicht-ophanghaak. De A 619/620 verkreeg die dag zijn vertrouwde uiterlijk.



JUBILEUM



Er is veel te ontdekken wanneer je de bekende NZH-maandbladen van weleer zo nu en dan eens doorleest. Een opmerkelijk jubileum werd royaal beschreven en de foto kwam uit ons archief.

In een van de december-edities uit 1949 van het Haarlems Dagblad verscheen een artikel over Haarlemmer Jaap de Vogel. Hij die al 25 jaar in de Tempeliersstraat paraat stond om zijn ochtendbladen in de Blauwe Trams aan de man te brengen.

Hierbij de originele tekst, die ook werd opgenomen in het maandblad voor het NZH-personeel.

"De man die iedere ochtend tussen halfzeven en negen uur iedere forensentram in de Tempeliersstraat inwipt met de kreet "Ochtendblááád", heeft dat 7 december 25 jaar lang gedaan.

Het is Jaap de Vogel, in de wandeling 'de dikke', van de AKO-kiosk en of het hondenweer is of niet, hij is present om zo gauw als de tram stilstaat naar binnen te stormen en vaste klanten en andere gegadigden aan hun krant te helpen. Dat zijn omvang door zijn acrobatisch beroep niet verminderen wil, is voor hem overigens een reden tot voortdurende verbazing. "Ik loop het vet er aan", zegt hij. Lopen doet hij inderdaad genoeg.

Hij rijdt namelijk net zo lang met de tram mee tot hij haar volledig heeft uitgebeend" en wanneer veel mensen het niet kleiner dan een gulden hebben, kan hij soms pas op de Kampervest van de tram springen. Daar vandaan is het weer hard lopen naar de Tempeliersstraat geblazen om de volgende tram niet te missen.

In het van de tram springen heeft hij zo langzamerhand een grote virtuositeit gekregen en in al deze vijfentwintigmaal driehonderdvijfenzestigmaal een keer of tien, dat hij het al gedaan heeft, is hem nog nooit een ongeluk overkomen. Alleen begint de linkerkant van zijn landingsgestel een beetje door te knikken, Hij vindt het nog steeds plezierig werk en gaat nooit "saggerijnig- om het in de gekleurde taal van deze forse knaap te zeggen- naar zijn handel". Hij kent zijn klantjes, die meestal op dezelfde plaats zitten en zijn klantjes kennen hem. Het enige waar hij het lezend publiek nog niet toe heeft kunnen opvoeden is het buitenlandse systeem van 'Help u zelf'. Weliswaar zijn de mensen wel geneigd, zichzelf te helpen als hij in de tram zit, maar sommigen laten het betalen dan wel eens na. "Dan kleun je derin voor een duppie", zegt Jaap, "dus daar heb ik m'n maatregelen maar tegen genomen.

De directie der NZH liet op de grote dag ook haar belangstelling blijken. Naast de gelukwensen werd de jubilaris een enveloppe met inhoud overhandigd.



"De Lach" boven op de stapel, een blad met pikante inhoud wist Jaap ook goed onder de aandacht te brengen.



Jaap de Vogel tijdens het opstappen in de Tempeliersstraat.



Op 25 mei werd in het Spoorwegmuseum onder grote belangstelling de tentoonstelling "Onder Hoogspanning, elektrificatie in stroomversnelling" geopend. Deze tentoonstelling was te bezoeken tot 23 november 2023.

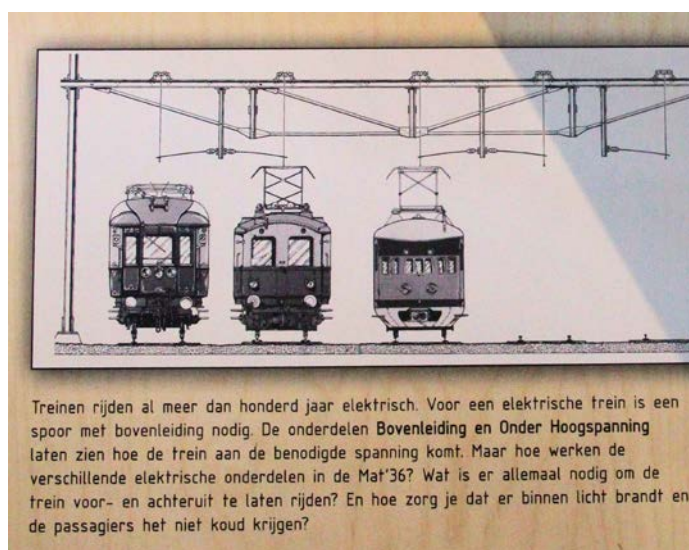
Pronkstuk was het gerestaureerde treinstel Mat'36 252.

Naast een overzicht van deze boeiende periode in de spoorgeschiedenis liet de tentoonstelling op interactieve wijze zien wat elektrificatie eigenlijk inhoudt en was daardoor leuk voor jong en oud.

Harry Peters presenteerde zijn boek over NS Mat '36 treinstel 252. Hij schreef in Rail-magazine uitgave 403 het volgende:

"1938-2023: 85 jaar geschiedenis van een fenomeen. Op 15 mei 2023 is het vijftigste jaar geleden dat de elektrificatie van het Midden-net, de spoorlijnen vanuit Utrecht naar Amsterdam, Arnhem, Eindhoven en Gouda-Den Haag/Rotterdam is afgerond.

Fraaie informatieborden met heldere uitleg.



Voor de exploitatie van de reizigersdienst op deze spoorlijnen bestelt de NS bij Werkspoor in Utrecht, Allan in Rotterdam en Beijnes in Haarlem negentig treinstellen: drieënvijftig tweewagentreinstellen en zevenendertig driewagentreinstellen. Deze worden in recordtempo, binnen twee jaar gebouwd en zijn allemaal afgeleverd op het moment dat het nieuwe spoorboekje op 15 mei 1938 van kracht wordt. Van deze negentig treinstellen is één tweewagentreinstel, de 252, bewaard gebleven. Deze 252 is in 1942 van een middenrijtuig voorzien en omgenummerd in 418. In 1966 bij de aflevering van de eerste series Plan V-treinstellen dreigt een nummerdoublure te ontstaan: de 418 krijgt daarom het nummer 440. Als 440 rijdt het treinstel op 30 september 1968 de laatste rit in de reizigersdienst op de Hofpleinlijn.

Een eerder idee van NS om de 440 daarna als proeftreinstel met thyristorbesturing uit te rusten gaat niet door en sloop dreigt. Dankzij een aantal Mat '36-liefhebbers is de 252 uiteindelijk toch bewaard gebleven en wordt het in de collectie van de mede daartoe opgerichte STIBANS opgenomen.

Vanaf dat moment leidt de 440 een zwervend bestaan en verblijft noodgedwongen op verschillende spoorlocaties in Nederland. In 2009 draagt de STIBANS het treinstel in eigendom over aan het Spoor-wegmuseum in Utrecht. In dit 144 bladzijden tellend boek leest en ziet u de geschiedenis van de 252 vanaf de bouw in 1937 tot begin 2023."

Het boek is online via de webshop www.railmagazine.nl te bestellen.

Opening tentoonstelling in beeld gebracht.



Na een hartelijk welkom door museumdirecteur Nicole Kuppens werd een film getoond over de restauratie van het treinstel Mat '36 252. Vervolgens een uitgebreide toespraak van Peter-Paul de Winter, hoofd Collecties. De aanwezige medewerkers die zich hebben ingezet voor het behoud en restauratie van Mat '36 werden naar het podium gehaald en bedankt voor hun inzet. Harry Peters overhandigde het eerste exemplaar van zijn boek aan o.a. Henk Eijssens en Peter van der Vlist (STIBANS). Er was een verkoopstand van uitgeverij Uquilair met Henk de Jager (rechts op de foto.) Rob van Oostenrijk liet zijn nieuwe aankoop signeren door auteur Harry Peters.



Door zijn vorm kregen zijn opvolgers op den duur de bijnaam "Muizenneus". De machinistencabine oogt degelijk en eenvoudig.

De cabine is geheel compleet, inclusief bekabeling en luchtleidingen. Het treinstel is dan ook zo goed als rijvaardig. Zowel het exterieur als ook het interieur zien er fabrieksnieuw uit. Treinstel Mat '36 252, was dan ook hoofdrolspeler op deze tentoonstelling "Onder Hoogspanning, elektrificatie in stroomversnelling". 'Petje af' aan allen die hiervoor hun medewerking hebben gegeven.

Gedurende de eerste 10 jaar van de Stibans behoorde onze voorzitter tot het bestuur, als secretaris.



Het vervolg van de serie uit 1936 was die uit 1946 met een gelijk uiterlijk (muizenneus). Deze waren nog lang te zien op de Hofpleinlijn.

Foto's zijn genomen in Pijnacker-Noord op 2 juni 1976. Na 25 september 1983 was dit type treinstellen niet meer in de reizigersdienst en verdwenen voorgoed uit het zicht.





NZH-trams boven het 't IJ.

Op 8 oktober 2023 hield Wim Beukenkamp een lezing over de stoomtramlijnen die van Haarlem via Velsen naar Alkmaar liepen en van Amsterdam-Noord naar Purmerend/Alkmaar en Edam/Volendam. De lezing werd gehouden in de Engelmonduskerk in Velsen-Zuid. De geschiedenis van deze tramlijnen werd aan de hand van foto's verteld.

Bijzonder aan het verhaal van de lijn van Haarlem via Velsen naar Alkmaar, is de wijze waarop destijds de tram het Noordzeekanaal overstak.

Tot 1905 reed de tram via een draaibrug naar de overkant. Na 1905 ging de overtocht anders dan voorheen per pont.

Na een korte pauze werd het eerste exemplaar (van deel 7) uit de boekenreeks van de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram overhandigd aan de heer Jeroen Vervoort, wethouder van IJmuiden en de heer Peter Cammaert, oud-burgemeester van Velsen. Dit boek met een voorwoord van de heer Frank Dales, burgemeester van Velsen, beschrijft de historie van de tramlijn Haarlem via Velsen naar Alkmaar en de tramlijnen Amsterdam-Noord naar Purmerend/Alkmaar en Amsterdam-Noord naar Edam/Volendam.



Stoomtram op de pont om het Noordzeekanaal over te steken, Velsen, ca. 1907.

De lijn Haarlem via Velsen naar Alkmaar

De tramlijn Haarlem-Alkmaar heeft een kort bestaan gehad.

Al in 1924 viel het doek van deze lijn. Jammer want deze tramlijn was uniek in de tramhistorie vanwege de kruising met het Noordzeekanaal. Tot 1905 was hier een draaibrug, maar na de verbreding van het Kanaal kwamen er stoom-ponten, die complete trams van Velsen-Zuid naar Velsen-Noord v.v. vervoerden. De lijn rendeerde matig en in 1923 besloot de NZH het gedeelte van Velsen-Noord naar Alkmaar op te heffen. Een half jaar later volgde ook het traject van Haarlem naar Velsen-Zuid.



Interieur Engelmonduskerk, Velsen-Zuid.

De lijnen Amsterdam-Noord naar Purmerend/Alkmaar en naar Edam/Volendam

De lijnen van Amsterdam-Noord naar Purmerend/Alkmaar en naar Edam/Volendam hielden het langer vol. De Noord-Hollandse Tramwegmaatschappij begon in 1888 met de aanleg van deze stoomtramlijnen. De lijnen overleefden de watersnood (Zuiderzeevloed) van 1916 maar kwamen door de concurrentie met "wilde bussen" in de jaren twintig en dertig toch in de problemen. De NZH nam in die tijd de exploitatie over en elektrificeerde de lijnen naar Purmerend en Edam/Volendam.

De lijn Purmerend-Alkmaar werd opgeheven. Na de Tweede Wereldoorlog besloot de NS, als grootaandeelhouder, alle elektrische tramlijnen te vervangen door bussen en zo sneuvelde in 1949 als eerste de lijn naar Purmerend. De elektrische trams naar Edam en Volendam hielden het nog vol tot 1956. Daarna viel ook het doek voor deze laatste tramlijn boven het IJ.



Stichting De Nieuwe Blauwe Tram werkt aan een reconstructie van de laatste Beijnes tweelingtram van de NZH, het tramstel A619/620 (1932) op een locatie in de Waarderpolder (Adriaan Hofmanweg 37), Haarlem naast het NZH Vervoer Museum. Ter ondersteuning van dit project geeft de Stichting een serie boekjes uit over de historie van de befaamde Blauwe Tram. Deze boekjes zijn te verkrijgen in de boekhandels regio Haarlem en bij de Stichting zelf (info@denieuweblauwetram.nl).

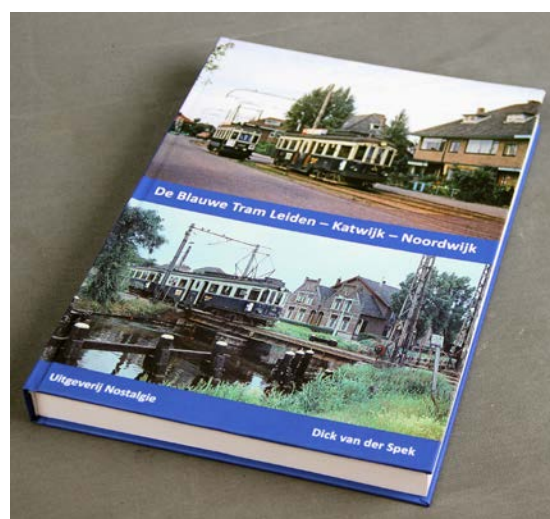
Het prachtig verzorgde boekje, deel 7 (NZH-trams boven 't IJ), met tal van bijzondere historische foto's, tekeningen van Dick van der Spek en plaatsbewijzen uit de collectie van Marco Moerland, was na afloop te koop. De opkomst was goed; ca. 85 bezoekers kwamen de lezing bijwonen. Veel tramliefhebbers kochten onder het genot van een drankje het nieuwe boekje.

BOEKBESPREKING

Dit jaar is er wederom een fraai boek uitgekomen van Dick van der Spek over het NZH-normaal-spoornet in en rondom Leiden. Eerder verscheen "De Blauwe Tram" Leiden-Scheveningen. Leiden was het centrum van veel stoomtramlijnen naar Katwijk en Noordwijk, die in dit tweede boek uitgebreid aan de orde komen.

Zo ook een uitgebreide beschrijving van de ruim 80 jaren waarin de elektrische trams reden. Elektrische trams, De Blauwe Tram was voor die tijd best luxe materieel, dat bijna overal van het overige wegverkeer afgescheiden trambanen had.

Dick zijn tweede standaardwerk.



Een uitstapje met De Blauwe Tram door het historisch stadscentrum van Leiden, of naar Katwijk of Noordwijk was altijd een belevenis op zich om nooit meer te vergeten.

Nieuw en uniek standaardwerk over Blauwe Tram Leiden – Katwijk – Noordwijk

De Blauwe Tram tussen Leiden en Katwijk/Noordwijk staat menigeeen nog levendig voor de geest. Dat blijkt ook uit het nieuwe standaardwerk over deze tramverbinding van Dick van der Spek, dat eind mei is gepubliceerd. In circa 320 pagina's beschrijft de auteur met veel kennis van zaken de geschiedenis van de Blauwe Tram tussen de Sleutelstad en de kust.

De historie van de tram tussen Leiden en Katwijk/Noordwijk begint met de Rijnlandsche Stoomtramweg-Maatschappij, die in 1881 voor het eerst vanuit Leiden Katwijk aan Zee bereikt. Vier jaar later volgt de stoomtram naar Noordwijk.

De tramlijnen profiteren van de opkomst van de badplaatsen, maar dragen hier tegelijkertijd ook sterk aan bij.

De Blauwe Tram staat menigeeen nog levendig voor de geest

Vanaf 1911 vervangen elektrische trams van de Noord-Zuid-Hollandse Tramwegmaatschappij de stoomtrams. In hetzelfde jaar krijgt de stad Leiden ook zijn elektrische stadstramlijn van het station naar de Hoge Rijndijk.

'De Valstrik'

Van der Spek beschrijft de historie van de tramlijnen tot in het kleinste detail, waarbij hij volop gebruik maakt van talloze archiefstukken en historische krantenberichten, die soms allerlei interessante gebeurtenissen en details aan het licht brengen. Zoals de historie van uitspanning 'De Valstrik' in Katwijk aan Zee, de aansluitingen naar de groentenveilingen in Katwijk aan



De stoomtram kwam voor het eerst in 1881 in Katwijk aan Zee aan. | Foto: pr

den Rijn en Noordwijk, het tramverkeer tijdens strenge wintermaanden, het wankele bestaan van de tram naar Noordwijk en natuurlijk enkele ongelukken.

De trams van de NZH overleven de crisis van de jaren dertig, en beleven onder de moeilijke omstandigheden van de Tweede Wereldoorlog een zekere bloeiperiode, omdat andere vervoermiddelen stilvallen. Na de oorlog betekenen een andere visie op modern openbaar vervoer en de opkomst van het particuliere autoverkeer het einde van de tram. Op 7 oktober 1960 rijden de laatste trams en korte tijd later begint de afbraak van het tramnet en de werkplaats in Rijnsburg.

Historische foto's

Naast de talloze historische feiten ligt de grote waarde van het nieuwe boek van Van der Spek in de vele historische foto's waarvan een groot aantal niet eerder is gepubliceerd. Dat geldt vooral voor de foto's van rond de vorige eeuwwisseling en van de eerste elektrische trams van na 1911.

Door de vele honderden foto's ontstaat een levendig beeld van de rol die de tram zo'n tachtig jaar heeft

gespeeld in het dagelijks leven in de regio Leiden/Katwijk/Noordwijk. Een groot aantal tekeningen van de lijnen en lokale situaties maken het boek compleet.

Van der Spek heeft een nieuw standaardwerk gepubliceerd over de Blauwe Tram in de Leidse regio. Eerder leverde hij al een soortgelijk werk over de Blauwe Tram tussen Leiden en Den Haag en een tramatlas over het netwerk van de NZH. Een bijzondere prestatie ook, want het boek is grotendeels geschreven in Thailand, waar de auteur sinds zijn pensionering woont.

D. van der Spek, *De Blauwe Tram Leiden – Katwijk – Noordwijk*, Uitgeverij Nostalgie, 2023

ISBN 978-90-82711-940-6.
Prijs 49,50 euro, bestellingen via
uitgeverij-nostalgie@ziggo.nl

**BLIJF OP
DE HOOGTE**
www.allesoverkatwijk.nl

EINDE TS-SCHEVENINGEN door Raymond Naber

In Den Haag bestonden twee organisaties op het gebied van historisch trammaterieel: de Tramweg-Stichting werkgroep Scheveningen vanaf 1982 (TS SCH) en het Haags Openbaar Vervoer Museum vanaf 1983 (HOVM). In een relatief kleine stad als Den Haag feitelijk een merkwaardig fenomeen veroorzaakt door verschillende zienswijzen en doelstellingen bij de oprichting.



Een kleintje geschiedenis

Het HOVM kwam voort uit de groep Munter die vanaf 1964 Haags historisch materieel met medewerking van de HTM heeft gerestaureerd en ingezet op het Haagse tramnet. Het begon in 1964 met de driewagentram 265-505-614, enkele jaren later gevolgd door de 810-769. Dit materieel werd gestald in de remise Lijsterbesstraat waar ook nog veel expertise aanwezig was om deze te onderhouden en te schilderen. Ook meer materieel met als modernste de PCC 1337, met thyristorbesturing uit 1974, werd in de remise gestald. Na de sluiting van remise Frans Halsstraat in 1982 kwam al het Haagse historische materieel daar ook te staan. In eerste instantie werd dit een museum met Haags tram- en busmaterieel, dat laatste in eigendom van het Haags Bus Museum (HBM) dat later een ander onderkomen kreeg op de Binckhorstlaan en nog later de Zuiderweg te Rijswijk.

De Tramweg-Stichting werkgroep Scheveningen (TS SCH) begon in 1982 in een Romneyloods aan de Kranenburgweg, een kleine werkplaats met als doel de restauratie van onder meer NZH materieel. Dat paste destijds niet in de visie van het Haagse materieel en bovendien werden er wrakken, ex- noodwoningen, gerestaureerd zoals de A 106 vanaf 1983 en de B 303. Dat waren zeer langdurige en ingrijpende projecten.

Nevenactiviteiten waren o.a. de aanhangwagen 905 uit de 805, de locomotief H 51 (2301) en bovenleiding montagewagen H 42 – de latere Ombouwer 77. TS SCH verhuisde in 1992 naar de sporen 1-2-3 van de Frans Halsstraat maar moest daar weg vanwege HTM Specials en in 1996 ging TS SCH naar de pekelremise te Scheveningen waar tot 2022 is gewerkt. Het materieel stond gedeeltelijk in de remise zelf.



De pekelremise te Scheveningen. Raymond Naber sluit de pekelremise, alles is bezemschoon opgeleverd. Foto Johan Kres.

Vanaf 2020 is er actief gewerkt aan het samengaan van beide stichtingen omdat de doelstellingen dicht bij elkaar zijn komende te liggen en de locaties Lijsterbesstraat en Scheveningen voor TS SCH op termijn niet meer beschikbaar zouden zijn. De HTM promootte bovendien sterk het samengaan en de tijd was er ook echt rijp voor geworden. De laatste 10 jaar werd er in de exploitatie al nauw samengewerkt en verschenen de trams van TS en HOVM bij publieksritten gezamenlijk op straat. Het publiek ervaaarde eigenlijk al één organisatie. Belangrijk verschil was echter dat HOVM na 2008 zijn eigen broek moest ophouden als beheerorganisatie daar de TS SCH viel onder de auspiciën van de landelijke Tramweg-Stichting.



HTM en NZH tramstellen bijeen op het buitenterrein van het Haags Openbaar Vervoer Museum. Open dagen, september 2023.

Gezamenlijk verder

Op 2 juli 2023 werd door de besturen van Tramweg-Stichting en Haags Openbaar Vervoer Museum een bruikleenovereenkomst getekend voor het gezamenlijk in beheer nemen van het materieel van de TS. Het materieel blijft echter van TS. Alle wagens worden nu onderbracht in de gebouwen van het HOVM. De wagens NZH A 106, A 327, B 303 en C 32 zo ook de HTM 77, 294 en 402 zijn hiervoor verhuisd. Vooral nog viel de HTM 58 buiten de overeenkomst omdat deze Buitenlijner eigendom is van de Stichting De Wassenaarse Tram. Echter is er voor deze wagen nog geen stallingsruimte beschikbaar.



Peter Scheepmaker tekende namens het HOVM de bruikleenovereenkomst. Motorwagen 294 en het aanhangrijtuig 402 op de nieuwe werkplek. *Foto's Raymond Naber.*

De open bakwagen NZH C 106 uit de collectie van TS is overgedragen aan Museumstoomtram Hoorn-Medemblik en vormt daar een ensemble met stoomlocomotief RSTM 2 (zie ons jaarverslag 2022, blz. 58). Eind november 2023 zijn de zware machines uit de remise van TS naar de ruimte gegaan naast spoor 1, alwaar TS een betonvloer heeft laten storten. Zodra de nieuwe werkplaats weer vorm heeft gekregen kunnen de restauratie activiteiten aan de HTM 294 en 402 weer worden opgepakt.

Vanaf april 2023 is er voortdurend opgeruimd in de ruimten van de Lijsterbesstraat en staat er steeds minder materieel. De TS-sporen 27-28-29 zijn verlaten en vanaf januari 2024 zullen de GTL's hier worden gestald omdat de remise Scheveningen ingrijpend zal worden verbouwd. Al met al blijkt de samenwerking TS en HOVM een succes en integreren alle zaken tot één geheel. De medewerkers van TS zijn inmiddels HOVM-ers geworden.



Dankbaar is er jaren achtereen gebruik gemaakt van de remise Lijsterbesstraat voor restauratiedoeleinde. Hierdoor konden bijzonder tramstellen worden veiliggesteld. Toekomstige generaties kunnen nu zien en ervaren hoe het openbaarvervoer in de vorige eeuw het straatmeubilair bepaalde. Motorrijtuig 294 kreeg hier o.a. zijn lijnrichting-filmbakken terug.



Ruimte genoeg om e.e.a. te herstellen. Op de achtergrond de HTM 402.

Nu ook de pekel-remise in Scheveningen werd verlaten, is voor de vrijwilligers een bijzondere periode afgesloten. Gelukkig pakken ze de draad weer op in het HOVM.

RITJE LANGS DE BOLLENVELDEN ?.....DAN PAKTE JE GEWOON DE TRAM



In het huisorgaan 'Forum' van de vakbond VNO/NCW verscheen medio november van de hand van Marcia Timmermans een artikel met als onderwerp 'VERNIEUWERS', waarbij een afbeelding was opgenomen afkomstig van ons historisch beeldarchief.

Hierbij de tekst: Haarlem – Hillegom – Leiden. Dat is de route die deze tram van de Noord-Zuid-Hollandsche Stoomtramweg-Maatschappij (NZHSTM) rijdt. En natuurlijk ook weer terug. Er zitten al mensen in de coupé, maar het ziet er niet naar uit dat de tram snel gaat vertrekken. Eerst moet er namelijk nog geposeerd worden voor een foto voor het ietwat vreemde gezelschap. De man met de klompen is vast de machinist. Zijn jasje staat strak over zijn bollende buik. En dan is er nog de man met de extreem hoge hoed. Zou hij de eigenaar zijn van de maatschappij? De Hillegommer Johannes Jansen laat er geen gras over groeien als hem ter ore komt dat door een nieuwe wet de aanleg van spoor- en tramlijnen een stuk gemakkelijker wordt. De afgelegen dorpen van de Bollenstreek, waartoe ook Hillegom behoort, zijn tot dan toe slecht bereikbaar. Hij richt in 1880 de NZHSTM op.

Spontane scheerbeurt

Het eerste deel van zijn spoorlijn is het traject Hillegom-Leiden. Veel gelukkige klanten zou je denken, maar helaas deugt er nog niet veel aan de maatschappij. Trams lopen regelmatig uit het slordig aangelegde spoor, locomotieven vallen uit vanwege slecht onderhoud en het personeel is, zacht gezegd, niet echt capabel. Soms gaat het er wel heel gemoedelijk aan toe. Bijvoorbeeld als de machinist zijn tram parkeert om zich te laten scheren. Een tramritje kan dan zomaar ruim twee uur duren! De verliezen lopen op en de aandeelhouders zijn het zat. Jansen wil niet reorganiseren en neemt ontslag. Er wordt een nieuwe directeur aangesteld die de schade probeert te herstellen, maar het is te laat. De maatschappij wordt geliquideerd, opgekocht door een bankiershuis en gaat door onder een andere naam. Er wordt flink geïnvesteerd en de tarieven gaan omlaag. De ritten en lijnen worden uitgebreid en in 1932 wordt de stoomtram ingevuld voor een elektrische tram. Er wordt gereden met gelede trams, dat is een tram met twee wagons van 10 meter achter elkaar. Voor die tijd heel bijzonder. Het blijkt een groot succes. Het aantal enthousiaste passagiers neemt fors toe, vooral als de bollen in bloei staan, zitten de rijtuigen vol. Niet alleen mensen maar ook goederen zoals bollen, post, kranten en zuivel kunnen mee met de tram. Door de jaren heen is de NZHSTM meerdere keren van naam veranderd. Tot het uiteindelijk is opgegaan in Connexxion. Op een vergraving hier en daar na hoeven de passagiers gelukkig niet meer te wachten op een chauffeur die voor een spontane scheerbeurt een tussenstop maakt.

Elders in het land was er eveneens een bijzondere verandering gaande. In dit geval gaat het niet over een Blauwe Tram, maar wel over een tram die ooit in Den Haag werd vervaardigd en in den beginnen blauw van kleur was.

Een tram waaraan veel vrijwilligerswerk is verzet. Kortom een 'kleintje' geschiedenis van een belangwekkende tram uit Twente.

TET 1 door Raymond Naber



Aanleiding en geschiedenis

Op 30 november 2023 werd te Overloon de bak en truck in restauratie bezocht van de TET 1, de Twentsche Electriche Tramweg-Maatschappij. Dit bedrijf reed tussen 4 juli 1908 en 28 februari 1933 tussen station Enschede en Glanerbrug tot de Duitse grens. De motorwagens van de serie 1-7 werden gebouwd bij Pennock in Den Haag. Het zijn de enige motorwagens die daar ooit werden gebouwd. Zij kwamen in dienst in de klassieke kleur, donkerblauw met teakhouten panelen. Na 1915 werden ze crème waarbij de balkons werden voorzien van deuren. De spoorwijdte was 1067 mm.

De bak van de TET 1 kwam na de opheffing in 1933 terecht in Losser/Overdinkel en werd gebruikt als een zomerhuisje. Al in de jaren '60 werd deze bak opgemerkt door de Haagse tramhistoricus Johan Blok. Tientallen jaren werk zijn er in gaan zitten om de bak te kunnen toevoegen aan de collectie van de Tramweg-Stichting. Dat kwam omdat de eigenaar, de heer Oldeheuvel, er veel geld voor wilde hebben. Op de plaats waar de tram stond, in een natuurgebied, wilde hij een echt zomerhuis realiseren. Maar kreeg daarvoor geen vergunning. Vanaf 1984 volgden vele gesprekken, procedures en een rechtsgang.

Uiteindelijk vond op 18 september 2016 de overdracht aan de Tramweg-Stichting plaats nadat de eigenaar de procedure bij de hoogste rechtbank, de Raad van State, had verloren. Betrokken waren in den beginne Rob Stamkot, Gerard de Graaf en Peter Kalse.



Sinds midden jaren '30 TET-1 als zomerhuisje in Overdinkel. Foto: Carlo ter Ellen.



2016, wagenbak in handen van de TS. Het dak ging er als eerste af. Foto: Ronald van Apeldoorn.

Later bemoeiden Jaap Nieweg en Jos Koopmans zich met de materie namens de Tramweg-Stichting. De laatste startte in 2017 met de restauratie in het depot van de Tramweg-Stichting te Overloon. David Horvers haakte later aan bij de kleine werkgroep, die van tijd tot tijd werd versterkt door enkele andere liefhebbers.

Restauratie

De TET 1 kreeg in 2014 de hoogste status "A", in het register van de Mobiele Collectie Nederland. Dat opende weer de weg naar subsidies van het Prins Bernhard Cultuur Fonds en het Mondriaan Fonds, nadat er een restauratieplan en beschrijving van waren gemaakt.

Van de bak is, na zes jaar hard werken, inmiddels alles verwijderd van wat er niet op hoort.

Er is nu een goed casco opgeleverd dat de basis vormt voor verdere restauratie en waarbij zelfs het frame gedeeltelijk is vernieuwd. Er is een nieuwe truck gebouwd en gereviseerde wielstellen met motoren zijn beschikbaar. Daarnaast zijn er veel onderdelen aangemaakt en verzameld.

Daarbij zijn ook de twee Golden Glow schijnwerpers te noemen die verkregen werden van het Historisch Genootschap. De TET-wagens hadden aan één zijde zo'n schijnwerper identiek als die van de NZH.

Vanuit de praktische gedachte van een mogelijke inzet ergens op een tramnet in Nederland, is er gekozen om de truck uit te voeren in normaalspoor 1435 mm in plaats van het originele kaapspoor 1067 mm.



Met de opbouw is begonnen en de bak staat inmiddels op een nieuw basis-frame. Foto's Jos Koopmans en Raymond Naber.

Plannen en toekomst van de TET 1

Er zijn veel plannen gesmeed om de tram terug te brengen naar Enschede en tentoon te stellen in de Museumfabriek te Enschede, maar daar was uiteindelijk geen plaats voor.

Aanjager van dit alles is Jan Astrego, die de tram niet alleen wil laten zien maar ook ermee wil rijden op een stukje historisch traject.

Begin november 2023 is de kogel door de kerk gegaan dat de restauratie in Haaksbergen wordt voltooid bij de Museum Buurt Spoorweg (MBS).

In eerste instantie een optische restauratie waarbij het zo goed moet zijn gedaan dat het een latere rijvaardige restauratie niet in de weg zal staan. Streefjaar voor een optische gerestaureerde TET 1 is 2025, bij het 700-jarig bestaan van de stad Enschede. Medewerking van de gemeente Enschede is toegezegd.



David Horvers en Jos Koopmans in Overloon.



Voor de foto in november 2018 met rechtsboven de Golden Glow schijnwerper. *Foto Jos Koopmans.*

Eind november 2023 werd aldus de laatste hand aan bak en truck gelegd in Overloon. Begin 2024 gaat de bak naar Haaksbergen.

Dat is ook een mooie afsluiting voor de inmiddels 83 jarige Jos Koopmans. Het is eveneens het einde van de TS-werkgroep in Overloon.



Aspotdeksel van de TET-1.



Elektromotor met wielstel.

Foto's Raymond Naber.

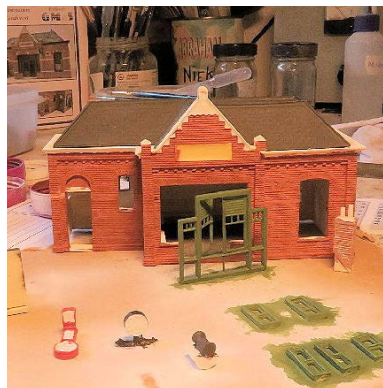
MODELBOUW "Tramstation Zandvoort" door Niek Hesp

In het voorjaar van 2023 kocht ik bij Tillymodels het "Tramstation Zandvoort". Voor ons Historisch Genootschap De Blauwe Tram een "must have"! Het bouw pakket wordt geleverd in schaal H0 1:87. Samen met de NZH-tram schaalmodellen uit de collectie van het Genootschap zal dit gebouw een welkome aanvulling vormen.

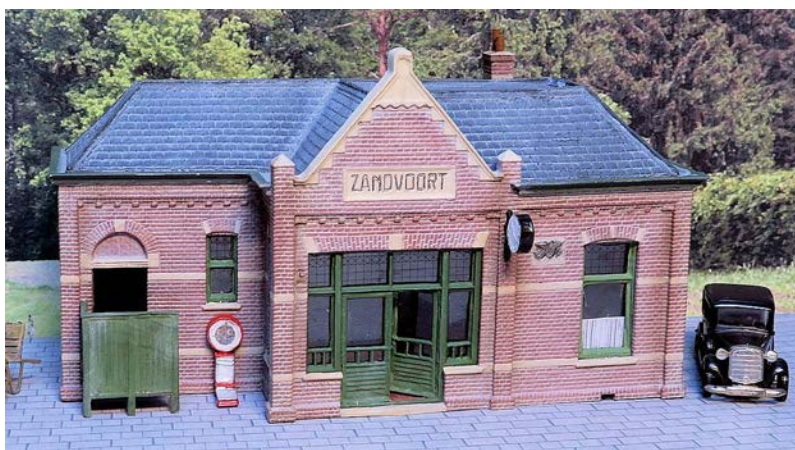
De foto's laten zien hoe de opbouw van deze maquette is gegaan. Het gebouw is vervaardigd van resin en heeft mooie details, die zeker goed tot uiting zullen komen.



Na het assembleren, schoonmaken en van primer voorzien, volgt het edele handwerk, namelijk het schilderen!!!



Het was best een uitdaging om het model zo natuurgetrouw mogelijk weer te geven naar voorbeeld van het gebouw destijds. Het was dan ook prettig dat de fabrikant van dit model een opsomming van de toe te passen kleuren heeft gegeven in de bijsluiter.



Er is ook binnenverlichting aangebracht middels SMD-ledjes.

Zelf ga ik verder om hierna een diorama te maken met dit tramstation Zandvoort, compleet met vier tramsporen en bijgebouwen zoals dat vroeger in gebruik was. Wordt vervolgd!

Tramstation schaal 1:87.

RESTAURATIE HTM 402 door Johan Kres

Voor de balkonruiten van de HTM 402 zitten roeden om te voorkomen dat leunende passagiers "door het glas gaan".

De roeden en de messing beugels (totaal acht stuks) waren er niet meer en om deze te reproduceren in gietvorm is erg duur. Ons Genootschap heeft zonder kosten nieuwe gemaakt uit messing staf- en plaatmateriaal. Samen met Raymond is er gezorgd voor de nabewerking en het polijstwerk.



Boren in vierkant messingstaf.



De afzonderlijke delen in opstelling nog voor het hardsolderen.

Maar er was meer nodig voor dit bijzondere rijtuig, namelijk vier stuks scharnieren t.b.v. de valbeugel. Dit was een beveiliging voor de passagiers om tijdens de rit niet uit het rijtuig te vallen.

Jan Meijers draaide uit vierkant messing één setje dat later werd losgezaagd en verder handmatig bewerkt. De zwartwit foto op de volgende bladzijde laat zien, op eenzelfde type rijtuig (HTM 408), hoe de valbeugel via buizen is samengesteld. Tijdens de rit zijn deze naar beneden geklapt.



Jan Meijers achter de draaibank.



Johan Kres bezig met het edele handwerk.



Aan twee zijden gedraaide vierkant.



Doorgezaagd en sleuf pasgevijld.



Voorzien van bout en moer.



Rode markering op de foto geeft aan waar de scharnieren van de valbeugel zich bevinden.

Eindpunt van de HTM-lijn 4. Zijdeweg, Marlot.

De HTM 402 kreeg een tweede leven en verkeert nu weer in oorspronkelijke staat.

In ons jaarverslag van 2021 op bladzijde 45 is goed te zien dat er voortgang is geboekt met het herstel hiervan.

In afwachting van de inrichting van de nieuwe werkplek, hier in het HOVM, gaan de vrijwilligers weer verder met de restauratie van dit unieke open aanhangrijtuig uit 1896.



Gezegend met hoge temperaturen van zo'n 30 °C, prachtig najaarsweer, verliepen de twee Monumentendagen gezellig en met een behoorlijke toeloop. In de remisehal van het Haags Openbaar Vervoer Museum (HOVM) stond de stand van het Historisch Genootschap. Eveneens hadden wij op zaterdag een tweede stand in Voorburg nabij de dorpskerk.



Johan Kres in de stand in de HOVM remisehal.



In Voorburg was André van der Ploeg en Georg Groenveld actief.

Uiteraard was er ook een stand van het Haags Openbaar Museum waar allerlei zaken zoals boeken en tramspulletjes werden aangeboden. In de remisehal stond verder een mooie modelbaan van LEGO met Haagse trams. En er waren poffertjes en broodjes worst te koop. Die laatste snack werd goed verkocht ondanks de extreem hoge temperatuur die dagen.



HTM-trams van LEGO deden hun rondjes op de modelbaan.



Geïnteresseerde bezoekers bij onze stand. Rechts André Pop.

En natuurlijk waren er vele historische Haagse-en NZH-trams te bewonderen in de remise en expositieruimten. De tentoonstelling over interlokale trams was nog te zien waarbij ook enkele vitrines met objecten van ons Genootschap.

Buiten reden de historische trams op beide dagen in een kwartierdienst. Ingezet werden de NZH A 106, A 327, HTM 36, 77, 265 en de HTM PCC's 1022, 1210 en 1304. Voor dit evenement was tevens een fraaie affiche ontworpen. Er werd gereden over de nieuwe rails van lijn 17 tussen de Grote Kerk naar het Statenkwartier over lijn 11 naar de Scheveningen Haven. Terug werd gereden over lijn 11 naar het HOVM en vandaar via station Den Haag HS weer naar de Grote Kerk.



Affiche ontwerp Martin Naber.

Over de ruit heen kijken naar het buitengebeuren.

Door de hoge temperaturen waren de beide NZH-wagens, waarvan de ramen volledig open kunnen, favoriet en steeds goed bezet. De kaartjes werden in de trams bij de kaartverkoper (conducteur) gekocht en vervolgens was het museum, rijksmonument, kosteloos toegankelijk.

Het HOVM en het Historisch Genootschap kunnen terugkijken op een zeer geslaagd weekend getuige de positieve reacties van het publiek en daar doen we het toch allemaal voor.



Als trambestuurder, "wagenvoerder", moet je door omstandigheden of gezien een "hogere" leeftijd op den duur afscheid nemen van dit mooie vrijwilligerswerk.



Op deze Open Monumentendag gaven collega trambestuurders, Johan Kres en Raymond Naber, op dit 'treurige' moment voor Ruud Smits, een kleine attentie als aandenken en blijk van waardering voor deze immer collegiale collega.

UPDATE TRAMLIJN 19 door Han Geijp



In september 2023 legde de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) de werkzaamheden op de Mekelweg m.b.t. de aanleg van de nieuwe trambaan tijdelijk stil vanwege leveringsproblemen. In december 2023 is daar een oplossing voor gevonden en inmiddels is de nieuwe planning voor het vervolg van de werkzaamheden bekend.

Nieuwe planning. Bij het maken van de planning is door MRDH rekening gehouden met tentamen- en examenactiviteiten van de TU Delft en met de beperkte beschikbaarheid van gespecialiseerde spoor- en civiele ploegen als gevolg van de grote opgave aan het Nederlandse spoornetwerk in 2024.

Informatie bord bij de Aula.

MRDH heeft vanaf nu ongeveer een jaar nodig om de hele trambaan aan te leggen. De werkzaamheden op de Mekelweg vinden gefaseerd plaats, te beginnen aan de zijde van de Aula en eindigend ter hoogte van gebouw X. Naar verwachting zijn de werkzaamheden op de Mekelweg eind 2024. In het voorjaar en de zomer van 2025 worden alle installaties uitvoerig getest en wordt trampersoneel opgeleid. Aansluitend kan tramlijn 19 in de tweede helft van 2025 in gebruik worden genomen. Over het exacte moment waarop de trams volgens dienstregeling rijden, is de MRDH nog met de vervoerder in gesprek.

Waarom een andere trambaan. De trambaan op de TU Delft Campus moet worden vervangen omdat HTM niet meer met de GTL8.trams (8 ton aslast en 700A vermogen) maar met de in 2015 aangeschafte RegioCitadis.tram (12 ton en 1200A) gaat rijden. De ondergrondse intra ten behoeve van het reduceren van de elektromagnetische velden was daardoor niet meer geschikt. Het vervangen van de gehele trambaan bood de mogelijkheid om ook diverse optimalisaties en innovaties aan te brengen. Zo heeft prof Pieter Kruit het door TU Delft gepatenteerde EM reductie systeem verbeterd en hebben prof. Erik Schlangen en As. prof. Michael Steenberg van de TU Delft Faculteit CITG optimalisaties in de trambaanconstructie bedacht om trillingen voor de TU Delft omgeving te verminderen en Levensduur te verlengen en de kosten te verlagen (L.C.C.).

Samenwerking.

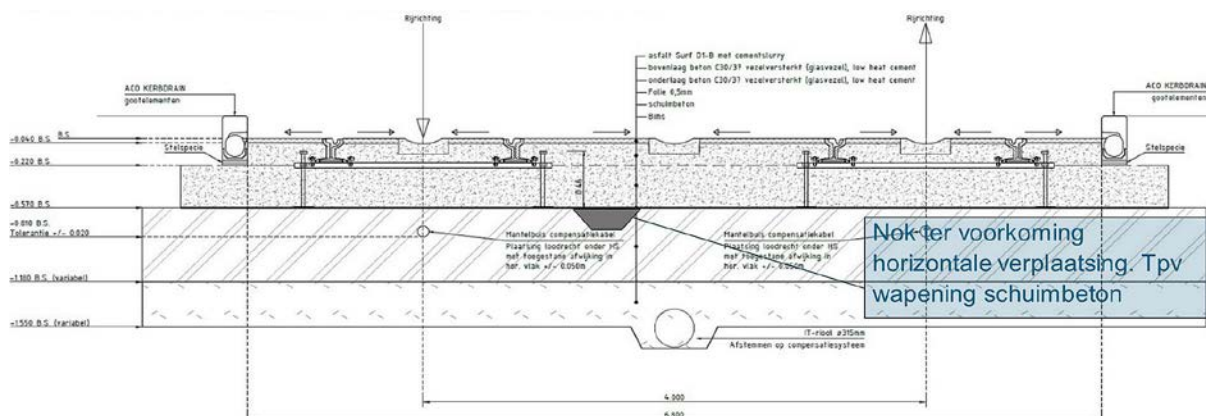
Door samenwerking van de projectteams van MRDH, TU Delft en de betrokken TU Delft wetenschappers zijn na het analyseren van de eisen, oorzaken en infra maatregelen is deze tabel tot stand gekomen.

Allen mogen natuurlijk geen negatief effect hebben op het EM Reductiesysteem

Eis	Oorzaak	Maatregel
Beperken van ongecontroleerde scheurvorming	Als gevolg van ongelijke zettingen (z-richting)	- Creëren van een soort van "oplegging" ter plaatse van dilataties en scheurleiders door het onderliggende schuimbeton te lokaal te wapenen . - Toepassen van vezelversterkte beton .
	Als gevolg van krimp bij het uithardingsproces (x-richting)	- Toepassen van folie tussen onderlaag beton en het schuimbeton. - Toepassen van Low Heat (LH) cement . - Toepassen van dilataties en scheurleiders
	Als gevolg van thermische belastingen (x-richting)	- Toepassen van dilataties
Beperken van trillingen		- Toepassen vezelversterkt beton ; Gebruik van kunststofvezels ter voorkoming van zwerfstromen
		- Toepassen van een 0,57 m dikke baanconstructie
		- Opruwen stortvlak van de onderlaag tbv meewerkende massa van de uitvullaag
Beperken van vervormingen in y-richting		Toepassen van een 'nok' onder de baan

De trambaanconstructie is opgebouwd uit een fundering van BIMS en schuimbeton waarop twee lagen beton zijn gestort. Door het toepassen van een evenwichtsconstructie ontstaan zo min mogelijk zettingen. De bij HTM gebruikelijke bitumineuze laag tussen onder- en bovenlaag beton wordt grotendeels weggelaten. Deze laag dient om de betonlagen bij einde levensduur van de spoorstaven eenvoudiger van elkaar te kunnen scheiden.

Uitkomst van het onderzoek en trilling metingen bij Randstad waar de HTM trams RegioCitadis en de Avenio rijden is de eis dat onder- en bovenlaag als één massa dienen te functioneren. Het storten van de baan in meerdere losse lagen is in de basis niet wenselijk uit het oogpunt van trillingen. Nu wordt deze 'losse' laag alleen ter plekke van bij de scheurinleiders toegepast om juist daar de vervorming door krimp en buiging voldoende op te vangen.



Dwarsprofiel Mekelpark tussen masten bovenleiding t.p.v. spoorstaafondersteuning.

Vervorming en scheuren. Vervormingen in langsrichting (x) door uithardingskrimp en temperatuurverschillen worden door dilataties en scheurinleiders in de trambaan gecontroleerd opgenomen. Door de scheurinleiders zal de trambaan in de dwarsrichting (y) gedeeld worden in segmenten. In het meest ongunstige geval is er geen constructief contact tussen de segmenten onderling. Hierdoor zouden in dwarsrichting de segmenten afzonderlijk kunnen gaan schuiven ondanks de vier stalen doorlopende tramrails waar door ongewenste spanningen in de tramrails ontstaan. Ter voorkoming van de verschuivingen of spanningen in de tramrails wordt een betonnen nok aan de onderzijde van de trambaan aangebracht en onder iedere scheurinleider wordt in het schuimbeton een stalen bewapening toegevoegd.

Zelf helend vezel versterkt beton. Er is gekozen om zelfhelend Vezel versterkt beton (SSCC) toe te passen. Een composiet van beton met kunststofvezels. Dit beton vergroot (net als traditionele wapening) de treksterkte van het beton. Hiermee levert het een positieve bijdrage aan het beperken van de scheurvorming bij krimp en buiging. Door zelfhelend beton toe te passen worden de scheuren steeds weer gerepareerd.

De spoorstaven in Mekelpark hebben een verwachte levensduur welke groter is dan de duur van de overeenkomst (30 jaar). Dat komt onder andere door de relatief lage frequentie tramverkeer, het toepassen van een hogere hardheid van het staal in de spoorstaven in de bogen, het toepassen van ruime boogstralen en het toepassen van spoorstaafconditionering bij de boog bij de van den Broekweg.



Het traject tussen de Aula en Mekelpark.



Werkzaamheden aan het wisselcomplex op de Broekweg tegenover gebouw X.

In de Dorpskerk van Leidschendam werd een Thema-avond georganiseerd over de Blauwe Tram.

De Stichting Vrienden van de Dorpskerk Leidschendam en de in 1998 opgerichte Vereniging Erfgoed Leidschendam maakte in de regio reclame voor deze avond.

Het was dan ook "volle bak" in het fraaie kerkje uit 1653, ook wel 'De Peperbus' genoemd, nabij de bekende sluisjes in Leidschendam.

De presentatie was in handen van Idsard Bosman en Fred van Ruiten en werd geopend door Jaap Hoogendam, voorzitter van de Stichting Vrienden van de Dorpskerk. Veel fotomateriaal en diverse speciaal voor deze avond gemonteerde films passeerden de revue.

Het programmaboekje.



Ruim zestig jaar na de opheffing van de Blauwe Tram speelt dit iconische vervoermiddel in de harten van menig Leidschendammer en Voorburger nog steeds een grote rol van betekenis. In het begin van de jaren twintig toen de auto in het straatbeeld nog tot een zeldzaamheid behoorde, kon het publiek vanaf 11 april 1924 kennis maken met de Blauwe Tram.

Bij de halte Damlaan in Veur speelt het muziekkorps terwijl burgemeester Keyzer van Leidschendam zich met een aantal 'genodigden' verzamelen om dit nieuwe vervoersfenomeen te aanschouwen. De rijtuigen van 'De Blauwe', zoals deze tram liefkozend werd genoemd, werden gebouwd door de firma Ganz en Co. te Boedapest en behoorden volgens velen tot de allermooiste rijtuigen die destijds op het spoor hadden rondgereden. Aldus beschreven in de fraaie brochure die elke bezoeker op zijn/haar zitplaats die avond aantrof.

Ondanks alle mooie verhalen en de vele dierbare herinneringen kwam er op donderdagavond 9 november 1961 bij de remise aan de Parkweg te Voorburg een einde aan het tijdperk van de Blauwe Tram. Burgemeester Banning van Leidschendam sprak nog enkele woorden ten afscheid, en overhandigde namens zijn collega-burgemeester Feith van Voorburg en burgemeester De Kool van Voorschoten een doos sigaren aan wagenvoerder Vrolijk en de conducteurs Van der Blom, Martienus en De Hondt.



Idsard Bosman presenteerde het eerste deel van deze thema-avond en ging onder andere in op de onteigening van grond voor de aanleg van het baanvak tussen Den Haag en Leiden. Foto rechts een gedeelte van de zaal met geïnteresseerde bezoekers.

KATWIJK aan ZEE, De Blauwe Tram toen en nu. door Johan Kres



In 1960 vertrok de laatste Blauwe Tram uit Katwijk aan Zee maar nog immer is deze niet uit het straatbeeld verdwenen 63 jaar later. Dit is toch wel bijzonder. Voor hobbyisten die de tram nog gekend hebben, zijn er legio herinneringen maar ongetwijfeld zullen de Katwijkers die ook hebben.

Het krappe eindpunt van vroeger zou heden volstrekt niet volstaan vanwege de veiligheid, de toegenomen drukte in het verkeer en de toeristen. Dat vele reizigers van toen het oude eindpunt van de tram zijn gaan missen is denkbaar. Verder moeten we hierbij ook niet vergeten dat de trams "op leeftijd waren" en men geen nieuw materieel kon aanschaffen. Vergeleken met de moderne auto's en bussen waren de trams in de jaren vijftig en zestig oude voor-oorlogse voertuigen die men wilde vervangen of afdanken. En toch is men in Katwijk de Blauwe Tram niet vergeten getuige de vele namen met Tram erin. Er is een snackbar aan de Tramstraat 9, die zich TRAM 9 noemt. Zo ook een parkeergarage aan de Tramstraat, het winkelcentrum heet "DE TRAMBAAN". En de tandarts heeft in zijn gevel meerdere grote afbeeldingen van "de goede oude tijd". Zou de tram dan toch worden gemist....?



Op uitnodiging hebben Raymond Naber, zijn zoon Martin en Han Geijp deelgenomen aan de donateursbijeenkomst van de Stichting 'De Nieuwe Blauwe Tram'.

Met belangstelling volgen wij de vorderingen van dit restauratie project aan een NZH-replica tram A 619/620, mede ook om verslag te kunnen doen aan onze donateurs.

Per Trabant reisden wij vanuit Delft via Pijnacker naar Haarlem om daar het project A 619/620 te bekijken. Met oud naar oud toe is een bijzondere belevenis. Martin, de eigenaar van deze DDR-trabi merkte tijdens de rit dat er een rood lampje op het dashboard ging branden. Na een kleine inspectie bleek dat de snaar van de dynamo slipte. De snaar werd strakker gezet langs de kant van de weg, waarna het drietal weer veilig verder konden.



Samenwerking van vader en zoon was weer optimaal. Bijna alle reparaties, bij deze ludieke auto's, zijn eenvoudig uit te voeren.

Het was druk in Haarlem in de hal waar de donateurs zich lieten voorlichten door de vrijwilligers van het restauratieteam. Het deed ons denken aan de sfeer en de geur van destijds 1977, toen wij nog werkzaam waren als Werkgroep Voorburg tijdens de restauratie van de B 412 bij Starlift. In Haarlem waren in de ruime hal veel onderdelen te zien waarvan onderstaande foto's een indruk geven.



Uitleg bij de nieuw samengestelde compressor. Compressor, aan de andere zijde.

3-D geprinte behuizing van de luchtpomp.



Een uitstalling van nieuwe gietstukken.

Techniek in werking getoond.

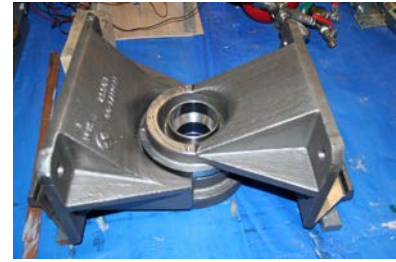
Compleet raammechaniek.



Deel van de banken.



Buigmal voor de plafondplaten.



Gegoten en nabewerkte taatslager.



Josina van der Horst toonde het taatslager dat de scharnierverbinding gaat vormen tussen de twee rijtuigbakken.



Twee plafondplaten zijn aangebracht. Als proef eveneens een verlichtings ornament. Buiten zijn de tandwielkasten aanwezig.



Geslepen glazen voor de plafondverlichting zijn nieuw vervaardigd naar origineel model uit ons depot.

Later op die avond werd het NZH-aanhangrijtuig B 303 van stal gehaald voor een avondrit door Den Haag. Het rijtuig onderging een modificatie aan de onderstellen en werd gekoppeld aan de A 327.



Bij het HOVM staat de A 327 en B 303 klaar voor vertrek.

Het aanhangrijtuig B 303 na herstel weer op de baan.



Een betere foto van de B 303 maar nu achter de A 106. Een proefrit aan het eindpunt Scheveningen Haven. Foto's R. Naber.

Reacties van donateurs

1. **André van der Ploeg**, Beste Han en Georg,

Hartelijk dank voor het toezenden van het Jaarverslag 2022!! Het is een cadeautje zoals jullie het uitgevoerd hebben. Weer een fantastisch mooie uitgave met veel interessante artikelen, foto's en verhalen, een genot om door te bladeren en te lezen. Er is door jullie heel veel tijd ingestoken en daarvoor wil ik jullie heel hartelijk bedanken.

2. **Jan Sloof**, Ik heb genoten van het doorlezen van het jaarverslag 2022. Hartelijk dank!!!

Op blz. 57 staat bovenaan in bijschrift foto (vernietiging trams): "Voorschoten, 27-11-1961" dat moet eigenlijk zijn: Leiden. Het is op het hulpspoor naast de dubbelspoor trambaan die op zijn beurt naast de Voorschoterweg lag. Alles gemeente Leiden.

Hiermee wil Voorschoten ontheffen van de smet vernielers te zijn (grapje). Bijgaande foto van J. Bolle uit Museum Voorschoten.

3. **Sam de Lange**, Beste Georg en Han, Hartelijk dank voor de toezending van het jaarverslag over 2022 dat, als gebruikelijk, wemelt van de taalfouten. Ook in het stukje van mij dat tot mijn verbazing wel lijkt te zijn overgetikt. (Ja, ik weet het, ik ben medeschuldig in dit geval.) Maar dat doet er niet toe want de mensen zullen er geen verkeerde gedachten of andere problemen door krijgen.

Iets anders is dat met de volgende zaken. De prijs van een tramrit Haarlem - Alkmaar is nooit 20 cent geweest zoals wordt beweerd op blz. 9. Het grijze plaatje toont de prijs 52,5 cent voor de tweede klasse. Het oranje kaartje uit later tijd, na afschaffing klassenonderscheid en na inkorting tot het Soendaplein vermeldt voor de volledige rit een prijs van 45 cent. Voor 20 cent mocht je door 4 secties rijden maar het is mij niet duidelijk welke vier dat in dit geval waren. De daarbij geplaatste foto is mogelijk uit 1908 maar toont zeker niet een rijtuig van de serie B72-74 die pas in 1921 op H-A verscheen. Op blz. 32 staat een kaartje getekend door Dick van der Spek maar de aanduidingen W1 - W4 zijn daaruit verwijderd terwijl die juist voor het begrip van het bijbehorende verhaaltje essentieel zijn.

RE, Han, Beste Sam, *Via je zoon Hans hebben wij begrepen dat je weer aardig bent opgeknapt en gelet op je reactie op ons jaarverslag klopt dit ook wel. Wederom onze hartelijke dank hiervoor!*

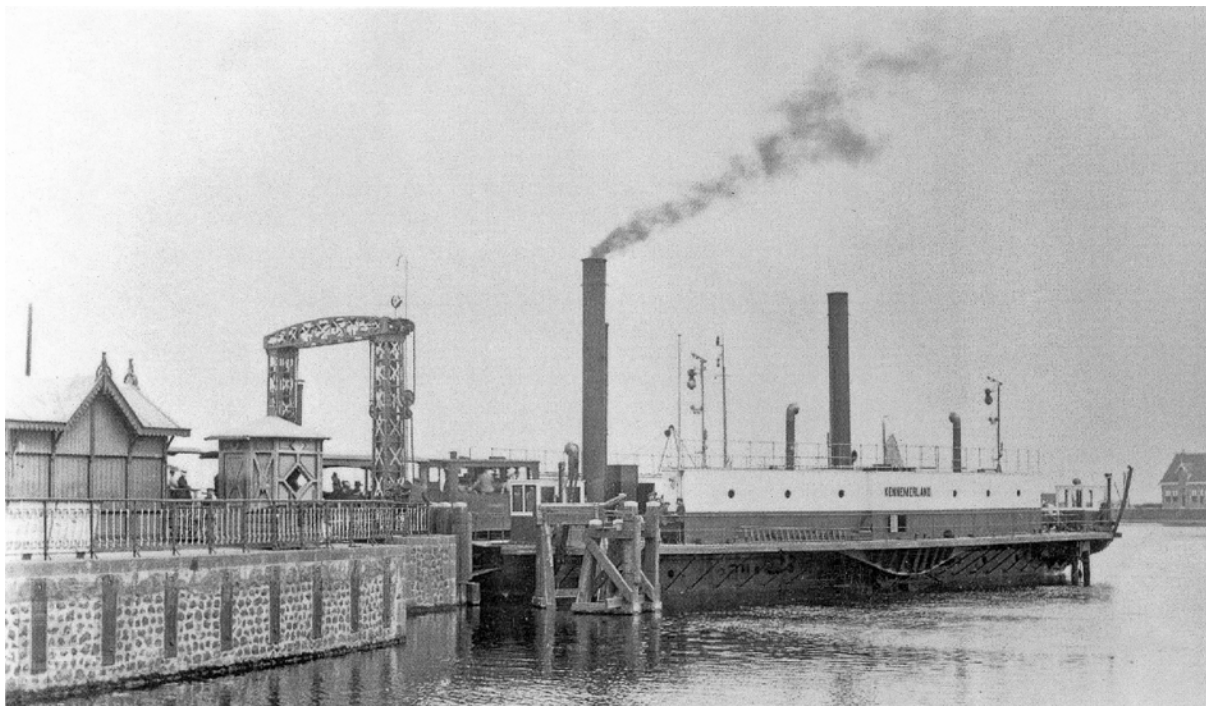
Dat er mogelijk in jouw verhaal is "ingebroken" komt wellicht door onze eindredacteur Angelika Koek, die met name de leesbaarheid graag optimaal wil weergeven. Overigens heb je ook weer melding gemaakt van taalfouten in het jaarverslag. Graag willen wij van je weten waar die 'missers' dan zoal zijn gemaakt. Wellicht zouden wij vooraf een concept naar je kunnen mailen om dit euvel te ondervangen. Wij hebben daar overigens met verscheidene mensen van tevoren naar gekeken...maar het kan best zijn dat wij er helaas overheen hebben gekeken.

Wat de prijs van een tramrit betreft heb je helemaal gelijk. Wij hebben daar niet bij stil gestaan en voor de sfeer een kleurrijk vervoerbewijs uit onze collectie toegevoegd.

Zo'n gedetailleerde kennis uit die perioden is bij ons als ietwat "jongere generatie" niet altijd in huis zullen wij maar zeggen. Over de tekening van onze vriend Dick van der Spek heb je zeker een punt. Mogelijk dat Dick ons hierover nog zal benaderen. Al met al hopen wij echter dat je ons nog lang in goede gezondheid bij de les zal houden. Hartelijke groeten.

4. **Hans Koppelman**, Beste mensen, dank voor het toezenden van het Jaarverslag 2022. In dit, prima verzorgde jaarverslag staat een artikel over de tram Haarlem-Alkmaar, bladzijde 4 en verder. Als aanvulling hierop kwam ik bij de NVBS-beeldbank laatst nog een leuke foto tegen van de spoorpont over het Noordzeekanaal.

De foto heeft in de NVBS-beeldbank de onderstaande tekst meegekregen: "Reproductie van een foto met locomotief 7 of 8 Stoomtram Haarlem - Alkmaar op de stoompont Kennemerland bij Velsen". Vanaf 1918 exploiteerde de NZHTM de lijn en kregen de locomotieven van Backer & Rueb de nummers A 57 en A 58. Wellicht is dit nog een leuke toevoeging aan dit verhaal. Met vriendelijke groet, Hans Koppelman, P&R coördinator namens NVBS.



Reproductie van een foto met locomotief 7 of 8 Stoomtram Haarlem-Alkmaar op de stoompont "Kennemerland" bij Velsen. Vanaf 1918 exploiteerde de NZHTM de lijn en kregen de locomotieven van Backer & Rueb de nummers A 57 en A 58.

Foto: NVBS-beeldbank.

5. Gerda Boudewijn, Aan de redactie: Han Geijp en Georg Groenveld. Het was een aangename en ook wel een emotionele verrassing om in de uitgave van het jaarverslag 2022 een in memoriam van Joop te lezen. Het heeft me geraakt en goed gedaan dat mijn man een mooie plek heeft gekregen in het blad. Joop had een warm hart voor het genootschap en las met veel aandacht het toegestuurde blad. Het was goed om te lezen dat Joop behalve om zijn schilderkunst ook gewaardeerd was als vriend. Hij heeft dat ook als zodanig gevoeld. Ik wil jullie hartelijk bedanken voor deze bijdrage. Joop wist zich altijd gehoord en gezien door jullie beiden. Ook ik ben ook niet vergeten en dat is een troostrijke gedachte. Na een jaar alleen ben ik op zoek naar nieuwe balans in het leven. Ik prijs me gelukkig en dankbaar met een goede gezondheid. Ik ben wel alleen, maar zeker niet eenzaam. Met vriendelijke groet, Gerda.

6. Dick van der Spek, Dag Georg en Han, Het Jaarverslag in goede orde ontvangen. Een prachtige uitgave wederom, 63 pagina's op zwaar papier met een keur aan afbeeldingen. Hulde aan de samenstellers. Het had mooi geweest wanneer het kustlijnenboek was uitgekomen in 2022. Maar alles nu buiten mijn bereik. Al lang geleden alles ingeleverd, alle proeven zijn gepasseerd, ook de final PDF. Willem is nu aan zet. Hij is druk doende met een drukker en de contacten met de winkels, verkooppunten, etc. Ik zit met smart te wachten mag ik bekennen. Maar voorlopig heb ik nu door jullie verslag veel leesvoer tot m'n beschikking. Dank voor toezending. Zodra er maar even wat nieuws is te melden over het boek, laat ik dat jullie weten. Met vriendengroet, Dick.

UITBREIDING MUSEALE COLLECTIE door Georg Groenveld
Aanwinsten 2023

Attributen:

Olielantaarn met afzonderlijk rood voorzetglas, op achterzijde: '1004'.

Aluminium asbak 'NZH', (verticaal model).

Stuk bovenleiding, aangetroffen na het bombardement van de woonwijk Bezuidenhout, Den Haag op 3 maart 1945, (Karel van Ipenburg).

Manometer 1-12 kg/cm², 'Schäffer & Budenberg, Magdeburg-Buckau', (Joek Vlasblom).

Messing naamplaat 'BUIKSLOOT', (570x125 cm), van NHT-locomotief 4, gebouwd bij de firma Backer & Rueb te Breda in 1888.

Zeven interieurborden:

'Niet spreken met bestuurder', 'In-en uitstappen over achterbalkon',

'Voor-/achterbalkon 3/7/7 plaatsen', 'A 14', '4 zit-/6 staanplaatsen',

'Op- of afspringen gedurende de rit is verboden',

'In geval van nood handgreep krachtig naar beneden trekken'.



Amsterdam, Tolhuis: werkplaats, oktober 1898. Personeel bijeen voor loc 4 "BUIKSLOOT", in 1888 in dienst gesteld.

Let vooral eens op de attributen die de werkers van weleer in hun handen vasthouden, van hamer, wringijzers en oliespuit tot drijfstang.

Foto: Historisch topografische atlas, Gemeentelijke Archiefdienst Amsterdam.

Emaille bordje 'HAARLEM', Aluminium bord 'De toegang tot den tramweg is verboden' en interieurbord 'Niets buitensteken',
(Henk Eijssens).

Tegeltje opheffing locaaldienst Amsterdam-Sloterdijk, 6 oktober 1954,
(Karel van Ipenburg).

Model haltekantoor Zandvoort met eindmasten bovenleiding, schaal 1:87.

Documentatie:

Dagrapport conducteur Haarlemse Tramweg-Maatschappij, (paardentram): Wagen- en ritnummer, aantallen passagiers, abonnementen en vervoerbiljetten van f 0,05 en f 0,10.

Materieelboek van de Haarlem-Zandvoort Maatschappij, (afm. 42x32 cm, gewicht 3,5 kg) met een overzicht van "Aanmerkelijke herstellingen" in de periode van 1899-1919.

E.S.M.

'Bestek en voorwaarden voor de levering van bereid eiken wisselhout' met los inschrijvingsbiljet, (februari 1910).

Elf aanschrijvingen, bestemd voor het rijdend personeel:

No. 1 en 2 (1904), no. 58 en 93 (1905), no. 179 (1907), no. 194 (1908), no. 202, 203, 204 en 210 (1909), no. 393 (1917).

Tarieven en bepalingen voor de uitvoering van het lokaalreizigerstarief.

Handleiding personeel treinen met treinschakelsysteem.

Rolleersysteem Winterdienst 1911/12, Zomerdienst 1917 en 1919 voor het personeel van Amsterdam-Zandvoort, Haarlem-Bloemendaal, Haarlem-Overveen en Ceintuurbaan.

Blanco maandabonnementkaarten E.S.M.-E.N.E.T. jaren 1915 en 1916 voor de trajecten Amsterdam-Zandvoort, Haarlem-Overveen, Haarlem/Amsterdamse Poort-Tempeliersstraat, Sloterdijk-Halfweg, Liedebrug-Haarlem, Haarlem-Overveen, Haarlem-Bloemendaal, Haarlem-Aerdenhout en Aerdenhout-Zandvoort.

Zestien dienstregelingboekjes: Najaar 1905, Zomer 1906, Winter 1906/07, Zomer 1907, Winter 1907/08, Zomer 1908, Zomer 1909, Winter 1909/10, Zomer 1910, Winter 1910/11, Zomer 1911, Winter 1911/12, Zomer 1912, Winter 1912/13, Winter 1913/14 en Winter 1914/15.

Zeven dienstregelingkaarten:

Zomer 1917 en 1919: Amsterdam-Sloterdijk,
Zomer 1919, 1920 en 1922: A'dam-Sloterdijk en A'dam-Zandvoort,
Winter 1920/21: A'dam-Sloterdijk en A'dam-Zandvoort,
Winter 1922: Ceintuurbaan-Bloemendaal en Station-Overveen.

Twee tienrittenboekjes no. 0440 en 9701 'Amsterdam-Zandvoort of omgekeerd' met elk tien ongebruikte kaarten voor een enkele reis.

Kaart voor schoolbezoek traject Haarlem/Station-Bloemendaal (1912). Idem no. 2329 Ceintuurbaan, (afgegeven 25 juni 1913).

Boekje met tien schadeformulieren in duplo, (met carbonpapier!).

'Dagstaat der Ontvangsten Vijf- en Tienrittenkaarten'.

'Instructie voor de behandeling der biljetten'.

Dossier met zevenenzeventig reacties van E.S.M.-personeel voor het volgen van taallessen Engels.

Reglement van de Toneelvereniging der E.S.M., opgericht 27-1-1913 en diploma van de Toneelvereniging E.S.M. ten name van H. Vreem.

Vijf originele foto's:

Baanaanleg op de Amsterdamschevaart met personeel en tram, (1904).

Zij-opname Métallurgique-motorrijtuig met personeel, (1904).

Detail zijkant Métallurgique-motorrijtuig met aanrijdingsschade.

Opleiding conductrice op het traject Amsterdam-Haarlem met de Métallurgique-motorrijtuigen 24 en 31, (april 1917).

Amsterdam, Spuistraat met driedelige E.S.M.-formatie, (15-2-1925).

Twaalf grootformaat professionele foto's op karton:

E.S.M.-dubbelsporige trambaan Amsterdamschevaart met overloopspoor.

Amsterdam, Admiraal de Ruijterweg met vrije trambaan ter hoogte van de R.K.-kerk.

Zij-opname Métallurgique-motorrijtuig met personeel, (1904).

Zij-opname Métallurgique-motorrijtuig 21, (1904).



Turfmarkt/Spaarne, E.N.E.T.-motorrijtuig 47. (Eén van de grootformaat bijzondere foto's, gescand en bewerkt).

Detail wagenvoerdersruimte Beijnes-motorrijtuig, (1918).
 Idem met geopende apparatuur.
 Apparatuur wagenvoerdersruimte aan de andere zijde.
 Zijkant Beijnes-motorrijtuig met apparatuur aan de onderzijde.
 Egalisering ondergrond voor een tweede spoor in de duinen te Zandvoort met E.N.E.T.-loc 200 en personeel Weg- en Werken, (1902).
 Remise Leidschevaart, E.N.E.T.-motorrijtuigen 45 en 51. Sporenverlegging Haarlem, Turfmarkt/ Spaarne, E.N.E.T.-motorrijtuig 47.
 Haarlem, Damstraat met E.N.E.T.-motorrijtuig, (onbekend nummer).



Deel van de twaalf grootformaat professionele foto's op karton.

Reglement voor de Vereeniging van personeel der E.N.E.T. van de E.N.E.T. Vriendenkring te Haarlem, (1 mei 1903).

Stamkaart op naam van J.H. Voskuil te Haarlem, nr. 80612 met abonnement febr. 1951, drie blanco dagabonnementen, vier blanco weekkaarten jaren '50 en blanco vrijkaart nr. 951 voor het jaar 1956, tariefbon werkplaats Rijnsburg voor rijtuigserie B 101 t/m/106, (Henk Eijssens).

N.Z.H.-rapportage, gedateerd Haarlem, 10 november 1950, bestaande uit 130 pagina's, aangevuld met 14 grafieken in verschillende kleuren samengesteld door de heer H.A. Sipkes, chef Administratieve Dienst. Berekeningen van de integrale kostprijs van de tramlijnen A'dam-Volendam, Zandvoort-Haarlem-A'dam en de tramlijnen in Zuid-Holland. Het ging om de vraag of bij opheffing sprake zou zijn van kapitaalvernietiging dan wel een nadelige exploitatie daar tegenop zou wegen. Elf N.Z.H.-personeelsbladen, periode 1925-1970.
 Ordner met N.Z.H.-dienstorders, periode 1927-1956, (André van der Ploeg).

Drie persfoto's:

Boedapester tramtrein bij Aerdenhout, 31 augustus 1957.

Tramviaduct Heemstede/Aerdenhout, 9 september 1957.

Tramstel A 609/610, halte Bezuidenhout-Den Haag, 7 november 1961.

Reclameblad N.V. Hazemeyer, Hengelo, E.S.M.-motorrijtuig 5, (1916).

Drie tijdschriftknipsels "Het Leven" met actualiteit E.S.M.-materieel, (1916).

Uit de nalatenschap van Paul Verra, medewerker van de TS-werkgroep Scheveningen: grote hoeveelheid ringbanden met Blauwe Tramfoto's en verschillende Blauwe Tramboeken voor de verkoop.

Affiche van de tentoonstelling 'De tram in Leiden 1879-1961' in 'Museum De Lakenhal' te Leiden.

Knipselboek opheffing Leiden/Stad, Leiden-Katwijk/Noordwijk, okt. 1960.

Affiche Haagsche Courant met o.a. de N.Z.H.-zomerdienstregeling 1939 van het baanvak Scheveningen-Den Haag-Leiden-Katwijk/Noordwijk,

Twee fotokaarten van proefritten in juli 1911 te Leiden en Katwijk aan Zee met motorrijtuig A 1.

Zes foto's feestelijke openingsrit op 16 oktober 1911 van Leiden naar Katwijk aan Zee met tussenstops in Rijnsburg en Katwijk aan den Rijn.

Zes ringbanden met ruim 500 foto's, 12 knipsels en circa 100 boeken van spoor- en tramwegen in binnen- en buitenland,
(Peter Koumans).

Vier bouwtekeningen: A 1004, A 401-409, B 401-410 en details A 400,
(Rob van Oostenrijk).

Tweeëntwintig stuks 6x6 kleurendia's en vijftwintig zwart/wit negatieven.

Foto's op karton:

Bouw E.N.E.T.-remise Leidschevaart, (1898).

E.N.E.T.-machinekamer stoomcentrale Leidschevaart.

Draaistel E.N.E.T.-motorrijtuig, remise Leidschevaart.

Presentatie eerste E.S.M.-motorrijtuig, remise Leidschevaart, (1904).

Eindpunt Zandvoort met eerste E.S.M.-motorrijtuig, (1904).

E.S.M.-motorrijtuig 1 met personeel, (1911).

Uitklapbaar vierluik Amsterdam/Haarlemmerweg met aanleg duinwaterleiding naast de E.S.M.-trambaan richting Amsterdam.

E.S.M.-motorrijtuig 7 met aanrijshade, remise Leidschevaart, (21 april 1906).

Brug over de Leidschevaart, Haarlem, (ca. 1910).

Draaistel E.S.M.-motorrijtuig, remise Leidschevaart.

Elektr. uitrusting E.S.M.-motorrijtuig, N.V. Hazemeyer, Hengelo, (1916).

Foto's:

Ketelhuis voormalige stoomcentrale Leidschevaart.

Machinekamer voorm. stoomcentrale Leidschevaart.

Elektrische centrale Leidschevaart.

E.S.M.-eloc met sneeuwschuiver en goederenwagen, remise Leidschevaart, (1910).

E.S.M.-motorrijtuig 32 met personeel, remise Leidschevaart, (ca. 1910).

E.N.E.T.-motorrijtuig 36 met aanrijshade, remise Leidschevaart, (okt. 1923).

N.Z.H.-eloc 1051 + goederenwagen C 154, A'dam, Spuistraat, i.v.m.

ontruiming haltekantoor, (1944).

Persfoto's:

Bruine foto vrije baan Admiraal de Ruijterweg, Amsterdam, (ca. 1925).

Idem Adm. de Ruijterweg, Amsterdam, rioleringswerkzaamh., (sept. 1930). Opladen N.Z.H.-motorrijtuig A 40, te Halfweg naar A'dam/N., (8-6-'32).

N.Z.H.-tramstel B 253-A 251, remiseterrein Leidschevaart, (ca. 1935).

Emplacement Sloterdijk met N.Z.H.-motorrijtuig A 74, (ca. 1937).

Ontsporing N.Z.H.-motorrijtuig A 401 op de Blauwpoortsbrug te Leiden op 1^e Pinksterdag, (31-5-'25).

Lisse, Vierkant, opening elektr. tramlijn Haarlem-Leiden, (30-12-'32).

Ooproep ontbrekende dienstletterborden: W, X, A en CC.

Zowel bij het normaalspoor als bij het smalspoorbedrijf werden metalen dienstletterborden gebruikt die aan de voorzijde van de tram werden geplaatst.

Deze borden dienden destijds ter verduidelijking voor het rijdend personeel bij de start van hun werkzaamheden.

Toen de Blauwe Tramlijnen in de jaren '50/'60 werden opgeheven, kwamen heel wat van die borden terecht bij tramliedhebbers. In de loop der jaren hebben wij een groot aantal exemplaren kunnen verwerven, voornamelijk afkomstig van het normaalspoorbedrijf.

Echter ontbreken er nog vier: namelijk de dienstletterborden W en X van de lokaaldienst Voorburg/Viaduct-Scheveningen. De A van de interlokale dienst Leiden-Den Haag. De CC van de forensendienst Den Haag-Leiden, die overdag in de remise Voorburg klaar stond om na vieren 's-middags weer uit te rukken richting Den Haag/Malieveld.

Vandaar onze vraag, wie ons aan één of meerdere van deze ontbrekende borden zou kunnen helpen, om zo onze erfgoedcollectie completer te krijgen!

Dat geldt trouwens ook voor dienstletterborden van de lijn Amsterdam-Haarlem-Zandvoort en de lokaaldienst Amsterdam-Sloterdijk, of de Blauwe Tramlijnen in het Waterland van Amsterdam/Noord naar Volendam en Purmerend. Ook deze borden zijn vanzelfsprekend zeer welkom!



Voorburg, Kon. Wilhelminalaan, halte Broeksloot, A 513 – B 502 – B 510, **W-dienst**, 14 januari 1956. Foto Hans van Engelen.

Den Haag, Schenkweg, halte Cornelis Speelmanstraat, A 507 – B 502, **X-dienst**, 27 juni 1954. Foto Hans van Engelen.

Voorburg, Parkweg, bij het Juliana/Bernhardpark, A 615/A 616 – B 14, **A-dienst**, 30 augustus 1961. Railfoto, (Rob Liesker).

Den Haag, aankomst emplacement Malieveld, A 513 – B 510 – B 518, **CC-dienst**, 28 augustus 1961. Railfoto, (Rob Liesker).

Ontbrekende rijtuignummerbordjes.

Hoewel wij in de afgelopen decennia een groot aantal rijtuignummerbordjes konden verwerven, zijn wij nog op zoek naar ontbrekende exemplaren van zowel het smalspoor- als het normaalspoor-materieel. Mocht u over een of meer bordjes beschikken of kent u iemand die een dergelijk bordje in zijn bezit heeft, dan zouden wij graag hiervan op de hoogte worden gebracht via info@blauwetram.nl of via 06 23 160 166.



Breestraat. Leiden, 9-11-1961. laatste dag passagiersdienst.

Foto: Harry Pot, Anefo.

Bent u al donateur?

Dankzij de financiële bijdragen van onze donateurs kunnen wij de erfgoedcollectie in stand houden, uitbreiden en voor de toekomst veiligstellen.

Het is voor ons nog steeds verrassend dat er elk jaar NZH-artikelen beschikbaar komen die vaak worden geschonken en waarvoor wij zeer dankbaar zijn!

Wij kopen soms ook bijzondere attributen, foto's of documenten die nog in de collectie ontbreken.

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

U kunt ons steunen door tenminste **€ 20.= per jaar** over te maken. U ontvangt dan ons jaarverslag. Wij nodigen u graag uit de erfgoedcollectie te komen bekijken.

Een mailtje naar ons secretariaat is voldoende om een afspraak te maken: info@blauwetram.nl

NL 13 INGB 0000 412 327

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

Onze stichting bezit een culturele ANBI waardoor uw bijdrage voor 125% aftrekbaar is bij uw belastingaangifte voor de inkomstenbelasting.



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. ©



Het is feest in Katwijk aan Zee omstreeks 1900. Een locomotief van de Rijnlandsche Stoomtramweg-Maatschappij tijdens het omlopen.
Prentbriefkaart collectie: Georg Groenveld.



A 619/620 bij vertrek vanaf Stationsplein Leiden voor de allerlaatste tramrit, in de normale dienst, Leiden- Den Haag en met als wagenvoerder Cor Vrolijk.
Foto Nico v. d. Horst.

Zestig jaar later ging het NZH-trambedrijf in 1961 ter ziele. Een belangrijke historische stap in de geschiedenis van Leiden, aldus de heer M.L. Sweris, die deze foto destijds als prentbriefkaart in omloop bracht. Hij benadrukte hiermee dat Leiden haar naam als **"TRAMSTAD"** verloor. Ook bijzonder is dat juist deze tram aan een wederopstanding is begonnen in zijn geboortestad Haarlem. Op bladzijde 19 en verder op bladzijde 44 en 45 zijn de vorderingen ervan te zien.

WIJ WENSEN U NOG EEN VOORSPOEDIG NIEUWJAAR!