



JAARVERSLAG 2024

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



 B 412 BOEDAPESTER RUIM 100 JAAR OUD !	blz. 3 t/m 19
 HERINNERINGEN AAN ALLERLAATSTE....	blz. 21 t/m 26
 FEESTELIJKE OPENINGSRIT 100 jaar geleden	blz. 31 t/m 35
 WETENSWAARDIGHEDEN....	blz. 39 t/m 41
 RESTAURATIE PROJECT TET 1	blz. 43 t/m 48
 TRAMS UIT DE KUNST	blz. 49 t/m 52
 OPEN MONUMENTENDAG	blz. 54
 UITBREIDING MUSEALE COLLECTIE	blz. 59 t/m 62



JAARVERSLAG

Stichting Historisch Genootschap "DE BLAUWE TRAM"

INTRO

Ook dit jaar hebben onze donateurs door hun financiële steun het mogelijk gemaakt dat wij onze activiteiten verder konden ontplooiën en de collectie kon worden uitgebreid. Wij hopen ook in 2025 weer op uw bijdrage te mogen rekenen, zodat wij wederom een mooi jaarverslag kunnen samenstellen. Bijzondere aandacht hebben wij besteed aan de 100-jarige B 412 Boedapester. Met het klimmen van de leeftijd van de donateurs en het wegvallen van enkelen van hen, zullen wij voor de toekomst enige maatregelen moeten nemen.

Dit zou betekenen dat door de geringere inkomsten ons jaarverslag in omvang kleiner gaat worden. Maar vooralsnog konden wij net als voorheen rekenen op een bijzondere donatie.

In dit jaarverslag maken wij opnieuw melding van buitengewone momenten uit het jaar 2024.

Het voormalige NZH-trambedrijf wordt momenteel levendig gehouden in het HOVM, ook tijdens het Open Monumentenweekend. Zelf hebben wij daar niet aan deelgenomen omdat in Delft ons depot tijdelijk gesloten was i.v.m. stralingsmetingen. Verder was er dit jaar een bijzondere tentoonstelling in het HOVM onder de titel: 75 jaar PCC in Europa.

Ook in 2025 zullen wij verder werken 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/ Georg Groenveld
Secretariaat: Han Geijp, André Pop, Raymond Naber en Johan Kres

Eindredactie: Angelika Koek

Webmaster: Niek Hesp

Website: www.blauwetram.nl

Penningmeester: André van der Ploeg

Fotografie, tenzij
anders vermeld en
vormgeving: Han Geijp

Medewerker: 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: Boedapester B 412 destijds ondergebracht in het Bedrijfsmuseum van de NZH aan de Leidsevaart te Haarlem.

Opname van A.M. Voogel. In 1998 uitgegeven door de Tramweg-Stichting als prentbriefkaart.

B 412 BOEDAPESTER RUIM 100 JAAR OUD ! door Han Geijp

We volgen de bewogen jaren van dit aanhangrijtuig uit een serie van 12.

1919: De Noord-Zuid Hollandsche Tramweg Maatschappij ontwierp dit type voor de te elektrificeren normaalspoor tramlijn (1435 mm) Leiden-Den Haag-Scheveningen, samen met 11 bijbehorende motorrijtuigen.



Fabrieksplaat B 412.



Boedapest, 1923. Het nieuwe rijtuig B 403 bij de fabriek. De Noord-Zuid-Hollandse Tramweg Maatschappij (NZH) bestelde 12 aanhangrijtuigen van dit type.

1922: De opdracht werd gegund aan de N.V. Ganz & Co-Danubius te Boedapest. Hetzelfde tramtype, bestaande uit 7 motorrijtuigen en 13 aanhangrijtuigen, maar dan in smalspooruitvoering (1000 mm) en bestemd voor de tramlijn Amsterdam-Haarlem-Zandvoort, werd gelijktijdig bij deze Hongaarse fabriek besteld. Voor de lokaaldienst Voorburg-Den Haag-Scheveningen werd gelijktijdig een order geplaatst voor een kleiner tramtype, bestaande uit 12 motorrijtuigen en 15 aanhangrijtuigen. In die jaren waren de Hongaarse valuta uitermate gunstig om juist daar de order te plaatsen van in totaal 30 motorrijtuigen en 40 aanhangrijtuigen.

1924: In de loop van het eerste kwartaal werd begonnen met de aflevering (per spoor) vanuit Boedapest en verscheen het aanhangrijtuig B 412 op het normaalspoornet in Zuid-Holland.

De imposante 'Boedapesters' waren zeer beeldbepalend en populair bij het reizend publiek vanwege het comfort. Door de in hoofdzaak donkerblauwe kleur van het materieel werd de 'Blauwe Tram' al snel een begrip.

Als driedelige tramtreinen, (inclusief reizigers een totaalgewicht van plm. 85 ton), konden ze buiten de bebouwde kom snelheden bereiken van wel 70 km/h. Kostprijs fl. 18.000,=



Originele affiche uit 1924, zie ook op bladzijde 30.

1931: Door materieelkrapte op de smalspoorlijn Amsterdam-Haarlem-Zandvoort en de regio Leiden daarentegen meer ruimte in het materieel bezat, werd besloten de B 412 over te brengen naar Haarlem, om te sporen naar 1000 mm en te voorzien van een stuurstand.

Als B 464 heeft de Boedapester tot de opheffing in 1957 dienstgedaan.

Men kon toen nog niet bevroeden dat deze B 464 als enige Boedapester behouden zou blijven.



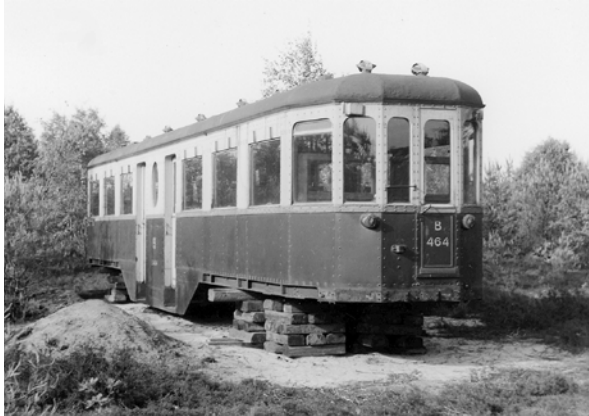
Stuurstandrijtuig B 464, eindpunt Zandvoort.

B 464 als driedelige tramrein te Amsterdam, Rozengracht, hoek Marnixstraat, 22 mei 1957.



Foto:
J. C. Th. van Engelen.

1957: Op 1 september werd de B 464 buiten dienst gesteld. Als slechts één van de zeventig Boedapesters ontkwam de tram aan de sloper, maar kreeg een bestemming als vakantiehuis in Harfsen, gemeente Gorssel, bij Deventer. Begin september had baron W.J. d'Aulnis de Bourouill het rijtuig voor fl.2.750,- gekocht van sloper Sal de Jong en op 20 september vond het transport plaats.



Gorssel, 1 juni 1958.



Foto's: L.J.P. Albers. Groede, Zeeuws-Vlaanderen. 1 augustus 1966

1958: In Harfsen mocht de wagenbak echter niet lang blijven. Men vond het een storend element in het landschap. Op 7 juli 1958 ging de tram weer op transport en kreeg een plek toegewezen in de Zeeuwse gemeente Groede. Luud Albers schreef daarover: "Eindelijk een burgemeester die het belangrijker vindt wie er komt dan dat hij zich druk moet maken wát er komt".



Het was gezellig ingericht in de voormalige tram.



Van het oorspronkelijke interieur was bijna weinig meer over.

1972: Op 1 juli werd de Boedapester ter beschikking gesteld aan de Tramweg-Stichting (TS), aangezien de gemeentelijke vergunning afliep en niet zou worden verlengd. Luud Albers, die in die tijd regelmatig contact had met de baron, vernam dat zijn 'vakantiehuis' weg moest.

1973: De Boedapester werd op 16 juni overgebracht naar Leiden en opgeslagen naast de spoorlijn naar Utrecht ter hoogte van het seinhuis van NS in afwachting van onderdak. De TS zorgde voor een dekzeil, vooral ter bescherming tegen vandalisme.

Het grote probleem diende zich al gauw aan: Vind maar eens onderdak om zo'n roestig gevaarte op te knappen!

1974: Na verloop van tijd was het dekzeil al verscheidene keren afgewaaid, de ruiten ingegoooid en brandjes gesticht. De Boedapester ging zienderogen achteruit. Het ging er steeds meer op lijken dat de TS er geen heil meer in ging zien.



19 juni 1973. Aankomst uit Groede in Leiden, Haagweg.

Seinhuis, Tevreewijk achter het terrein van het Stadsparkplan.

Inmiddels is Voorburger Georg Groenveld al zo'n anderhalf jaar bezig met lobbyen bij bedrijven en gemeentelijke instanties om onderdak te verkrijgen. "De enig overgebleven Boedapester wilde ik zien te redden", aldus Groenveld." Per slot van rekening was restauratie afhankelijk van onderdak!"

Naar aanleiding van een bericht in de Voorburgse Courant, waar de plaatselijke firma 'Starlift' een bestemming zocht voor een tweetal leegstaande loodsen op het overgenomen aangrenzende terrein van de firma ENKES, is Groenveld er samen met TS-er Peter Kalse op afgegaan. Directeur Dé Stoop vond het een leuk initiatief en na een goed gesprek werd een van de loodsen beschikbaar gesteld, inclusief aansluiting op het stroomnet.

Hierna regelde Groenveld het vervoer door het Voorburgse transportbedrijf Gordijn.

Op zaterdag 13 november was het zover en kwam de rijtuigbak na 19 jaar eindelijk weer onder dak!

Niet toevallig was het die dag exact 15 jaar geleden dat de laatste Blauwe Tramrijtuigen vanuit Leiden en Voorburg vertrokken naar hun laatste bestemming: een sloofterrein tussen Voorschoten en Leiden.



Voorburg, rechtsboven beide Romneyloodsen.



Links brandweerman Henk Vis met het verwijderen van een betonnen latei werd de toegang voor de B 412 vrijgemaakt. Rechts Karel Hoorn, die medewerking verleende.



1976: Na drie jaar op 13 november werd het transport naar Voorburg gereedgemaakt.

Foto: L.J.P. Albers.

Groenveld zorgde verder voor publicaties in de plaatselijke en regionale pers. Dit zorgde er voor dat enige vrijwilligers zich kwamen aanmelden. Samen met Blauwe Tramvrienden Ad van Kamp, Henk van den Born en Luud Albers kon direct een werkgroep worden gevormd, de "Werkgroep Voorburg", die uit zo'n twaalf mensen zou bestaan.

Met het verwerven van de loods in Voorburg is Georg Groenveld uiteindelijk de redder geweest van de legendarische Boedapest B 412. De TS had zijn handen er inmiddels van afgetrokken en was toen al niet meer in beeld.

Nog voor de jaarwisseling werden alle 'niet tramgerelateerde zaken' uit het interieur verwijderd en in goed overleg werd verder besloten het bijzondere restauratieproject normaalsporig (1435 mm) uit te voeren. Het rijtuig kreeg zijn oorspronkelijke nummer B 412 terug.

Met een bescheiden aantal vrijwilligers werd een voorzichtige start gemaakt met de restauratie van dit bijzondere project. Deze werkzaamheden werden op zaterdag en dinsdagavonden uitgevoerd.

Elk najaar werd 'Open Huis' gehouden. De eerste jaren kreeg men van bezoekers vaak te horen; "Waar beginnen jullie in godsnaam aan?". Zelfs een bestuurslid van de TS had zich bij Groenveld in dezelfde bewoordingen uitgelaten!

Georg wist liefhebbers te enthousiasmeren mee te gaan werken aan dit mooie project. Ook lukte het hem Luud Albers over te halen hieraan deel te nemen. Samen met Ad van Kamp uit Heiloo namen zij beiden onder meer de houtbewerking voor hun rekening. Gedurende vele jaren is Luud tevens penningmeester geweest van dit project en beheerde Groenveld de kleine kas.

Heel wat ontbrekende onderdelen werden door liefhebbers aangedragen. Groenveld regelde voor de vloer gratis grenenhout van 4 cm dikte bij de Voorburgse Houthandel en schildersbenodigdheden bij de HTM. Ook wist hij korting te verkrijgen bij het plaatselijke ijzerwarenbedrijf Gimberg in de Herenstraat (op loopafstand van de loods). En van de Hoogovens werd plaatwerk verkregen.

1977: Toen de Boedapester net in de loods stond, ben ik gaan meewerken met de vrijwilligers. Een bijzonder gezelschap met historisch besef en van diverse pluimage, uiterst gemotiveerd, maar met nauwelijks technische kennis. Samen met Ton Boon, automonteur van beroep en ik, als instrumentmaker waren dan ook 'belangrijke' spelers voor deze groep. Er was werk genoeg voor iedereen: roest bikken, schuren, meniën en klinknagels afslijpen om later nieuw plaatwerk te kunnen aanbrengen.



Luud Albers en Ad van Kamp werken aan één van de middenbalkon panelen.

Later werd er een houtafdeling gerealiseerd.

Heel wat materialen werden in die tijd door de werkgroep vrijwilligers bij elkaar gesprokkeld. Al snel werd duidelijk dat wij de metaal- en houtwerkzaamheden moesten scheiden. Daarvoor hadden wij een naast gelegen leegstaande ruimte geschikt gemaakt die tevens werd ingericht als magazijn.

Voor het meubilair konden wij aankloppen bij de heer E. Vreeswijk in Gouda, die sinds 1958 een originele dubbele ééNZITSbank met rotan bekleding in bezit had, (zie jaarverslag 2014 blz. 8 t/m 10). Deze rug-aan-rug zitbank had zijn vader destijds van de NZH gekocht na opheffing van de lokaal-dienst Voorburg/Viaduct-Den Haag. Hiertoe had hij ooit een schriftelijk verzoek ingediend. De zitbank heeft destijds model gestaan tijdens de restauratie in Voorburg van de Boedapester B 412. Alle banken waren immers uit dat rijtuig verdwenen.

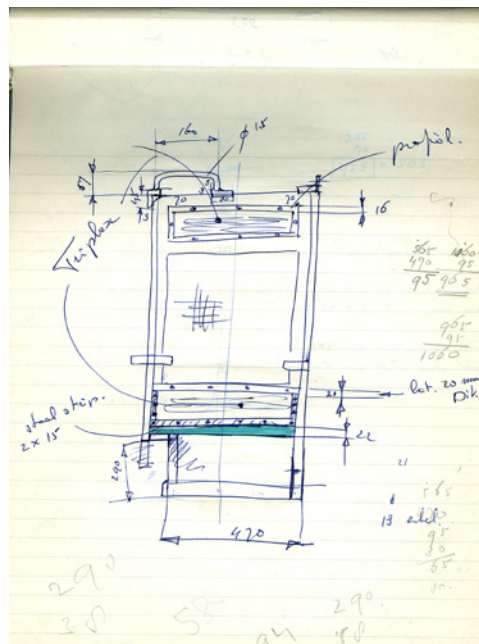


De reeds ontmantelde rijtuigbak, ook het dakinnen moest worden verwijderd.

Peter van den Oever was er maar druk mee.

In 1977 mochten wij bij de heer Vreeswijk zijn bank opmeten om aan de hand daarvan nieuwe bouwtekeningen te vervaardigen. Er waren immers geen werktekeningen voorhanden van de banken.

Na schetsmatig de maatvoering van de dubbele eenzitsbank te hebben vastgesteld, konden ook de dubbele tweezitsbanken worden herleid.



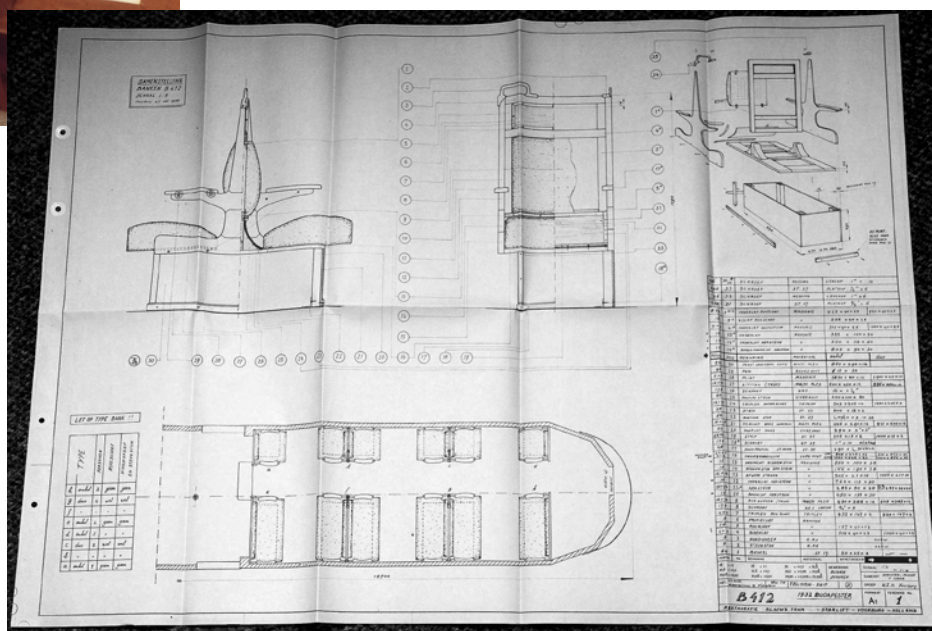
De dubbele éénzitsbank met rotan bekleding, afkomstig uit het Boedapester trammaterieel. Schets in kladblok na het opmeten.



Alle onderdelen, dertig in getal, werden los van elkaar op kalkeerpapier met Oost-Indische inkt en volgens NEN-norm getekend.

Na dit in kaart te hebben gebracht kon het restauratieteam tenslotte nieuwe banken laten maken volgens origineel concept. Mede hierdoor kreeg de Boedapester B 412 zijn authentieke interieur terug.

1977: Han Geijp thuis achter de tekentafel.



De samenstelling met stuklijst.

De messing onderdelen van de "Vreeswijkbank" werden in bruikleen afgestaan. Ik kon via mijn werk bij de TU-Delft hierna deze laten nagieten bij een collega, die werkzaam was bij de faculteit Metaalkunde.

Zo werden de messing handgrepen en ankerplaten naar origineel model kosteloos nagegoten door studentenn. Het was mooi dat wij in Delft konden aankloppen, mede omdat het zo'n mooi en bijzonder project was. Zou dit vandaag de dag nog mogelijk zijn? De objecten uit 1923 werden als lesmateriaal gebruikt om studenten te leren omgaan met giettechnieken. Het afwerken en polijsten deden wij zelf bij de instrumentmakerij van de faculteit waar ik werkzaam was.



Messing handgreep, waarvan acht stuks werden nagegoten.



Evenals acht messing ankerplaten voor de Boedapester B 412.

Er kon meer in Delft. Op de dinsdagavonden kon bij de faculteit Elektrotechniek in de instrumentmakerij worden gewerkt door de vrijwilligers van de Werkgroep Voorburg, onder andere polijsten, solderen, boren en draai- en freeswerkzaamheden. Koperen ornamenten herstellen. Klinknagels lassen aan de dakgootlijsten. Het grotere plaatwerk kon ik in de aangrenzende bankwerkerij onderbrengen zoals kozijnen (zetwerk), lassen en het zandstralen van onderdelen.

Kortom de TU Delft bleek uiteindelijk onze grootste sponsor te zijn geweest. Verder werden om aan de financiële middelen te komen, stickers, grammofoonplaatjes, foto's, etc. verkocht en werden jaarlijks open dagen gehouden op de tweede zaterdag van november.

Zo werden de onderstellen uit Hongarije aangevoerd en de koppelingen uit de USA gratis verkregen. Alleen het transport naar de haven bedroeg \$100. Het vervoer per schip naar Rotterdam was eveneens "ritselwerk", bijzondere kunststukjes, waarover nog veel te vertellen is.

De Werkgroep Voorburg die door Georg was gevormd, heeft op eigen kracht dit project volbracht.



Zacht solderen aan een plafonnière, Han Geijp.



Boren aan de dakgoot, Peter van den Oever met hulp.



Jaap de Wit, huisvlijt aan koersborden, etc. Lex van Niekerk, klinknagels verwijderen. Ton Boon maakt de beplating op maat.



De stroomkabel, 220 Volt. Binnen in de hoek kwam de stroom binnen. Klinken en lassen van de klinknagels in de dakgoot.



Peter van den Oever actief met de slijptol. Georg Groenveld aan het ontroesten. Han Geijp last een nieuwe plaat op het dak.



Verwijderen van de beplating. Oude nummering werd zichtbaar. Nieuwe profielen aanbrengen. Frank Haalmeijer, ontroesten!



Vader Groenveld, vakman in het houtbewerken.



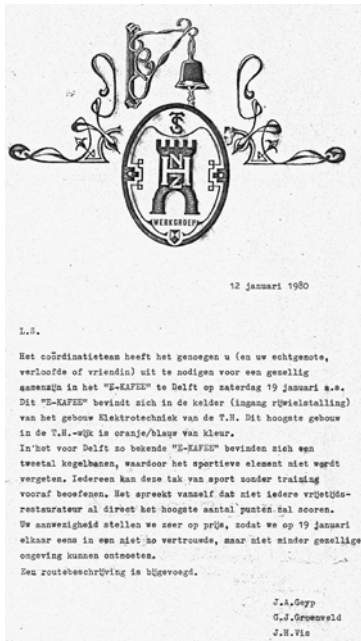
Bij mooi weer ging de werkbank naar buiten.



De beplating is weggenomen en raamstijlen al deels vervangen. Altijd veel belangstelling tijdens de jaarlijkse Open Dagen.



1978: Het restauratieteam uit Voorburg voor de loods. (Op bladzijde 14 zijn de namen van de medewerkers beschreven).



Na drie jaar kreeg het werk meer en meer vorm, vandaar een aankondiging voor een feestavond bij de TU in Delft.



Slijpwerk, om nieuwe profielen te kunnen aanbrengen.

Klappramen en rozetten van de plafonnières werden gedemonteerd.



Peter Nieuwenhuis en Frits van Dam stoken de klinknagels roodgloeiend. Nieuwe beplating wordt pneumatisch vastgeklonken.

Een vriendenclub die met elkaar een geweldige prestatie heeft geleverd, waardoor wij vandaag de dag kunnen ervaren hoe het openbaar vervoer er vroeger uitzag, pure nostalgie! Helaas zijn de mannen van het eerste uur (op de foto blz.14), aangemerkt met rode stip, niet meer onder ons.



V.l.n.r.: Georg Groenveld, Luud Albers, Han Geijp, André Pop, Ton Boon, Ad van Kamp, Jaap de Wit, Arthur Meijer, Ton Sweers, Jan Vis, Peter van den Oever, Peter Nieuwenhuis en Lex van Niekerk. Niet op deze foto staan: Frits van Dam, Heer de Haan, Frank Haalmeijer, Henny van den Born, Jantje...en nog twee jonge medewerkers, waarvan ik de namen niet meer weet.



1980: Een belangrijk transport, de onderstellen uit Hongarije werden afgeleverd bij de loods.

Triest om te ervaren dat er zo weinig vrijwilligers zijn overgebleven die meegewerkt hebben aan dit project. Een project dat bijna was opgegeven. Het was toen vijf voor twaalf voor de B 412 !
.....Maar ze hebben het geklaard.



Nog even en de draaistellen worden onder de B 412 gereden..



Op 4 oktober 1980 om drie uur stond de stondd de Boedapester weer op draaistellen. Na 23 jaar weer geheel op 'eigen benen'. Zo goed als klaar voor de uiteindelijke eindbestemming Haarlem. *Foto: L.J.P. Albers.*

1985: Overgebracht naar Haarlem voor opname in het NZH-Museum in oprichting.



12 december is het zover, groot materieel op het "voorplein" van de loods in Voorburg. Er is n t ruimte genoeg om de Boedapester 136  te draaien. 21 ton gaat op de trailer voor een korte verplaatsing naar de nabij gelegen Vliet.

Een klaarliggende dekschuit met (duwende) sleepboot zal het transport verzorgen naar de haven van Heemstede.



Na vier uur varen aangekomen in Heemstede. Wederom in de takels op de trailer voor de eindbestemming Haarlem.



Na 28 jaar weer terug in Haarlem aan de Leidsevaart. In een tijdsbestek van bijna 10 jaar is met een aantal liefhebbers het 'project' in oude glorie geklaard te Voorburg. Met dank aan de hijskranen van Nico de Korte en de trailer van firma Gordijn.



Het interieur van weleer. Vergelijk deze situatie maar eens bij het zien van onderstaande foto. Geheel weer in originele staat !

Een compleet nieuw interieur, met zeventien plafonnières van messing en geslepen glas, werd gerealiseerd door enthousiaste vrijwilligers van de NZH-Werkgroep Voorburg. Een bijzondere knappe prestatie en dat in een tijdbestek van tien jaar. Dit interieur is nu te bewonderen in het Noord-Zuid-Hollands Vervoer Museum te Haarlem. De B 412 heeft thans de A-status en is als het enig overgebleven tramrijtuig dat ooit 100 jaar geleden door de NZH werd aangeschaft in Boedapest.



1986: Luud Albers gaf in dat jaar een boekje uit in A5 formaat;



“VAN ZOMERHUIS TOT BLAUWE TRAM”, waarin hij op 96 pagina’s het restauratieverloop heeft beschreven. Op de derde bladzijde vatte hij het in ‘t kort samen;

“Eén Blauwe Tram uit Boedapest, niet gesloopt zoals de rest, werd tot zomerhuis verbouwd en dankte daaraan zijn behoud.

Hiermee óók zijnde gedaan, is hij naar Voorburg gegaan vanwaar hij weer als Blauwe Tram een enkeltje naar Haarlem nam...”

Cover boekje van Luud Albers. “Van NZH-Zomerhuis tot Blauwe Tram”.

In het voorwoord van zijn boekje schreef Jhr. Drs. A.L.F.M. Testa, voormalig directeur van de Noord-Zuid-Hollandse Vervoer Maatschappij NV onder andere het volgende:

“Stelt u zich voor welk staaltje van specialistische herbouw en ‘industriële archeologie” hier is verricht. Neen dat kunt u zich niet voorstellen, dat is nu juist de reden van de verschijning van dit boek. Om ons en de geïnteresseerden ná ons in staat te stellen zich een beeld te vormen van wat er bij herbouw van een tramwagen zoal komt kijken. Een aantal mensen, door de zelfde liefde met elkaar verbonden, niet bereid genoeg te nemen met minder dan het maximaal haalbare, heeft zich door alle problemen heengeslagen. Relatief kleine zaken vereisten vaak het uiterste van hun vindingrijkheid, maar het is ze gelukt, daarvan kunt u zich in werkelijkheid overtuigen. Natuurlijk, zonder hulp van buitenaf was het allemaal niet mogelijk geweest, het uiteindelijke succes mag echter geheel op rekening van de Werkgroep Voorburg worden geschreven”.



Logo, twee bedrijven in één.

2011: Uitstapje naar het Haags Openbaar Vervoer Museum tijdens de manifestatie “Retourtje Leiden”.



25-7-2015, vertrek vanuit de Leidsevaart naar de A. Hofmanweg 35.

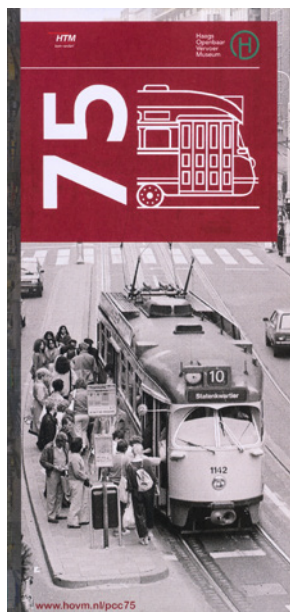


2016: 11-4-2016, B 412 op 11 april te bewonderen tijdens menige tentoonstelling of festiviteit in het NZH-Vervoer-Museum aan de A. Hofmanweg 35 in de Haarlemse Waarderpolder. Foto's: Raymond Naber.

Ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de NZH werd in 1981 een legpuzzel uitgegeven waarvoor een foto van L.J.P. Albers werd gebruikt. Het is een afbeelding van de halte Damlaan in Leidschendam. Een uitgave van de NZH-Werkgroep Voorburg.



Foto: Jan Rijksen



Het Haags Openbaar Vervoer Museum (HOVM) neemt u dit jaar mee naar de Amerikaanse oorsprong van de PCC-car, de bekende sigaarvormige tram die 75 jaar geleden voor het eerst in Den Haag reed.

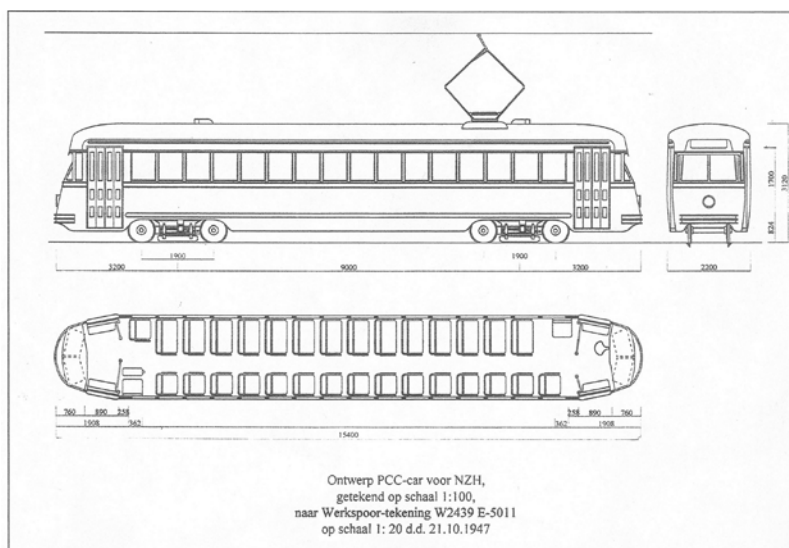
Met een thema-expositie, echte PCC-cars uit Den Haag én België en nog vele andere festiviteiten beleeft u de rijke PCC-historie, u zag waar in de wereld de PCC nog meer reed.

Het HOVM is elke zondag open van 12.30 tot 17.00 uur.

Het museum ligt direct naast de tramhalte Wouwermanstraat van de lijnen 9, 11 en 12. Het gehele jaar werden er in het museum diverse extra PCC-evenementen georganiseerd.

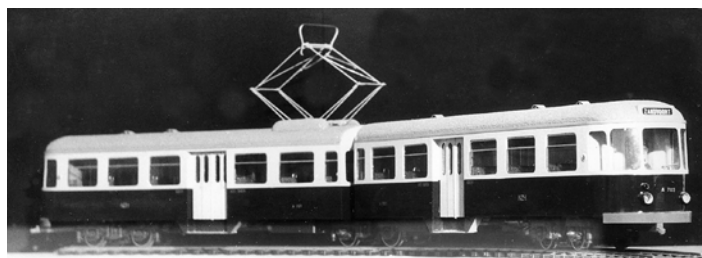
De Stichting NVBS-Rail-verzamelingen heeft in 2016 een bijzondere vondst gedaan.

Het betreft een op **22 oktober 1947** gedateerde tekening van Werkspoor. De tekening 'plan- PCC-Motorwagen voor twee-richtingverkeer. Order W-2439 tekeningnummer E-5011, schaal 1:20 voor de Noord-Zuid Hollandse Vervoer Maatschappij (NZH) en toont een metersporige PCC-car. Een mooi artikel beschreven in OP DE RAILS van januari 2018 door Dirk Eveleens Maarse.



Het uitgebreide artikel in Op Oude Rails.

Ontwerp PCC-car voor de NZH uit 1947. Kopie van Ton Dijkers.



Geen PCC, maar een schaalmodel van het nieuwe tram type A 700 waarmee de NZH verder zou gaan als opvolger van de A 600 serie. Helaas is dit geen werkelijkheid geworden. Er werd gekozen voor bus-exploitatie.

Schaalmodel vervaardigd door Frank Smit.

Het onderstaand verhaal is gebaseerd op een opstel uit 1961 over de allerlaatste Blauwe Tramrit dat ik schreef in oktober 1961. Ik zat toen in de eerste klas van het Marnixlyceum in Haarlem. De titel was "In de tram".



Een aantal gebeurtenissen, zoals de zitting van de wagenvoerder, het bijna-ongeluk, de snelheid van de tram en de uitleg van de wagenvoerder over de stuurstand staan letterlijk in het opstel. De andere waarnemingen heb ik geput uit mijn herinneringen. Het opstel eindigt als volgt: "... en ik denk dat ik in de herfstvakantie de allerlaatste rit Leiden-Den Haag ook mee ga maken, zoals mijn broer in 1957 de laatste tocht met de tram van Haarlem naar Amsterdam heeft meegemaakt". Het is er niet van gekomen. Gelukkig maar, want als ik op 11 november 1961 in Leiden had gestaan, had ik moeten constateren dat de tramlijn twee dagen eerder was opgeheven.



Routekaart Leiden Den Haag, uit het boekje een literaire fietsroute "De Blauwe Tram". ProBiblio 2012.

Het is herfst 1961 en mijn broer en ik lezen in de krant dat de laatste dagen van de Blauwe Tram zijn aangebroken. We besluiten één van de laatste ritten mee te maken. Zoals eerder gezegd niet de allerlaatste rit; de NZH-directie had namelijk in het geheim besloten de lijn twee dagen eerder dan de aangekondigde datum op te heffen. De directie verwachtte ongeregelde heden, zoals die bij eerdere opheffingen plaats hadden gevonden en verwachtte natuurlijk ook weer souvenirjagers, die gewapend met schroevendraaiers emaille bordjes, lampen en andere objecten uit de trams zouden verwijderen. Als liefhebbers van de Blauwe Tram kunnen we achteraf blij zijn dat dit wel is gebeurd. Veel objecten van de genoemde souvenirjagers zijn bewaard gebleven en geplaatst in gerestaureerde trams, die van de sloop zijn gered.



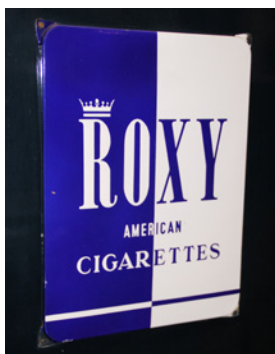
Leiden. Stationsplein A 515+B 517+B 519, 12 juli 1961.
Conducteurs: P.J.H. de Hondt en rechts M.A. van der Blom uit Voorburg.

Foto: Rob Liesker.

Een van de laatste ritten Leiden-Den Haag in 1961

Op een zaterdag in oktober 1961 vertrekken mijn broer en ik vanuit de Rozenhagenstraat in Haarlem. Het is vroeg in de ochtend en na een kwartiertje lopen komen wij aan bij het station. We kopen een treinkaartje en nog geen half uur later staan we op het Stationsplein in Leiden. Het is een zonnige dag. Al gauw zien we een Beijnes tram van de serie A512-A516 aankomen. We herkennen dit type tram direct aan de ovale raampjes en in het midden een fors balkon met twee uitgangen om het versneld in- en uitstappen te bevorderen. In dit geval is het een drie-wagentram met de motorwagen voorop en twee bijwagens. We zien aan de buitenkant diverse reclameborden. Allereerst eerst op het dak het merk Cinzano, een vermouth uit Italië. Dit drankje bestaat nog steeds.

Verder reclame van Roxy en Willem II. Het eerste betreft sigaretten, het tweede sigaren. Het merk Roxy verdween in 2005. Willem II sigaren bestaan nog steeds. De fabriek stond ooit in Valkenswaard. Reclame van drank en rookwaren mag tegenwoordig niet meer op trams en bussen.



Geëmailleerde metalen reclameborden die vandaag de dag niet meer kunnen !



We stappen in de tram en zien onmiddellijk het ruime en aantrekkelijke interieur. We gaan zitten op één van de pluche banken. Het lijkt wel of we eerste klas reizen, maar de NZH kent geen eerste en tweede klas. Ook binnen zien we reclame: R.V.S.-verzekeringen. Een wat oudere man met een stok omhoog en zijn echtgenote met een opgeheven paraplu. Het aandoenlijke hondje completeert het beeld. Verder hangt er een bordje "niet spuwen" aan de wand. Het betekent: geen pruimtabak op de grond deponeren. De tram zet zich in beweging. We rijden door het drukke Leiden, richting Voorschoten.



en driedelig tramstel in Leiden, Lammenschans, net voorbij de kruising NS/NZH, 26-5-1959.
Op de achtergrond de Sint Petruskerk (1936), een schepping van architect A.J. Kropholler.

Foto: L.J.P. Albers.

Onderweg kwamen wij de volgende haltes (1961) tegen:

- **Leiden:** Stationsplein - Kort Rapenburg - Stadhuis - Korevaarstraat - Tuinstadwijk - Kersenstraat – Lammbrug
- **Voorschoten:** Zilverfabriek - Burgemeester Vermèdepark – Dorp - Papelaan - Gouden Leeuw - Kniplaan
- **Leidschendam:** Schakenbosch – Rozenrust – Koningin Julianalaan – Damlaan
- **Voorburg:** Damsigt – Viaduct – Dorp – Van de Wateringelaan
- **Den Haag:** Tweede Adelheidstraat – Bezuidenhout (station Staatsspoor) - Malieveld

Tussen Voorschoten en Leidschendam worden wij gecontroleerd door de conducteur. Hij gebruikt zo'n ouderwetse (toen moderne) kniptang. De tang hangt aan de conducteurstas. Hij heeft ook een blikken doos met daarin verschillende kaartjes. We kopen een kaartje Leiden-Den Haag en deze worden geknipt. Helaas hebben we ze niet bewaard.



Halte Voorschoten-Zuid,
8 april 1961.
Foto's : L.J.P. Albers.

Na Voorschoten wordt het voller in de tram. Wij gaan staan en lopen naar voren en stellen ons op vlak achter de bestuurder. Hij heeft plaats genomen op een zitting dat een beetje lijkt op een zadel.

Hoewel er een bordje "niet spreken met bestuurder" hangt, vertelt deze wagenvoerder ons uitgebreid dat hij tot in het najaar van 1960 gebruik maakte van een z.g. stuurstand. Hij legt uit dat in de bijwagen rem- en versnellings-systemen, via genoemde stuurstand, waren doorverbonden vanuit de motorwagen, die in het midden tussen beide bijwagens was geplaatst.

Tussen Leidschendam en Voorburg zijn we getuige van een bijna-ongeluk. We rijden op een vrije baan met een vaart van ca. 70 km per uur. Plotseling komt van rechts een auto aangereden. Hoewel de bestuurder geen voorrang heeft, denkt hij dat hij er nog langs kan. Maar plotseling ziet hij dat een tram uit de andere richting ook op hem afkomt. De automobilist stopt met piepende remmen en de bestuurder van de andere tram remt fors. En onze wagenvoerder eveneens. Alle drie de voertuigen komen schielijk tot stilstand. De passagiers zijn door elkaar geschud, maar gelukkig zijn we allemaal ongedeerd.



Nabij halte Damsigt-
Voorburg, 19 maart 1961.

We rijden nu verder naar Voorburg langs de remise. Voorbij de remise stapt de conducteur al rijdend over van het ene rijtuig naar de het andere rijtuig. Hij doet dat om kaartjes in het andere rijtuig te verkopen en te controleren. Hij opent de deur van de cabine met een speciale sleutel, gaat op de zwarte stootbalk staan, sluit de deur achter zich en doet de deur van de andere cabine open. Gelukkig rijden we niet al te hard. Het ziet er best gevaarlijk uit. We rijden verder richting Den Haag. We komen aan bij de halte Bezuidenhout (station Staatsspoor) en rijden vervolgens naar het eindpunt op het Malieveld. Daar stappen we uit de tram.

Drie kwartier eerder zijn we vertrokken uit Leiden. Hier eindigt onze tocht met de allerlaatste Blauwe Tram. We zullen deze bijzondere tocht niet snel vergeten.



Koningskade, Den Haag, nabij de Boschbrug, 5 februari 1960.

A 515+B 510+B 517.

Foto L.J.P. Albers.

Vanaf 1924 verschenen de zo legendarisch geworden kleuren op het materieel van de NZH. De onderkant van de rijtuigen werd (Pruisisch) blauw geschilderd, de bovenkant (zilver) grijs. Vanaf dat moment werd de tram "de Blauwe Tram" genoemd.

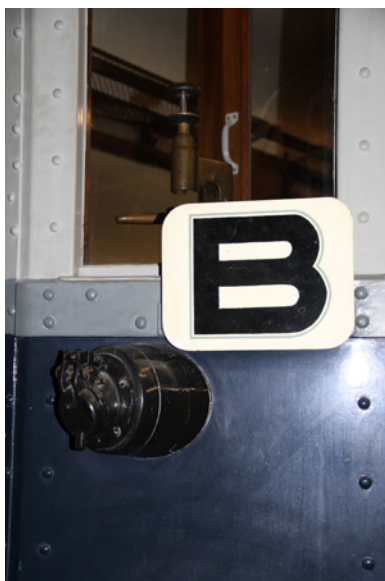
Ten slotte: de allerlaatste Blauwe Tramsporen 1983

De allerlaatste Blauwe Tramsporen, die zich nog in het wegdek van de Bezuidenhoutseweg in Den Haag bevonden, werden 22 jaar na de opheffing aan het Genootschap overgedragen. Han Geijp en Georg Groenveld, u allen bekend, zaagden een gedeelte van de rails in 150 stukken en brachten die met volgnummer en certificaat van echtheid aan de man. De opbrengst kwam geheel ten goede aan het Genootschap. (Zie foto's bladzijde 51)



Breestraat. Leiden, 9-11-1961. laatste dag passagiersdienst. Foto: Harry Pot, Anefo

Opvallende details van het NZH trambedrijf.



Dienstletterbord **B**.

Drukschakelaar voor stoppen bij de volgende halte.

Geëmailleerde handgreep en reclame voor R.V.S. levensverzekering,

Bekende asbakje voor de rokers en één van de vele gebodsborden.

Plafonnière.

Voorfront van het stuurstandrijtuig B 412.

Bronnen:

- Eigen opstel 1961.
- Leiden-Den Haag per Blauwe Tram, Ad van Kamp.
- Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram.
- NZH Vervoer Museum, Haarlem.





Sinds enkele dagen is de Blauwe Tram weer in het Haagse straatbeeld te bewonderen. Bij de ingang van de Schenktunnel heeft kunstenaar Dopie DSK (Tom Linnenbank) twee glasvezelhuisjes omgetoverd in een gelede tram.

Opdrachtgever van de schildering was Open Dutch Fiber die in heel het land glasvezelnetwerken bouwt en beheert. Opvallend detail aan het nieuwe kunstwerk is stripfiguur Haagse Harry die als één van de passagiers in de tram is te zien. Het front- en de achterzijde zijn geleend van de A 106 en de zijkanten van de A 327.



De Blauwe Tram is de verzamelnaam voor trams die tussen 1924 en 1961 reden in Noord- en Zuid-Holland en een donkerblauwe kleur hadden.

De tramlijnen werden geëxploiteerd door de Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Maatschappij (NZH).

Op 9 november 1961 reed de laatste Blauwe Tram op het traject Den Haag-Leiden. Negen trams zijn als museumstuk bewaard gebleven. Aldus: **Maarten Reiling** in het AD.

IN MEMORIAM

Peter Kalse

Via de dochter van Peter Kalse, Linda, heb ik vandaag vernomen dat Peter Kalse 3 sep 2023 toch nog onverwacht is overleden. Gedurende de periode dat Peter in het verpleeghuis zat werd er vrijwel niets meer vernomen van de mensen die hem kenden.

Er zijn dan ook geen overlijdenskaarten verzonden en de crematie heeft in besloten kring met alleen het gezin van Marc en Linda plaatsgevonden. *Raymond Naber.*



Peter in HTM uniform met de Haagse burgemeester Drs. W.J. Deetman.

Beste Blauwe Tramvrienden, we vonden het al zo raar dat we helemaal niets meer van hem hoorden.

Het bericht komt niet onverwacht, maar toch best wel triest. Peter was een markant persoon, die zich met hart en ziel voor de TS-trams en die van de NZH in het bijzonder heeft ingezet.

Voor al aan de A327 is zijn naam voor altijd verbonden. Hij zat ook in het comité van aanbeveling van Stichting De Nieuwe Blauwe Tram. We zullen hem niet vergeten. *Wim Beukenkamp.*

Beste NZH-vrienden, Wat een schok. Dat hij niet meer fit was en ook niet in staat om contacten te onderhouden, was bekend. Zijn adres was niet makkelijk te benaderen. Peter ken ik al uit 1961. Hij woonde bij zijn ouders op nog 5 minuten lopen van de remise Voorburg en ik woonde op dezelfde laan in Voorburg. Heel vaak was ik al op jonge leeftijd ook daar te vinden. Zo rond 1965 trouwde Peter en nodigde mij uit op zijn bruiloft te komen tijdens een feest in een gerenommeerd restaurant op het Spui in Den Haag. Daarna ging hij in Rijswijk wonen en ik kwam daar regelmatig bij hem op bezoek.

Peter en ik zijn samen begonnen met de "redding" van de A 327 in Hoorn op 14 juni 1966. Op weg naar Hoorn ging Peter voor zijn werk bij Martini & Rossi naar een vergadering in Amsterdam, om daarna door te reizen naar Hoorn. Intussen ging ik even de tram in Amsterdam verkennen, maar belandde in de rellen bij De Telegraaf mijn tramlijn 1. 's Middags hadden Peter en ik een afspraak bij de stationschef in Hoorn, de heer Dijk. Direct daarna kwam Herbert De Roy van Zuidewijk erbij en zijn we met z'n drieën in Hoorn begonnen als TS-pioniers. Veel belevenissen zijn bekend met Peter en niet alleen met de A 327. Maar ook de berging van een oud RTM-rijtuig tussen de struiken van Ockenburg of het wegbrengen van 3 RTM-locomotieven naar Zaandam. De NSU Prince (Peter's auto) heeft met ons al druk pratend in de auto ervoor gezorgd, dat wij plotseling tussen de koeien in een weiland bij Akersloot terecht kwamen. Maar het verhaal met grote glazen plaat van Voorburg in de trein via Amsterdam CS naar Hoorn is een ware klucht. Het was een nieuwe zijruit voor de A 327. Ook de eerste ontmanteling van de NZH B 26, waarbij ons verhaal begon in november 1961 in de remise Voorburg is best bizar. Misschien een aantal ingrediënten voor het In Memoriam van de tramhobbywereld. Een tijd die veel herinneringen heeft achtergelaten.

De laatste keer dat ik Peter meemaakte was op uitnodiging van Raymond, om met de A 327 in oktober 2020 speciaal voor Peter en mij een rondrit te maken door Den Haag ter herinnering aan het 60-jarig geleden opheffen van de Leidse stadstram. -- Hij blijft in mijn herinnering.

Frank Haalmeijer.

Sam de Lange



'Ik leef in en voor het verleden. Het verleden houdt nooit op'. Op 9 maart kwam in zijn woonhuis in Amsterdam een einde aan het leven van Sam de Lange. Amsterdam was op 29 juni 1935 ook zijn geboorteplaats, maar tussen die momenten woonde hij op meerdere plaatsen. Vakanties met zijn ouders en jongere zus werden soms doorgebracht in het Gelderse Warnsveld. De belangstelling voor spoor- en tramwegen was er al op jonge leeftijd, de bezoeken aan Oost-Nederland waren een welkome afwisseling om het Gelderse trambedrijf te leren kennen.

De Amsterdamse tram kende inmiddels weinig geheimen. Sam's grootouders woonden in Wassenaar en waren bereikbaar per NZH, voor het laatste stukje soms afgewisseld met de HTM, zeker toen Sam al op jeugdige leeftijd aantoonde dit alleen heel goed te kunnen regelen. Na het doorlopen van het Hervormd Lyceum toog hij naar Delft om daar na enige tijd het wiskundig ingenieursdiploma te behalen. Zijn practicantentijd bracht hij, zoals zoveel NVBS-ers in die tijd, door als stoker bij NS, maar zoals hij zelf zei te laat om de leuke tijd nog te kunnen beleven. Hij bleef na zijn afstuderen bij de TH Delft als wetenschappelijk medewerker door onder meer lessen te verzorgen. Sam was inmiddels getrouwd en streek met zijn vrouw Thea neer in Linschoten. Door zijn contacten belandde het gezin De Lange gedurende twee jaar in het Australische Perth, om in 1970 in Delft neer te strijken. Via de VN zou Sam later ook in het Indiase Delhi werken aan het telefoonnetwerk; een perfecte dekmantel om ook de Darjeeling Himalayan Railway en andere smalspoorlijnen te kunnen leren kennen die toen deels nog met stoom werden geëxploiteerd. Hij keerde daarna terug naar Nederland en vervolgde tot 1993 zijn carrière aan inmiddels de Technische Universiteit in Delft. Sam was al vroeg lid van NVBS. Fotograferen vond hij, anders dan veel medehobbyisten, een vermijdbaar risico dat bij voorkeur aan anderen werd uitbesteed. Publiceren in Op de Rails en later in Op oude Rails van de TS deed hij maar mondjesmaat. Veeleer wilde hij anderen helpen de kwaliteit van hun publicaties te verbeteren. Dat leidde tot een lang volgehouden lidmaatschap van de redactie van de beide al genoemde bladen. De 'coup' in 1985 waarbij de toenmalige redactie van Op de Rails op een zijspoor werd gezet raakte hem zeer, maar het leidde niet tot een opzeggen van het lidmaatschap. Erg veel emoties tonen deed hij niet, maar het afleveren van in zijn ogen broddelwerk kon tot felle reacties leiden. Die gingen altijd over de zaak en niet tot de persoon, maar het was voor anderen niet altijd eenvoudig dat onderscheid te kunnen maken. Het redden van de RTM door de jonge Tramweg-Stichting maakte dat hij ondanks een krap budget toch goederenwagen 700 kocht om deze voor sloop te behoeden. Hij stapte ook in het Genootschap Ooievaar om tramlocomotief HTM 8 'Ooievaar' te kunnen kopen en restaureren. Voor zichzelf was hij minder gul. Er was nog een passie: graven in archieven! Niet ten onrechte doopte wijlen Ton Dijkers hem tot 'archiefwroeter' door zijn bijdrage aan diens boeken over de rijtuigen en goederenwagens van de Nederlandse stoomtramwegen. Met Hein Nieweg deelde hij de hardnekkige passie om de vernummeringen van goederenwagens van de GTW, ZE en GWSM tijdens de liquidatie van die ondernemingen uit te pluizen. Zijn kennis van archieven kwam ook weer van pas bij het ondersteunen van anderen: wanneer hij het gevoel had dat er meer te vinden was toog hij zelf naar het Algemeen Rijksarchief, zoals het toen nog heette. Wist je zelf geen raad waar en hoe iets te vinden, dan was een telefoontje aan Sam voldoende. Door zijn redactionele werk en zijn vroege vaardigheid met de personal computer wist Herman Duparc hem ook te vinden toen diens Amsterdamse 'nummertjesboek' moest worden opgemaakt. Erfgoed bewaren had zijn warme belangstelling. Hij was bestuurslid van de Tramweg-Stichting; notulen werden minutieus en kundig met het tot handelsmerk gemaakte uiterst kleine potloodje geschreven. Hij maakte vele jaren deel uit van de commissie die de culturele waardenstellingen voor historisch materieel in het kader van de Mobiele Collectie opstelde en later van de beoordelingscommissie van het Nationaal Register Railerfgoed. Binnen de SNR was hij vele jaren de beheerder en later de assistent-beheerder

van de collectie Tramwegen Nederland, Nederlands-Indië en Suriname. Het vele harde werk voor de vereniging leidde in 2010 tot een erelidmaatschap. Niet op de voorgrond treden en onder de radar opereren was een belangrijk doel voor Sam. Nochtans heeft hij op velerlei gebieden een belangrijke rol gespeeld. Anders dan veel hobbyisten had hij wel degelijk oog voor andere zaken dan locomotieven en wagens en vooral voor mensen. Wie de moeite nam de soms bars overkomende man te leren kennen vond in hem een trouwe vriend die door kleine attenties zijn vriendschap toonde. Hij zal node gemist worden door zijn kinderen, kleinkinderen en vrienden.

Gerard de Graaf, maart 2024.

Gerrit Schaap



De oprichter van Het NZH Vervoer Museum, de heer Gerrit Schaap, is op 91-jarige leeftijd overleden. Met hem verliezen we een gedreven kracht die voor ons allen een stimulans was en zal blijven.

Bij het 100-jarig bestaan organiseerde hij een tentoonstelling in het toenmalige NZH-hoofdkantoor aan de Leidsevaart in Haarlem. Vanwege het succes daarvan wist hij de directie te overtuigen een Bedrijfsmuseum te starten. Dat startte klein en groeide telkens verder.

Gerrit wist steeds meer personen enthousiast voor het museum te maken en op een gegeven moment kreeg het museum zelfs een apart onderkomen op het terrein.

Gerrit Schaap was vanaf het begin voorzitter en hield dat vol tot zijn 80-ste verjaardag.

Hij werd toen opgevolgd door Tonnie Hodes.

In 2015 werd duidelijk dat de tijd aan de Leidsevaart ten einde kwam en er werd naar een alternatief gezocht dat uiteindelijk in de Waarderpolder werd gevonden. Gerrit bleef, ondanks zijn aftreden uit Bestuur, het museum trouw en kwam wekelijks werkzaamheden verrichten. De laatste jaren deed hij veel werk binnen het Archief. Onze gedachten gaan uit naar zijn vrouw, kinderen en familie. Moge hij rusten in vrede. De uitvaart was op donderdag 30 mei om 13:30 uur te Driehuis op Westerveld.

Tonnie Hodes had, mede namens de NZH, het Museum en de heer Testa, een afscheidswoord gesproken. Dit werd niet in Westerveld, maar in het NZH Vervoer Museum gedaan.

Cees van der Beek

Op dinsdag 13 augustus overleed Cornelis van der Beek op 88-jarige leeftijd na een periode van afnemende gezondheid. Cees heb ik als NS-er leren kennen tijdens een bijzondere happening in Utrecht bij het toenmalige expeditieknoppunt van PTT Post. Zelf was ik hier toen uitgenodigd als vertegenwoordiger van de Centrale Directie PTT. Nadien kwam ik Cees regelmatig tegen als trouwe medewerker van het Documentatiebureau van de NVBS, eerst in Voorschoten en later in Amersfoort. Cees was een actieve verzamelaar van foto's en nummerplaten van NS- en DB-stoomlocomotieven. Wanneer bij de NVBS NZH-documentatie was ontvangen, dat dubbel was, dan tipte Cees ons wel even! Wij zijn hem daar nog altijd dankbaar voor. Tijdens de viering in Voorburg van het 25-jarig bestaan van onze stichting in 2010 verraste Cees ons met de originele en puntgave fabrieksplaat van locomotief A 51 uit 1895 van de stoomtramlijn Haarlem-Alkmaar.

Beste Cees, dat je moge rusten in vrede.

Georg Groenveld.

FEESTELIJKE OPENINGSRIT 100 JAAR GELEDEN door Georg Groenveld

Op donderdag 11 april zal het honderd jaar zijn geleden dat de elektrische tramlijn Leiden-Voorschoten-Veur (Leidschendam)- Voorburg-Den Haag-Scheveningen van de NZH, de Noord-Zuid-Hollandse Tramweg Maatschappij officieel en met veel tamtam werd geopend. Deze dubbelsporige tramverbinding was een combinatie van twee stoomtramverbindingen: Leiden via Voorburg naar Den Haag/Schenkweg en van station Den Haag/Staatsspoor naar Scheveningen.

Affiche uit 1924 waarmee de het nieuwe 'Elekrische' vervoer groots in de regio werd aangekondigd.

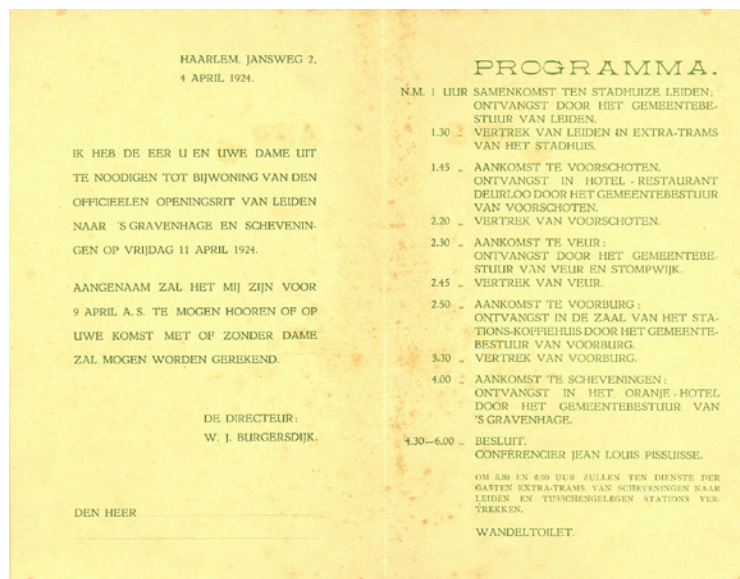


Originele affiche uit 1924, afkomstig uit ons archief en ontworpen door Hermanus Davinus Heuff (1875-1945). Hiermee werd destijds het elektrisch vervoer groots aangekondigd. Formaat 106 x 76 cm en gedrukt in Amsterdam bij de firma Kotting, bereikbaar op het toen gangbare 4-cijferige abonneenummer 3520.

Schenking van Ad van Kamp.



Programmaboekje uit 1924 waarbij op de omslag de basis tekening van Hermanus Davinus Heuff werd gebruikt.



De plannen voor deze ingrijpende verandering dateerden al van tien jaar eerder, maar werden vertraagd door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. Ook na beëindiging van de oorlog zou het nog verscheidene jaren duren voor daadwerkelijk kon worden begonnen met de aanleg. Dat hield onder meer verband met onteigeningszaken, bouwen van bruggen, etc.

Het tracé van de stoomtram Den Haag-Leiden liep vanaf de Schenkweg via de Schenkkade naar Voorburg, waar het tracé in de berm van de Laan van Nieuw Oost Einde was aangelegd.

DE NIEUWE ELECTRISCHE LEIDEN-SCHEVENINGEN



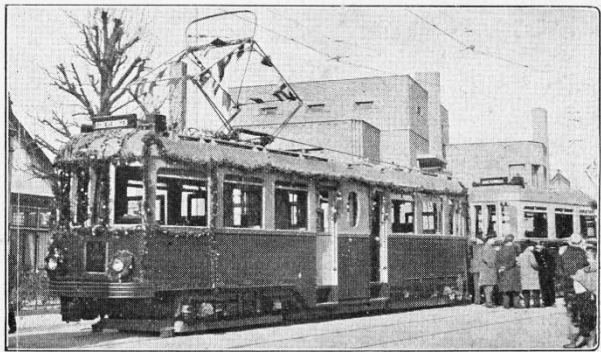
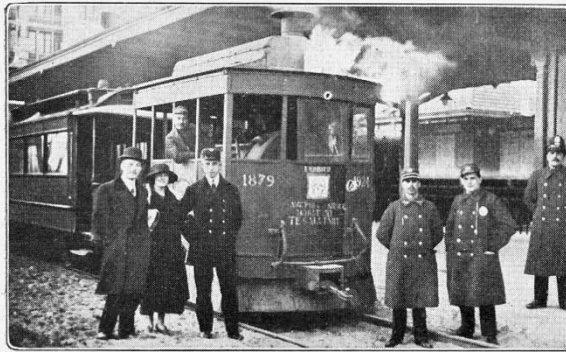
Vrijdagmiddag werd de nieuwe lijn Leiden—Scheveningen geopend. Waar vroeger van Leiden naar Den Haag (Schenkweg) en van Staatsspoor naar Scheveningen twee stoomtramdiensten het verkeer onderhielden, is 11 April een nieuwe elektrische tram in dienst genomen. In tegenwoordigheid van veel autoriteiten werd de eerste rit met de elektrische tram gemaakt. De gemeentebesturen van de tussenliggende plaatsen ontvingen de genoodigden officieel. Te Voorburg maakten wij enkele foto's. Hierboven ziet men de oude stoomtram gereed staan voor den laatsten rit. Deze „doodenrit" werd een zeer gewichtig oogenblik.

Voor de elektrische tram kwam echter een nieuwe verbinding tot stand: de Koningin Wilhelminalaan met de tramlijn in het midden, aan weerszijden afgeschermd met een ligusterhaag en baanovergangen voor het overige verkeer.

De stoomtramlijn liep over de Achterweg (Parkweg) via de Rembrandtlaan en het Oosteinde om vervolgens onder het viaduct van de Hofpleinspoorlijn door Veur (Leidschendam).

Voor de aanleg van de elektrische tramlijn werd de Rembrandtlaan verlaten en een rechtstreekse verbinding gerealiseerd naar het viaduct aan het Oosteinde.

Oud en nieuw: de electriciteit overwint den stoom.



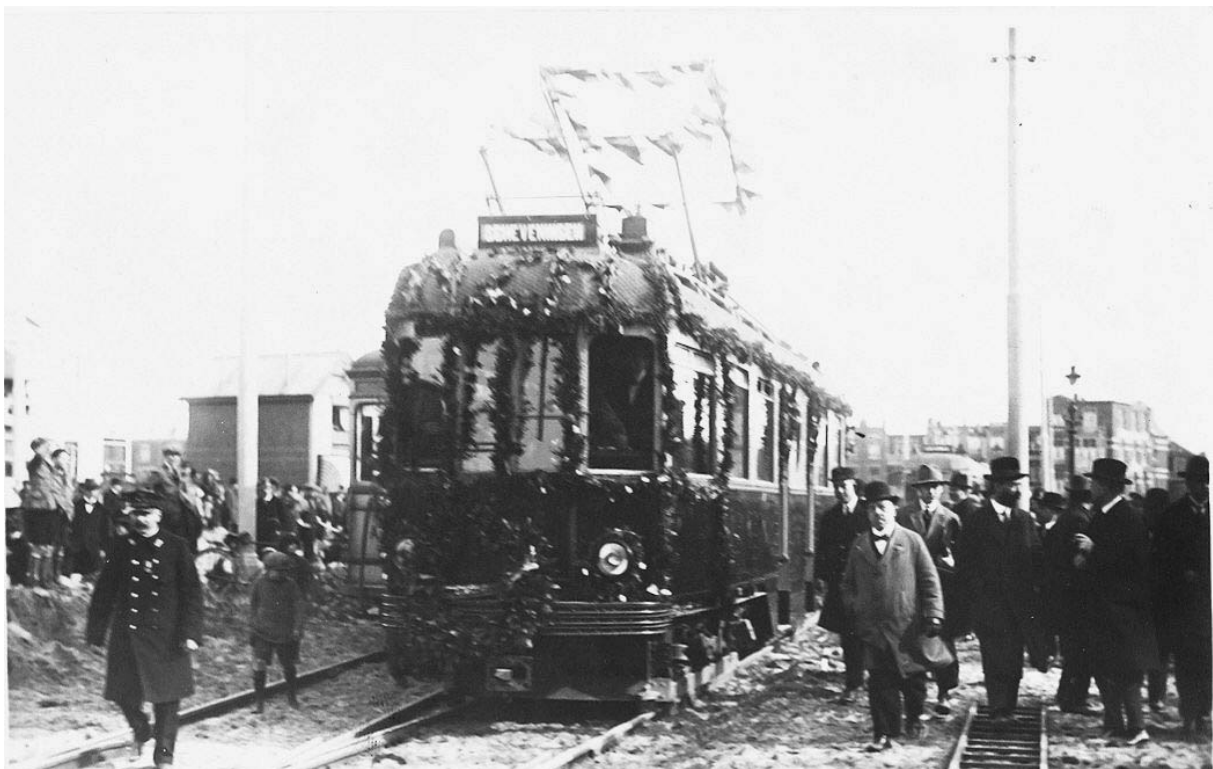
Het oude stoomtrammetje van de S.S. den Haag-Scheveningen is verdwenen en heeft plaats gemaakt voor de elektrische, die nu van Leiden naar Scheveningen loopt. Uit 'n soort galgenhumor heeft men de laatste stoomtram die liep, met 'n doodskop geteekend, — de eerste elektrische echter kwam binnen, met bloemen versierd!

In 1923 was de bouw van het nieuwe trammaterieel uit valuta-overwegingen gegund aan een gerenommeerde fabriek in Budapest, de firma Ganz & Co. Danubius. Het ging daarbij om twee rijtuigtypen: een serie van 22 stuks, voor de lijn Leiden-Den Haag en een kleiner type van 12 motorwagens en 15 bijwagens voor de lokaaldienst van Voorburg/Viaduct (Park Vronesteijn) naar Scheveningen. Voor dit nieuwe materieel werd de bestaande stoomtramremise in Voorburg omgebouwd en uitgebreid tot twee remisehallen met totaal 12 sporen.

Terug naar die feestelijke openingsrit. Na ontvangst van de vele autoriteiten in het stadhuis van Leiden werd om half twee met de nieuwe blauw/grijze tramrijtuigen vertrokken. Net als in Leiden werden de genodigden in Voorschoten en Veur ontvangen door het plaatselijke gemeentebestuur.

Omstreeks drie uur arriveerden de feesttrams in Voorburg waar de ontvangst door het gemeentebestuur plaats vond in het stations koffiehuis, hoek Herenstraat en Zwartelaan.

Tegen vieren werd tenslotte naar Scheveningen vertrokken waar de officiële ontvangst plaats vond in het Oranjehotel door het gemeentebestuur van Den Haag.



Net als onderweg in Voorschoten, Veur en Voorburg vonden ook hier de nodige redevoeringen plaats en trad na het officiële gedeelte de bekende conferencier Jean Louis Pissuisse op.

Aan het eind van de middag stonden trams gereed om de genodigden naar Leiden en tussengelegen gemeentes terug te brengen. De volgende dag, zaterdag 12 april, kon het publiek voor het eerst gebruik maken van het nieuwe comfortabele openbaar vervoermiddel, dat al snel aan populariteit zou winnen, echter maar 37 jaar.

Op de avond van de 9e november 1961, bij de remise aan de Parkweg, moest men de Blauwe Tram verlaten en overstappen op gereedstaande bussen. Het personeel van de laatste tram kreeg uit handen van de burgemeesters van Voorburg, Leidschendam en Voorschoten een rokertje aangeboden en daarna werden de trams de remise ingereden. Dit afscheid betekende tegelijkertijd het einde van het trambedrijf van de NZH, dat haar glorietijd vooral beleefde in de jaren '20/'30 met een lijnennet dat zich uitstreckte van Scheveningen via Leiden, Haarlem en Amsterdam tot Volendam

Vier dagen na de opheffing vond vanuit Voorburg en Leiden de trieste aftocht plaats van de Blauwe Tramrijtuigen naar hun laatste bestemming: een slooterrein, tussen Voorschoten en Leiden. Heel wat liefhebbers wisten daar nog het nodige te 'redden', zoals een handremwiel, een wisselijzer, zittingen, enz. Wat overbleef van het grootste trambedrijf van Nederland was op dat moment een Leidse stadsmotorwagen en een derdehands aanhangrijtuig.

In 1976 wist ons genootschap met heel veel moeite een Boedapester Blauwe Tramrijtuig, dat in Zeeuws-Vlaanderen als zomerhuis van een baron had gediend, naar Voorburg te halen. In bijna tien jaar werd dit rijtuig in oude glorie gerestaureerd. Een oude NZH- schaftkeetwagen met houten spaakwielen die zich bij een sloperij in Gouda bevond, werd in 1978 aan het genootschap overgedragen.

Ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van de NZH organiseerde het genootschap in Museum Swaensteyn een tentoonstelling, die geopend werd door de minister van Verkeer en Waterstaat: vice-premier Tuijnman. Een paar jaar later werd de laatst overgebleven Blauwe Tramrails in Den Haag op de hoek van de Schenkweg en de Bezuidenhoutseweg door het genootschap verworven.

Exact 30 jaar na de opheffing van de Blauwe Tram werd een enig overgebleven betonnen bovenleidingsmast uit Voorburg door Joop Wijnants, wethouder van Openbare Werken, dit unieke monument als gedenknaald onthuld op het voormalige remiseterrein. Jammer dat waar eens gedurende ruim honderd jaar het openbaar vervoer was gehuisvest een plein werd vernoemd naar het gebouw van de burens: het Van Wassenaer Hoffmanplein. Een gemiste kans voor de gemeente Voorburg. En dan te bedenken dat zowel in Leiden als in Haarlem, waar net als in Voorburg tramremises waren gevestigd, nieuwbouw is vernoemd naar de populaire Blauwe Tram. Wellicht een idee om alsnog het Van Wassenaer Hoffmanplein te wijzigen in: Blauwe Tramplein. In de afgelopen decennia heeft het genootschap onder meer exposities ingericht in musea te Voorschoten, Katwijk, Zandvoort, Amsterdam, Monnikendam en Purmerend.



11 november 2006

Voorzitter Georg Groenveld
en Joop Wijnants.

Bovenleidingsmast als
gedenknaald.

Blauwe Tram maakte 100 jaar geleden feestelijke openingsrit

Het zal op donderdag 11 april honderd jaar geleden zijn dat de elektrische tramlijn Leiden-Voorschoten-Veur (Leidschendam)-Voorburg-Den Haag-Scheveningen van de NZH, de Noord-Zuid-Hollandse Tramweg Maatschappij officieel en met veel tamtam werd geopend. Deze dubbelsporige tramverbinding was een combinatie van twee stoomtramverbindingen: Leiden via Voorburg naar Den Haag/Schenkweg en van station Den Haag/Staatspoor naar Scheveningen.

Het tracé van de stoomtram Den Haag-Leiden liep vanaf de Schenkweg via de Schenkkade naar Voorburg, waar het tracé in de berm van de Laan van Nieuw Oost Einde was aangelegd. Voor de elektrische tram kwam echter een nieuwe verbinding tot stand: de Koningin Wilhelminalaan met de tramlijn in het midden, aan weerszijden afgeschermd met een ligusterhaag en baanovergangen voor het overige verkeer. De stoomtramlijn liep over de Achterweg (Parkweg) via de Rembrandtlaan en het Oostende om vervolgens onder het viaduct van de Hofpleinspoortlijn door Veur (Leidschendam). Voor de aanleg van de elektrische tramlijn werd de Rembrandtlaan verlaten en een rechtstreekse verbinding gerealiseerd naar het viaduct aan het Oostende.

In 1923 werd het nieuwe trammaterieel geleverd. Het ging daarbij om



Enkele historische Blauwe Trams in Voorburg (foto: Ton Sloomaker).

twee rijtuigtypen: een serie van 22 stuks, voor de lijn Leiden-Den Haag en een kleiner type van 12 motorwagens en 15 bijwagens voor de lokaaldienst van Voorburg/Viaduct (Park Vronesteijn) naar Scheveningen. Voor dit nieuwe materieel werd de stoomtramremise in Voorburg omgebouwd en uitgebreid tot twee remisehallen met totaal 12 sporen.

De feestelijke openingsrit vond dus plaats op 11 april. Na ontvangst van de vele autoriteiten in het stadhuis van Leiden werd met de nieuwe

blauw/grijze tramrijtuigen vertrokken. Net als in Leiden werden de genodigden in Voorschoten en Veur ontvangen door het plaatselijke gemeentebestuur. In Voorburg vond de ontvangst door het gemeentebestuur plaats in het stationskoffiehuis, hoek Herenstraat en Zwartelaan. De volgende dag, zaterdag 12 april, kon het publiek voor het eerst gebruik maken van de tram die al snel aan populariteit zou winnen, echter maar 37 jaar.

Op de avond van de 9e november

1961, bij de remise aan de Parkweg, moest men de Blauwe Tram verlaten en overstappen op gereedstaande bussen. Het personeel van de laatste tram kreeg uit handen van de burgemeesters van Voorburg, Leidschendam en Voorschoten een rokerij aangeboden en daarna werden de trams de remise ingereden. Dit afscheid betekende tegelijkertijd het einde van het trambedrijf van de NZH, dat haar glorietijd vooral beleefde in de jaren '20/'30 met een lijnennet dat zich uitstrekte van Scheveningen via

Leiden, Haarlem en Amsterdam tot Volendam

Vier dagen na de opheffing vond vanuit Voorburg en Leiden de trieste aftocht plaats van de Blauwe Tramrijtuigen naar hun laatste bestemming: een sloopterrein, tussen Voorschoten en Leiden. Heel wat liefhebbers wisten daar nog het nodige te 'redden', zoals een handremwiel, een wisselrijzer, zittingen, enz.

Met heel veel moeite wist de Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram in 1976 een Budapestse Blauwe Tramrijtuig, dat in Zeeuws-Vlaanderen als zomerhuis van een baron had gediend, naar Voorburg te halen en in oude glorie te restaureren. Een oude NZH-schaftekeetwagen met houten spaakwielen werd in 1978 aan het genootschap overgedragen. Ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de NZH organiseerde het genootschap in Museum Swaensteyn een tentoonstelling. Een paar jaar later werd de laatste overgebleven Blauwe Tramrails in Den Haag op de hoek van de Schenkweg en de Bezuidenhoutseweg door het genootschap verworven. Exact 30 jaar na de opheffing van de Blauwe Tram werd in Voorburg een enig overgebleven betonnen bovenleidingmast als gedenkmast door wethouder Wijnants onthuld op het voormalige remiseterrein. Meer info op de website www.blauwetram.nl.

Een eeuw geleden

Van 1879 tot 1924 was de periode dat er een stoomtram reed tussen het station Den Haag/Staatspoor en het tramstation Scheveningen. Deze tramverbinding met stoomtractie was een landelijke primeur door een nieuwe wet uit 1878 die toestond dat tramlijnen in de berm van de weg konden worden aangelegd als aanvulling op het landelijke spoornet. In vrij korte tijd ontstond in ons land al gauw een net van stoomtramverbindingen, die met name kleine plaatsen uit hun isolement haalden. De dubbelsporige tramlijn liep vanaf de Rijnstraat via Koningskade en Raamweg langs het Kanaal en de Badhuisweg naar Scheveningen.

De directie van de NZH, de Noord-Zuid-Hollandse Tramweg Maatschappij, had na de elektrificatie van de kustlijnen van Leiden naar Katwijk en Noordwijk in de jaren 1911/1912 grootse plannen om ook de stoomtramlijn van Leiden via Voorschoten en Voorburg naar de Schenkweg in Den Haag over te nemen, te elektrificeren en te koppelen aan de stoomtramlijn naar Scheveningen. De Eerste Wereldoorlog die in 1914 ontbrandde, gooide

echter roet in het eten en zou de ambitieuze plannen sterk vertragen. Bovendien werd de NZH-directie geconfronteerd met langdurige onteigeningskwesties van gronden tussen Leiden en Voorburg en het laten uitvoeren van diverse kunstwerken. Na beëindiging van de oorlog zou het ook nog aardig wat jaren in beslag nemen voordat daadwerkelijk met de aanleg van de elektrische tramverbinding een begin kon worden gemaakt. Gunstige buitenlandse valuta waren

oorzaak dat het rollend materieel werd besteld bij een fabriek van onder meer koninklijke rijtuigen, de firma Ganz & Co. Danubius in Budapest. Een deel van de tramrijtuigen was bestemd voor de elektrische tramlijn van Leiden naar Den Haag en een kleiner type voor de lokaaldienst Voorburg-Den Haag-Scheveningen. Op vrijdagmiddag 11 april 1924 vond onder grote publieke belangstelling de feestelijke openingsrit plaats. Tevoren waren de genodigden door de NZH-directie ontvangen in het Leidse stadhuis. Omstreeks half twee vertrokken de gloednieuwe tramrijtuigen vanuit de Breestraat naar Scheveningen. Onderweg werd in de tussenliggende gemeenten enige tijd haltgehouden en vonden evenals in Leiden de nodige toespraken plaats. Het gezelschap arriveerde met enige vertraging in Schevenin-



De versierde Riviervismarkt in het oude centrum, NZH-Blauwe Tram A 106. Foto: Raymond Naber

gen, waarna in het Oranje Hotel de ontvangst plaats vond door het Haagse gemeentebestuur. In de uitnodiging was opgenomen dat aanbevolen werd zich te kleden in 'wandeltoilet'. Tegenwoordig zou dat worden omschreven als 'casual gekleed'. De bijzondere dag werd besloten met het optreden van de bekende cabaretier van destijds, Jean Louis Pisuise. Na afloop werden de genodigden met extra trams huiswaarts gebracht. De volgende dag kon het publiek voor het eerst kennismaken met de Blauwe Tram, met het comfortabele interieur van de Blauwe Tram en het gastvrije personeel. Het zou echter maar 37 jaar duren toen op de avond van de 9de november 1961 de populaire tram geheel onverwachts ter hoogte van de remise aan de Parkweg in Voorburg werd opgeheven en de tramreizigers

moesten overstappen in gereedstaande autobussen. Vier dagen later, op maandag 13 november, vertrokken de trams op eigen kracht naar hun laatste bestemming, een sloopterrein gelegen tussen Voorschoten en Leiden. Heel wat liefhebbers hebben daar nog kans gezien om souvenirs te bemachtigen. Veel van die voorwerpen heeft men in de loop der jaren aan onze stichting geschonken en maken nu deel uit van onze erfgoedcollectie. In een tijdsbestek van drie maanden was van het fraaie trammaterieel niet veel meer over. Als schroot werden de metalen restanten per dekschuit afgevoerd naar de Hoogovens...

Georg Groenewald
Stichting Historisch Genootschap
De Blauwe Tram
www.blauwetram.nl
info@blauwetram.nl



Aankomst van de openingstram te Scheveningen, 11 april 1924. Fotocollectie Hist. Genootschap De Blauwe Tram

UPDATE HTM LIJN 19

In ons vorige jaarverslag hebben wij voor het eerst melding gemaakt over de aanleg van deze bijzondere tramlijn, die dicht bij ons depot in de maak is. Via dit beeldverslag laten wij zien hoe de vorderingen zijn van dit lang lopende project.



Aanleg wisselcomplex, nabij eindpunt.



Tussen Aula en Mekelpark.



Basislaag en schuimbeton plus bewapening.



Er is nog een lange weg te gaan. Deel afgesloten op de Bims ondergrond. Bewapening en doorvoeren klaar voor schuimbeton.



In afwachting voor de tweede betonlaag.



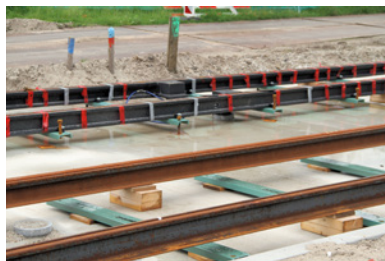
Schuimbeton wordt gestort.



De volgende laag is vezel-versterkt beton.



Basislaag klaar voor het opstellen van de rails.



Positioneren tramrails, gevat in trillingvrije kunststof profiel Polycorp.





Proefopstelling van de rails, geheel omvat door kunststof profiel, gemonteerd op metalen dwarsliggers (groen) die tevens maatbepalend zijn voor de spoorbreedte. Het kunststof profiel Polycorp werd op grote rollen aangevoerd.

Speciaal trillingsvrij kunststof profiel Polycorp de zogenoemde railaars, vormvast om de rails met nauwe toleranties, kan eenvoudig worden geïnstalleerd en blijft gedurende de gehele bouw-fase op zijn plaats. Elke rail- en bevestigingsconfiguratie is mogelijk. Het ontwerp kan worden aangepast voor specifieke Track Modulus-vereisten.

Al met al gaat het nog wel even duren. Wellicht zal men voor de toekomst het tram-project TU Delft Campus zien als school voorbeeld van optimaal openbaar railvervoer.



Speciaal trillingsvrij kunststof profiel Polycorp.

GAAN EN KOMENDE MAN

Met ingang van 1 december 2024 is **Fred Teeven** (66) voorzitter van werkgeversorganisatie Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV). Teeven volgt Bertho Eckhardt op, die onlangs aftrad als KNV-voorzitter. In zijn nieuwe rol zal Teeven zich inzetten voor de belangen van ondernemers in het personenvervoer. Concrete opdrachten zijn de realistische transitie naar een duurzaam mobiliteits-systeem en het verder uitdragen van het maatschappelijk belang van de personenvervoersector in Nederland.



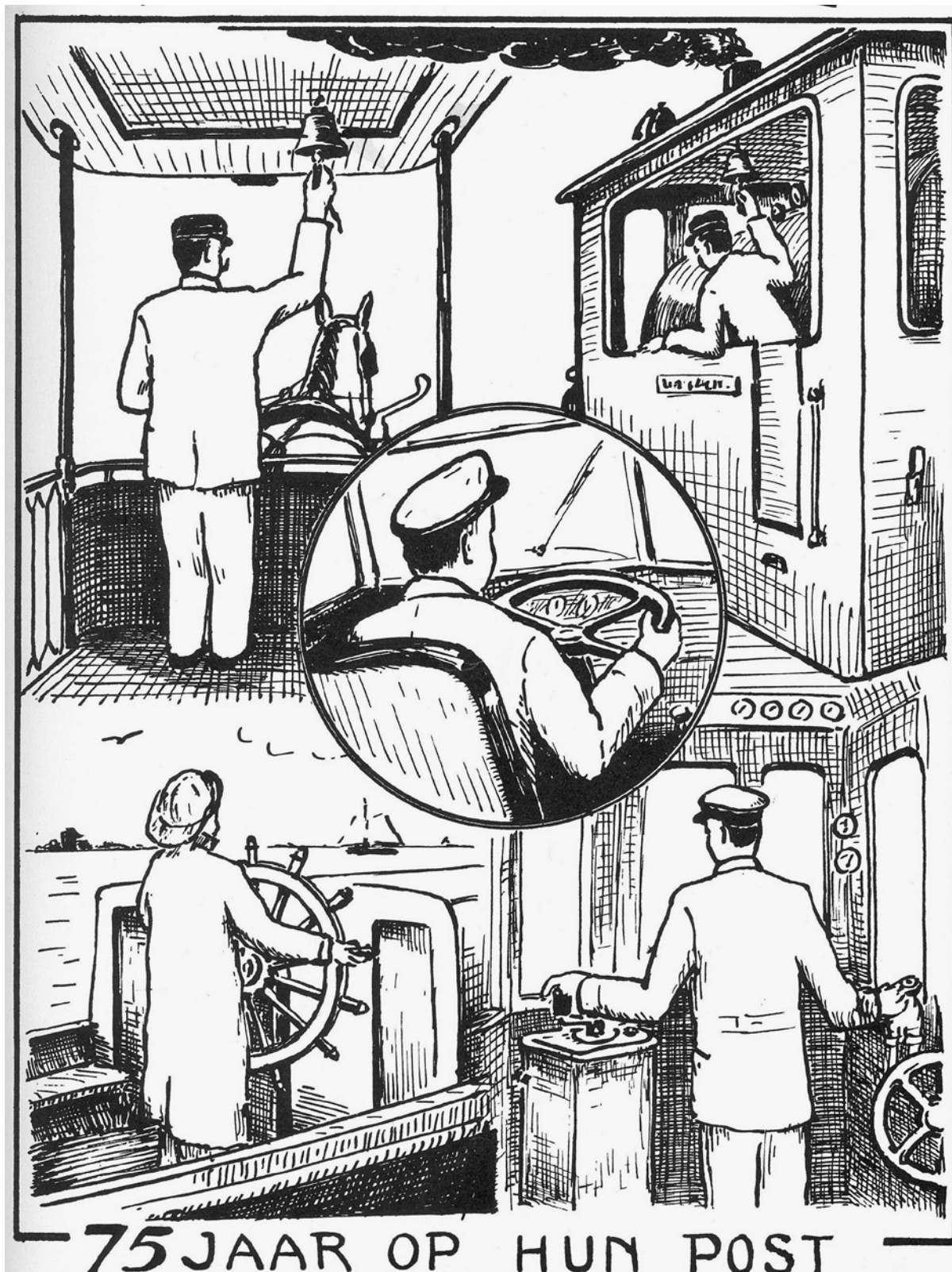
Ook is hij al eerder dit jaar overgestapt in de voetsporen van **Tonnie Hodes** directeur NZH Vervoer Museum.

Tonnie Hodes gaat zich o.a. meer bezig houden met het archief. De medewerkers zien de toekomst van het museum onder leiding van Fred Teeven met vertrouwen tegemoet.

Tonnie Hodes en Fred Teeven gespot door Han Geijp in het NZH Vervoer Museum.

UIT HET MAANDBLAD VOOR HET NZH PERSONEEL

Er is veel te ontdekken wanneer je de bekende NZH-maandbladen van weleer zo nu en dan eens doorkijkt. Daar staan bijvoorbeeld fraaie illustraties in. Zo ook deze onderstaande tekening uit 1956. Wellicht mooi om in te kleuren!



Het pand aan de Parkweg 53 te Voorburg is omstreeks 1910 gebouwd, als laatste van het huizenblok tussen de Laan van Rustenburg en de Laan van Oostenburg. Het bestond uit twee eenheden en wel de begane grond als Parkweg 53 met de ingang van het kantoor aan de Parkweg. De bovenetages vormden een wooneenheid met de ingang opzij, aan de Laan van Oostenburg en had als officieel adres Laan van Oostenburg 2.



Hoofdkantoor aan de Parkweg 53.

Foto: Hans van Engelen.

Het is mij niet bekend of dit pand al in gebruik was bij de M.E.T. of dat het in 1924 door de NZH werd aangekocht om er een kantoor te vestigen.

De bovenetages werden bewoond door de heer C.F.J. Hollants met zijn gezin, die bij de aanleg van de bovenleiding was betrokken. Per 1 mei 1924 trad hij na de voltooiing van de bovenleiding in dienst bij de NZH als opzichter, standplaats Leiden.

Hij heeft er vanaf 1924 met zijn gezin gewoond - op 1 maart 1957 ging hij met pensioen- en vertrok, na verkoop van het pand in 1958 na de opheffing van de lokaaldienst, naar een andere woning in Voorburg.

Het kantoor bestond uit twee delen, rechts van de ingang aan de Parkweg het kantoor van de Chef Uitvoerende Dienst en links het kantoor met twee loketten waarvan het eerste diende voor inlichtingen en kaartverkoop en het tweede voor het afrekenen met de conducteurs. Daarachter was nog een ruimte voor opslag met een eenvoudig keukenblok.

Veiligheid

De Chef Uitvoerende Dienst was de heer De Vries, die al sinds november 1914 in dienst was bij de M.E.T. Helaas moest hij na een bedrijfsongeval per 1 januari 1941 met invaliditeitspensioen maar

omdat dat in die jaren geen vetpot was mocht hij aanblijven als administrateur op het kantoor. Dat heeft hij altijd als een degradatie ervaren en maakte hem nogal cynisch. Zijn enige troost was dat zijn functie in 1941 niet meer werd opgevuld want sindsdien werd alles vanuit Leiden geregeld.

Na zijn veertigjarig dienstverband is hij met stille trom vertrokken. Het kantoor was voor het trampersoneel geopend van maandag t/m zaterdag van 6.30 – 21.30u. voor het afrekenen van alle andere zaken zoals aanvulling van de kaartjes en dergelijke. Het kantoorpersoneel werkte in wisseldienst, dus vroege en late dienst met een korte "overlapping". Bij verlof of ziekte nam één van de controleurs de dienst over. Het trampersoneel was verplicht direct na afloop van de dienst af te rekenen en als dit niet mogelijk was, dan de volgende dag bij aanvang van de dienst.

De ontvangsten werden opgeborgen in de aanwezige brandkast. Die werden tijdens de kantooruren overgebracht naar de bank tegenover het kantoor naast de kleine remise aan de Parkweg. Voor de veiligheid hing een rondhouten bord voor het raam met de groene kant naar buiten. Als er onraad was, moest het bord worden omgedraaid met de rode kant naar buiten. Van het rijdend personeel werd dan verwacht te gaan kijken wat er aan de hand was. Ook was er een drukknop voor een bel die zich in het kantoorje achter in de remise bevond, maar was alleen hoorbaar als degene die aanwezig was.

Als het kantoor om 21.30 u. gesloten werd, moest de dienstdoende monteur uit de remise de houten schotten (binnen) voor de ramen plaatsen, de sleutel van het kantoor en ook de sleutel van de brandkast mee naar de remise. De volgende morgen vond dit ritueel dus in omgekeerde volgorde plaats.



Interieur van het NZH-haltekantoor aan de Parkweg 53 in Voorburg. Tevens verkooppunt van abonnementen.
De dames Sonja Slootweg (l) en Lies Zwaanswijk, 26 april 1958.

Foto's Piet van Rooijen.

In de jaren veertig kwam Lies Zwaanswijk op het kantoor en na vertrek van de heer De Vries kwam Sonja van Langeveld. Beide dames staan op de foto (hierboven) ook in het boek van Ad van Kamp "Vaarwel Blauwe Tram" (blz. 151). Sonja werd daar al mevrouw Slootweg genoemd, maar was toen nog niet getrouwd met Frits Slootweg (van de grote slagerij op de Laan van Nieuw Oost Indië in Den Haag). Lies (links op de foto) kwam elke dag op de fiets vanuit de ouderlijke woning, gelegen langs de weg van Monster naar Loosduinen, dus een stevig fietstochtje!

Haar vader was beheerder van een landgoed aldaar en Lies vertelde een keer dat daar een oude tramwagen stond als tuinhuisje, het bleek een oud RTM-rijtuig te zijn dat later door de TS werd ontdekt en verworven. Het rijtuig bleek later zo slecht dat het alsnog is gesloopt.

Het kantoor had een PTT-aansluiting en een diensttelefoon (inductor: vijf keer slingeren was remise Voorburg en twee en een half keer was kantoor Voorburg). De PTT-telefoon werd bij sluiting van het kantoor overgezet naar de remise, waar deze alleen kon worden opgenomen: bij het toestel in de remise zat vóór de kiesschijf een stalen plaat om illegaal bellen te verhinderen. Wel kon in geval van nood het zegel verbroken worden, maar dan moest er wel een rapportje van worden opgemaakt. Tot grote ergernis van het remisepersoneel waren de meeste telefoontjes verzoeken om inlichtingen over de dienstregeling en werd dit personeel vele malen van hun werk gehaald door de extra bel die in de hele remise was te horen. Toch kon het personeel de telefoon niet laten bellen, want het kon ook een melding van het rijdend personeel zijn over een defect of ongeval.

Elke morgen bracht de tram een kist uit Haarlem die via kantoor Leiden naar Voorburg kwam en door de conducteur werd afgeleverd in het kantoor. 's Avonds ging deze kist retour met de tram van 20.45 u. naar Leiden en werd dan door de conducteur opgehaald. De kist bevatte van alles wat er maar over--gestuurd moest worden. Vooral van belang was de personeelsindeling voor de volgende dag. Deze indeling werd elke dag op het kantoor te Leiden gemaakt door de heer Philippo (chef du bureau). Het (primitieve) interieur van het kantoor heeft nooit een verandering ondergaan ten tijde van de NZH.



Na opheffing van de lokaaldienst werd het kantoor gesloten en het pand verkocht aan een melkhandelaar uit de Franse Kerkstraat. Al spoedig werd het doorverkocht aan een makelaar die er beneden zijn kantoor had en erboven woonde. Omdat er goede zaken werden gedaan, werd het pand geheel als kantoor -inclusief het naastgelegen pand (met een nieuwe doorgang)- in gebruik genomen en grondig gemoderniseerd.

Hierbij verviel de ingang aan de Parkweg en werd de zijingang aan de Laan van Oostenburg verheven tot hoofdingang van Parkweg 53.

Voor beide dames was na mei 1958 geen werk meer.

Lies ging door bemiddeling van de NZH naar de HTM en liep daar al spoedig een aardige man tegen het lijf, hetgeen resulteerde in het feit dat ze daarna als mevrouw Kooiman (niet van de tv-serie, red.) verder door het leven ging.

Sonja ging naar de slagerij en trouwde spoedig met haar Frits.



Afgelopen zaterdag 24 augustus ontspoorde de A 106 op HOVM-terrein bij het inrangeren (opduwen) van de bijwagen B 303 in de wissel. De B 303 ging rechtsaf (wat de bedoeling was), maar bij de A 106 ging de 1^e as rechtdoor en de 2^e as rechtsaf. Hierdoor werd het koppelraam ontzet. Dat is goed want zo blijft de rest van de tram nog gewoon heel.

E.e.a. werd gedemonteerd zoals te zien op onderstaande foto's. Aan één zijde is alles nog heel, van de andere zijde is de strip alweer in de vorm, maar de dunwandige buis (met veren) was helaas geknakt en moest worden vervangen.

Deze dunwandige (1mm) standaard buis uit de winkel, met een buitenmaat van 44 mm en 35 cm lengte, werd aangepast. Twee strips met twee gaten zaten aan het frame van de tram vastgebout. Aan de andere zijde was die vastgelast aan het kopeinde van de buis (met veer) en op de las afgescheurd.



Het verwrongen koppelraam onder de A 106.



Gedemonteerd op de werkvloer. Foto's: Raymond Naber.

Peter Scheepmaker heeft een staf gekocht met een doorsnede van 45 mm en 20 cm lang, zodat we nieuwe opsluitstukken konden draaien op de draaibank. Het verbogen draadeind (M20) is vervangen omdat recht buigen niet te doen was. Han Geijp heeft het nodige draaiwerk ervoor gedaan en Peter Scheepmaker heeft de strips weer netjes aan het kopeinden van de linker- en rechterbuis vast gelast.

Hierna is de A 106 weer snel, na montage door Raymond Naber, ter keuring aangeboden (wielmaat en speermaten). Hij was net op tijd klaar was voor de aankomende Open Monumentendagen.



Koppelraam weer bijna compleet.



Han achter de AI-draaibank.



Geheel weer in oude luister hersteld.

In het vorige jaarverslag van 2023 op bladzijde 32/34 is voor het eerst aandacht besteed aan de restauratie van de elektrische motorwagen 1 van de Twentsche Electriche Tramweg-Maatschappij (TET) die van 4 juli 1908 t/m 28 februari 1933 tussen Enschede en Glanerbrug heeft gereden. De wagenbak van de TET 1 is daarna tot in 2016, dus 83 jaar lang (!), gebruikt als tuinhuisje bij een boerderij bij Overdinkel.



Motorwagen TET 1

De TET werd als onderdeel van een serie motorwagens 1 – 7 door Pennock Den Haag in 1908 gebouwd en was de enige elektrische tram die deze firma heeft gebouwd. De 1-7 was met zijn lengte van 7500 mm één meter korter en met zijn breedte van 2000 mm tegen 2200 mm, ook smaller dan door de Werkspoor geleverde motorwagens 163 – 168 van de HTM. Het verschil in lengte van één meter zat in het compartiment met een lengte van 4200 mm tegen 5200 mm van die van de HTM 163-168. Bijzonder aan deze trams was het tondak met de messing klappen direct onder de dakrand, die als ventilatie mogelijkheid diende in plaats van de uitzetraampjes in de lichtkap. Deze bouwwijze kreeg voor het eerst navolging in 1913 met de door Allan & Co te Rotterdam aan de HTM geleverde serie 152-176, de eerste motorwagens in Nederland na de TET 1-7.

Aan de TET 1 is in de loop der jaren bij TET het één en ander veranderd. Zo kreeg de TET al in het najaar van 1908 schotten in de deuropeningen aan één zijkant. In 1923 model TET 6, had kopdeuren en was in de kleur crème en in 1926 kwamen de Golden Glow schijnwerpers naar het voorbeeld van die op het NZH-materieel.

Op 5 augustus 2017 werd de wagenbak TET 1 door de *Tramweg-Stichting (TS)* overgebracht naar een gehuurde loods in Overloon, daar is onder leiding van Jos Koopmans in 2018 een begin gemaakt met de restauratie ervan. De werkgroep (Jos Koopmans en David Horvers) begonnen in 2018 met restaureren van de TET. De schrijver van dit artikel deed het meeste werk aan het houtwerk van het interieur in zijn 'thuiswerkplaats in Dieren' en alleen indien nodig in Overloon. Dit gezien de lange reisduur tussen Dieren en Overloon.

Nadat de wagenbak van de TET 1 op 5 augustus 2017 naar een door de *Tramweg-Stichting (TS)* gehuurde loods in Overloon was overgebracht, is daar onder leiding van Jos Koopmans begin 2018 aangevangen met de restauratie. De werkgroep bestond al snel uit Jos en David Horvers die in de loods aan de TET gingen werken. De schrijver van deze bijdrage deed het meeste werk aan het houtwerk van het interieur in zijn 'Thuiswerkplaats Dieren' en alleen indien nodig in Overloon. Dit gezien de lange reisduur tussen Dieren en Overloon.

Mij is gevraagd het één en ander te vertellen over het verdere verloop van de restauratie van de TET 1 bij *Museum Buurtspoorweg (MBS)* in 2024 omdat ik al betrokken was vanaf het transport van de TET 1. Ook was ik als medewerker en enige aan het project verbonden toen op 22 januari 2024 het project verhuisde naar Haaksbergen.

Restauratie in Haaksbergen in 2024

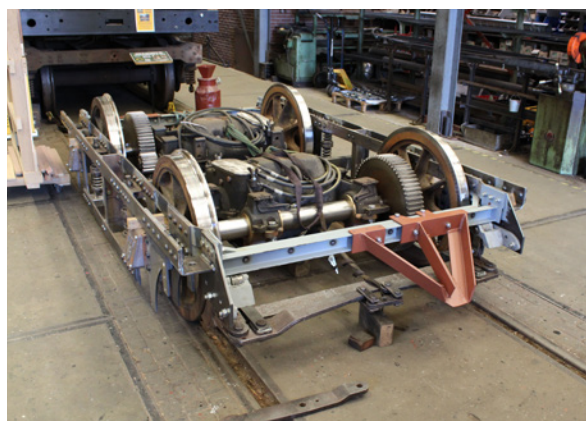
Een week na de overbrenging van de TET 1 naar Haaksbergen was de kennismaking met de leden van de nieuwe werkgroep onder leiding van projectleider Jan Astrego. Onder auspiciën van de *Stichting Historische Sociëteit Enschede Lonneker* (SHSEL) wordt het project in de werkplaats van de MBS in Haaksbergen ver uitgevoerd.

Al snel is er een overzicht gemaakt van de vele zaken die nog aan de TET 1 moesten gebeuren, met als doel de TET 1 juli 2025 in elk geval toonbaar te kunnen opstellen in Enschede. Dit in het kader van de viering van 700 jaar stadsrechten voor Enschede. Het is de bedoeling dat de TET 1 ook rijvaardig te gaan maken daarom is in Haaksbergen direct besloten om de benodigde bekabeling aan te brengen. Dit voordat er allerlei zaken zouden worden aangebracht die het leggen van de bekabeling later veel moeilijker zou maken. Echter het maken van het kabelschema en het leggen van de bekabeling zelf moest wachten op welk type controllers we uit Den Haag zouden krijgen.

Dit werd pas op 13 juli 2024 duidelijk toen in Den Haag de snelcontrollers van Siemens-Schukert Werke, afkomstig uit de op 29 januari 2009 in het Friese Elsloo gesloopte pekelmotorwagen H10 (ex-motorwagen 290) van de HTM, werden opgehaald. Dit maakte dat het aanbrengen van allerlei zaken die al gereed waren nog moest wachten.



Interieur zonder plafondlatten en vloer, 26-9-2024.



De truck heeft in Haaksbergen klinknagels gekregen en daar zijn daarna de wielstellen met Rotterdamse motoren, en remwerk uit Den Haag, erin aangebracht.

Na aankomst van de TET 1 in Haaksbergen is wel direct begonnen met het crème schilderen van de buitenzijde van de wagenbak en het verder gereedmaken van de nieuwe truck met daarin de wielassen plus motoren en andere stalen zaken voor montage. Ook het stalen frame van de wagenbak is op verschillende plaatsen versterkt waarna het nog een keer van een anti-roest is voorzien en meerdere keren bruin gelakt.

Daarnaast is in de Thuiswerkplaats in Dieren door de schrijver van dit verhaal verder gewerkt aan die houten onderdelen van het interieur die vervoerbaar waren, zo ook in Haaksbergen aan de vaste delen van het interieur. Dit bestond uit het restaureren, nieuw maken en blank lakken van één en ander. Vanaf de zomer van 2024 is er in Haaksbergen ook aan de andere onderdelen t.b.v. de TET 1 gewerkt zoals de binnenlijsten van de ramen in de fronten en het crème schilderen van allerlei onderdelen van het buitenwerk. Ook was de zoektocht naar allerlei kleinere onderdelen zoals koperwerk en driekantsloten toen afgerond want bij het transport klaarmaken op 1 september 2016, zat er nog maar weinig koperwerk in de TET 1.

Ook werden een aantal notenhouten panelen vervangen door triplex beplating. Sommige van deze panelen waren geverfd in een grijze kleur maar hier en daar ook in een rode kleur. Vooral het verwijderen van de grijze verf was niet gemakkelijk omdat deze vettig was.

Bezoek aan het HOVM

Een delegatie van de TET 1-restauratiegroep Haaksbergen bracht op 24 februari een bezoek aan het *Haags Openbaar Vervoer Museum* (HOVM) in Den Haag. Dat om het voorbeeld voor de restauratie van de TET 1 te bekijken. Om naar de daar aanwezige motorwagen 164, uit de deelserie 163-168, die dezelfde elektrische installatie heeft als de TET-motorwagens serie 1-7.

Voor het HOVM is daarna een lijst van nog ontbrekende onderdelen opgesteld, waarmee het HOVM de restauratiegroep mogelijk zou kunnen helpen. Dat was bij een aantal zaken zoals de zandstrooiers van de te slopen HTM-pekelmotorwagen H2 (ex-motorwagen 292) gelukt.

Een prachtig resultaat van het bezoek aan het HOVM was ook dat we de langsbanken van de NZH B37 (ex-GVBA 766) konden ophalen uit de loods in Aalsmeer waar deze hangwagen stond. Het is de bedoeling om de B37 weer om te toveren tot Amsterdamse aanhangwagen 766 met zoals het hoort dwarsbanken. De meegenomen banken uit de B37 zijn wat langer dan die van de TET 1 en zullen in 2025 nog ingekort gaan worden en ook een draaibaar zitgedeelte moeten krijgen. Al eerder vermeld in dit stuk, waren de controllers van de pekelmotorwagen H 10 van de HTM, ook uit het bezoek aan HOVM voortgekomen.

Verdere aanpak in Haaksbergen

In Haaksbergen bleek het helaas toch noodzakelijk het plafond dat uit latten bestond van om en om notenhout en Amerikaans grenen, te verwijderen om zo de nieuwe bekabeling en beugelbok goed te kunnen bevestigen. Dat vonden de drie Overloonse werkers, vooral David Horvers, die het meeste werk heeft verzet om het plafond uiteindelijk schoon te krijgen, helemaal niet leuk. Omdat bij het verwijderen van het plafond schroten kapot zijn gegaan, zijn nieuwe schroten van wengé en grenen gezaagd door een bedrijf en zijn daarna zelf de schroefgaten erin geboord en zijn de grenen latten gekleurlakt en daarna blank gelakt.

In november is besloten om zoveel mogelijk van de originele latten te hergebruiken, aangevuld met nieuwe van kleurgelakte grenen en notenhout in plaats van het wengé. De eerste van die originele latten zijn nog in 2024 teruggeplaatst nadat ze waren afgelakt.

Ook is in Haaksbergen besloten om de onderdelen van de nieuwe truck die in Overloon met bouten met elkaar waren verbonden, dit met klinknagels te gaan doen zoals het van origine ook was. Daardoor heeft de truck meer stevigheid gekregen. Allerlei (nieuwe) onderdelen voor in de nieuwe truck zoals het remwerk uit de truck van pekelmotorwagen H 12 (ex-motorwagen 256) van de HTM, zijn in Haaksbergen (pas)gemaakt en aangebracht. Omdat de truck normaalspoorwielstellen heeft gekregen in plaats van die voor het originele 1000 mm-spoor (en niet zoals in het jaarverslag 2023 van de Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram over de TET 1 staat 1067 mm-spoor, 'Kaapspoor'), moest ook het probleem van de bevestiging van de nieuwe bredere truck aan de wagenbak in Haaksbergen worden opgelost. De bredere truck steekt als bijzonderheid iets buiten de wagenbak uit omdat de wagenbak van de TET 1 met een breedte van 2000 mm smaller is dan die van de andere elektrische trams in Nederland uit die tijd die een minimale breedte van 2200 mm hadden.

Op 9 maart 2024 zijn van de in Amsterdam daarna gesloopte HTM-pekelmotorwagen H 9 (ex-motorwagen 299) nog allerlei onderdelen afgehaald, waaronder driekantsloten, koperwerk en ook planken van merantie-hout als basis voor de bok van de sleepbeugel.

In Haaksbergen zijn ook de grotere onderdelen van de wagenbak, zoals de kopdeuren en de nog in 1908 aangebrachte vaste houten schotten met ramen in de deuropeningen aan een zijkant, verder aangepakt.

De twee door de Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram voor de TET 1 geschonken Golden Glow-schijnwerpers, worden ook in Haaksbergen opgeknapt.

Opdrachten aan bedrijven

Vanuit Haaksbergen zijn ook verschillende opdrachten aan bedrijven gegeven om allerlei onderdelen voor de TET 1 na te maken. Voorbeelden daarvan zijn veren voor in de truck, veel onderdelen van het koperwerk waaronder twee driearmige lampen voor in het compartiment aan het plafond, leren hanglussen ook voor in het compartiment en email bordjes. Bij dat laatste is medewerking verkregen van personen die nog originele bordjes uit de trams van de TET bezitten.

Ook is het opknappen van de messing klappramen en het zetten van nieuw glas erin zover nodig, uitbesteed.

De bedoeling van bovenstaande is allerlei onderdelen voor de wagenbak gereed te hebben op het moment dat het aanleggen van de bekabeling gereed was en deze onderdelen dan daarna aan te brengen. De meeste van die onderdelen waren eind 2024 afgeleverd. Op 16 november is de uitvoering van de elektrische installatie definitief bepaald waarbij ook is besloten de weerstanden onder de vloer van het compartiment direct achter de balkons aan te brengen. Dit omdat tussen de snelcontrollers en de weerstanden meer kabels nodig zijn dan bij de originele sleepringcontrollers en daarvoor geen ruimte is in de dwarswanden om met de kabels naar het dak te gaan. De twee karakteristieke weerstandsbakken zullen leeg, wel op het dak te zien zijn.

Er zal in 2025 nog veel moeten gebeuren aan de TET 1 voordat deze tram in juli 2025 getoond kan worden in Enschede in het kader van het 700-jarig bestaan van die stad.

De TET 1 is op de donateursdag van de TS vanuit de werkplaats van de MBS naar buiten gereden in de staat met bredere truck, crème grondlak, blank gelakte kopramen en nieuwe deurkruk en messing grijpstang naast de kopdeur, 26 oktober 2024.



Foto's: Johan Blok.

RESTAURATIE TET Tram 1 OP SCHEMA VOOR ENSCHEDE 700 door Jan Astrego.



Met het ontsteken van de sfeerverlichting op het stadhuis en een toespraak van de burgemeester is de viering van Enschede 700 jaar stadsrechten van start gegaan. Een extra stimulans voor het tiental mede-werkers die in wisselende samenstelling aan de restauratie van de tram werken, om er nog een tandje bij te zetten. Misschien is er zo op het oog niet zoveel veranderd de laatste tijd. Maar het tegendeel is waar. Reden om even een beeld te schetsen waar we op dit moment staan voor een mogelijke presentatie van onze tram bij de festiviteiten. Grote bewondering is er voor het vakmanschap, waarmee aan de afbouw wordt gewerkt. Naast veel hulp van buitenaf, van de Nederlandse trammusea blijkt er ook in eigen huis veel kennis aanwezig te zijn. Onderstel, daklandschap, exterieur en interieur worden vakkundig door groepjes medewerkers voortvarend aangepakt.

Aftrap Enschede 700 jaar met verlichting stadhuis.

Het onderstel

Veel van de werkzaamheden aan het onderstel zijn verborgen geraakt onder de vloeren, die inmiddels zijn aangebracht. Zo ook het ingenieuze systeem van trekstangen en koppelingen van het remwerk en besturing onder de balkons. Voor het remmen zijn de zandstrooiers onmisbaar. Met enige moeite is daarvoor in het onderstel ook de ruimte gevonden.



De bladveren pasten precies tussen bak en onderstel.



Veel improvisatie was nodig om de bladveren een plaats te geven. Ophangconstructies werden daarvoor aan bak en onderstel gelast. Spannend werd het toen de bladveren uit Duitsland arriveerden. Gelukkig paste het allemaal. Essentieel waren daarbij de bakpennen, waarmee wagenbak en onderstel aan elkaar werden vastgeklonken.

Het daklandschap

Met veel geduld en overleg wordt het daklandschap aangepakt. Het blijkt een ingewikkeld proces van plaatsen van klossen koersborden, loopplanken en de elektrische installatie; de stroomafnemer en de verlichting. Leidingen gelegd, verstralers worden gerestaureerd en aan de koersborden wordt gewerkt. Van de stroomafnemer is de beugelbok gerestaureerd en in elkaar gezet.

Het daklandschap met leidingwerk en klossen voor planken en beugelbok.

Het exterieur

Met schuren, plamuren en gronden is de wagenbak nu zover, dat begonnen kan worden met het aanbrengen van de definitieve laklaag, (gesponsord door Colours en Coatings).

Daarna zijn de ramen de deuren en de zijpanelen aan de beurt. Deze staan al voorbereid, gelakt, voorzien van glas (gesponsord door Pilkington), gereed om geplaatst te worden.

Voor het raster aan de zijkant is het hout al binnen. De plaatsing van de verschillende onderdelen, die al beschikbaar zijn, zoals de hekjes, de lampen en het koperwerk, is de volgende stap.

Aan het aflakken is begonnen. Het koersbord met verlichting is voor proef geplaatst.



Het interieur

Nog een behoorlijke opgave is het afronden van het interieur. Veel onderdelen zijn beschikbaar. Omdat het plafond eruit moest worden gesloopt om de stroomafnemer te kunnen bevestigen en de staalconstructie van de spanten te voorzien van een roestwerende laag, waren een aantal latten niet meer herbruikbaar en moesten er nieuwe worden besteld.

Het bleek nogal wat voeten in de aarde te hebben om de juiste bijpassende te krijgen. Nu de houten vloeren met de in eigen beheer gelaste wielkasten erin zitten, kunnen de banken worden geplaatst. Na de afbouw van het exterieur kan het grotendeels gereedliggende interieurpakket worden gemonteerd. De eerste onderdelen van het vele koperwerk zijn geleverd evenals de leren handlussen. De verschillende emailen tekstbordjes en de belkoorden zijn besteld.

De elektrische installatie

Het onderdeel, dat voor ons het meest onvoorspelbaar leek, blijkt door onverwacht veel kennis in eigen huis en met hulp van buitenaf toch behapbaar te zijn. Veel uitzoekwerk komt er wel bij kijken. Het opstellen van het stroomschema alleen al is voor de buitenstaander een ongekende puzzel. De twee stroomsoorten, moeten goed uit elkaar worden gehouden.

Gelukkig zijn veel essentiële onderdelen beschikbaar, afkomstig uit andere trams. Maar niet alle onderdelen blijken geschikt, of passen niet in onze tram, zodat er nogal wat moet worden afgestemd met het Haagse Openbaar Vervoer Museum, waar de meeste onderdelen van afkomstig zijn. Andere stukken komen uit het Bergische Strassenbahnmuseum in Wuppertal, waar contact mee is gelegd en sinds kort ook van een medewerker van het Hannoversches Strassenbahnmuseum, die vlak over de grens in Gronau blijkt te wonen.

De vloer in het passagiersgedeelte met de gelaste wielkasten, ligt er in.

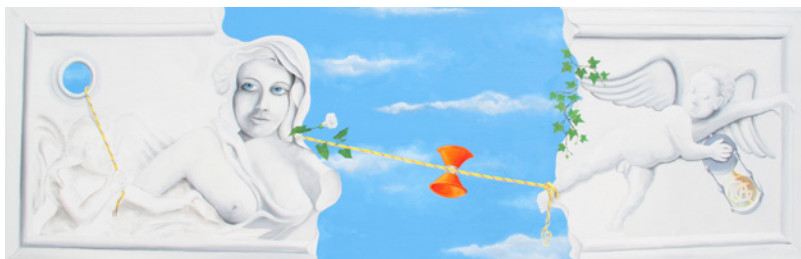


De meest verwonderlijke ervaring is de zoektocht naar de lampen voor de aanlichting van de koersborden. Heel internet en Markt-plaats afgespeurd, bleken de meest geschikte armaturen op de zolder van de werkplaats van de MBS te liggen.

Kort en goed er zijn nog een hoop losse eindjes. En als zo vaak zitten de knelpunten in de vele details. Maar ze lijken tot nu niet onoverbrugbaar. We gaan vol goede moed het feestjaar Enschede 700 in.

De lampjes voor de belichting van de koersborden waren bij de MBS.

De kunstzinnige kant van tramhobbyist Han Geijp. Han is als promotor van de blauwe tram en het in leven houden van de geschiedenis van de Noord-Zuid-Hollandse Tramweg Maatschappij een bekende naam in de Nederlandse tramwereld. Tot aan zijn pensioen werkte hij als instrumentmaker aan de Technische Universiteit in Delft. Zijn expertise zet hij veelvuldig in voor restauratie en reparatie van oude trams. Maar wist u dat Han ook een hartstochtelijk schilder is? De kans is zelfs groot dat u een kunstwerk van hem in huis heeft! Voor dit artikel gingen we bij Han langs in zijn woonplaats Pijnacker.



Schilderij aan het plafond. Levensloop vanuit de moederschoot, met de muziek mee.

Einde stoomtijdperk.

Thuis is Han samen met zijn vrouw Magda omringd door eigen werk. Een hangend schilderij bedekt het plafond in de hal bij de voordeur. Zijn olieverfschilderijen in de huiskamer en in de werkkamer zitten vol met technische foefjes met verrassende verwijzingen. Zoals een slot, of grendel met een wolk van stoom boven een spoor, dat zwevend een 'tijdperk afsluit'. Op een ander doek vormen drie pakken melk een metrostel. Han vertelt dat hij het liefst surrealistisch werk maakt, waarbij de toeschouwer op ontdekkingsreis wordt gestuurd.



Melkpak-metro "De witte motor".



Rokende dame.



Wereldberoemde Vincent 1890/1990.

Zijn tekentalent heeft Han niet van een vreemde. Overgrootvader Adriaan Marinus Geijp (1855-1926) was beroepsschilder. Zijn werk in de stijl van de Haagsche School, was honderd jaar geleden zeer in trek. En nog steeds. Kijk maar eens op websites zoals kunstveiling.nl. Komt er werk beschikbaar, wees er snel bij, want toen wij keken waren alle schilderijen verkocht. Overigens werkt Han met zijn zwager Ben van Donselaar aan een boek over zijn overgrootvader. Dus weet u een werk te hangen van A.M. Geijp, dan is hij blij als u hem een berichtje stuurt. Dan kan natuurlijk ook via de redactie van Op Oude Rails.

Tegels en raamhangers

Zoals aan het begin van dit artikel vermeld, is het werk van Han wijd verspreid. Dat zit als volgt. Om financiën te genereren voor 'zijn' Historisch Genootschap De Blauwe Tram, maakte Han in de jaren '80 verschillende pentekeningen van de legendarische trams uit zijn jeugd. In totaal liet hij, samen met zijn vriend Georg Groenveld, meer dan 10.000 tegels vervaardigen, die verkocht werden door sigarenwinkels langs de voormalige route van de blauwe tram.

Ook de raamhangers van glas-in-lood waren gewild. De vader van de schrijvers achter dit artikel heeft zo'n hanger voor het keukenraam: een blauwe tram, door Han gesigneerd met dienstletter G, rijdt de kijker tegemoet.



Tegel 1924/1961.



Raamhanger NZH-A 600 serie 'Bollenlijn'.



NZH- A 106, halte Katwijk.

Een echt vak

Alhoewel Han in 1951 op de lagere school een compliment kreeg omdat hij zo mooi kon tekenen, mocht hij niet naar de kunstacademie. Zijn ouders wilde dat hij een 'echt vak' ging leren. Zo kwam het dat Han in de leer ging voor instrumentenmaker. Dat kreeg hij goed in zijn vingers. Maar tekenen en schilderen bleef zijn passie. Als autodidact vond hij zijn weg. Een olieverfschilderij op linnen maakte hij door een plank te bekleden met een kussensloop.

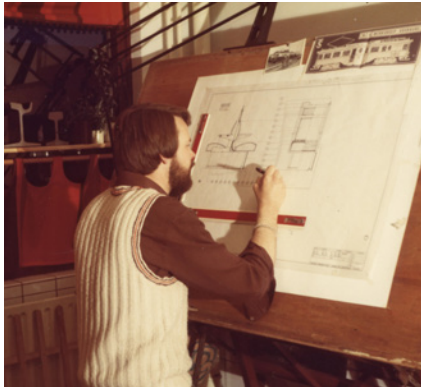
Han schilderde net als zijn opa landschappen, maar al snel reden er ook trams over zijn doek. Han experimenteerde met allerlei technieken, zo ook met linoleumsneden. Want de kunst om van een zwart wit foto een ingekleurde ansichtkaart te maken, moest hij natuurlijk ook kunnen.



Olieverf op linnen, Delftweg nabij remise s-Gravenmade. 1975.



Linoleumsneden 14 x 18 cm. 1964.



Han tekent de banken voor de Boedapester B 412, waarop u nu in het NZH-Vervoer Museum in Haarlem kunt plaatsnemen. Tijdens de restauratieperiode werden opvallende tekeningen gemaakt, mede om de kas te spekken.

Naast het maken van de keramieken tegeltjes en raamhangers, zet Han zijn creativiteit vaker in om geld te vergaren voor het behoud van de oude tramcultuur. In de jaren '80 groef Georg en Han oude NZH-tramrails uit het Haagse wegdek en verkocht deze in stukken, met een heus certificaat erbij. 1:1 werk maakt hij ook: mockups van de blauwe tram en het restaureren van verkregen tram-artefacten, die dan trots gepresenteerd worden op tentoonstellingen van het Genootschap. Voor TS-trams maakt Han ontbrekende onderdelen, zoals we geregeld in Op Oude Rails kunnen lezen.

Lintje Iedereen die Han kent waardeert zijn werk. Dat werd op 29 oktober 2015 door de Koning bevestigd door hem te onderscheiden als Ridder in de orde van Oranje-Nassau.



Veiligstellen van de allerlaatste Blauwe Tramrails, die toen nog vlakbij het Haagse Centraal Station in de Bezuidenhoutseweg lagen. De leden zaagden een gedeelte van de rails in 150 stukken en brachten die met certificaat van echtheid aan de man.

Han en Georg op 1 juli 1983 aan de slag met de verkregen NZH-rails, die zij nog dezelfde dag van de aannemer moesten afvoeren. Foto: *Arthur Meijer*.

Originele NZH-rails met certificaat, inclusief doos.





'Mockup' van het Blauwe Tramrijtuig B 412 bij de entree van de tentoonstelling in het Haags Openbaar Vervoer Museum in 2011. Er is eveneens in 2018 een 'Mockup' van de 'tweelingtram' A 619/620 vervaardigd en voorzien van originele onderdelen. Ze zijn nauwelijks van echt te onderscheiden en werden reeds verscheidene keren opgesteld bij exposities. Nu zijn ze te zien in de EWI-Studieverzameling van de TU-Delft.

Roger en Linda Vermeulen (*bestuurders van tram en vakbond*) schreven dit artikel in *Op Oude Rails*, het periodiek van de Tramweg Stichting "TRAMS UIT DE KUNST". (april 2024, 59^e jaargang nummer 1). Als aanvulling op de tekst zijn er enkele foto's bijgeplaatst.

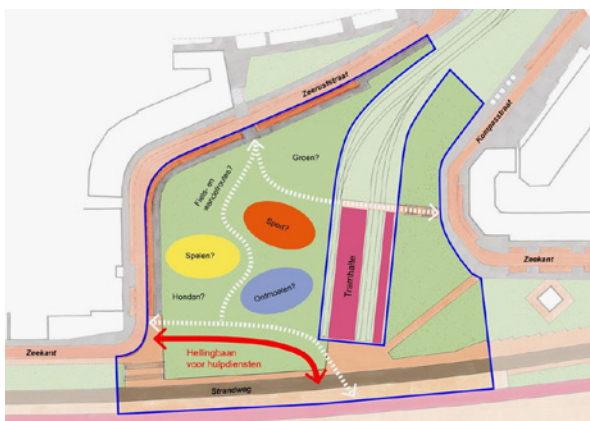
Over enige jaren zal het eindpunt van tramlijn 11 Scheveningen Haven te Den Haag worden omgebouwd naar een kopeindpunt en zal de keerlus dan verdwijnen.

Vanuit de Gemeente Den Haag werd aan de buurtbewoners gevraagd hun mening te geven over enkele alternatieven over de inrichting van dit nieuwe kopeindpunt.

Tot onze verbazing en vreugde stond daar ook een alternatief bij, waarbij gebruik werd gemaakt van de spanten van het voormalige stoomtramstation Scheveningen. (Na de sloop van het pand te Delft eind maart 2022 (het Haringpand later Haagse Hogeschool) waarin deze vijf spanten zaten waren ze enige tijd "zoek". Museumstoomtram Hoorn Medemblik had er interesse in om ze te hergebruiken in een nieuw te bouwen stoomtramstation te Hoorn. Zie ook in ons jaarverslag van 2022 blz. 18/20.

Echter na enige tijd blijkt dat de Gemeente Den Haag ze heeft veiliggesteld voor hergebruik in een Haags project. In de door de Gemeente Den Haag getekende variant "Dorp" werd een kap voorgesteld waarbij de spanten zouden worden hergebruikt. Helaas is door de bewonerscommissie deze variant niet gekozen. Men kiest vooralsnog voor een "kale" variant.

Ook is het nog niet helemaal helder waar nu het kopeindpunt precies komt, aan het strand of verder landinwaarts. Het projectteam Gebiedsontwikkeling & Projecten Team Kust o.l.v. Tjeerske van de Heide zal er in januari 2025 op terug komen. Mogelijk in het volgende jaarverslag meer nieuws.



Eindpunt Scheveningen Haven van tramlijn 11



Zo zou het eindpunt er mogelijk uitgaan zien.



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

Het Open Monumentenweekend was in het Haagse succesvol en goed bezocht. Omdat de kelder van de TU tijdelijk onbereikbaar was in verband met stralings metingen kon er geen stand van ons Genootschap worden ingericht. Behalve de HTM-PCC's 1304, 1210 en 1022 reden de 77, NZH-A 106 en A 327-B 303. Op het buitenterrein van het museum konden de 294 en 402 worden bewonderd op een prominente plaats. Standaardbus 319 van het Haags Bus Museum verzorgde eveneens rondritten. De tramroute was dit jaar een grote ronde door het centrum van de Hofstad.



In het HOVM speelt tijdens Monumentenzaterdag het orkest Haags Nieuw Geluid symphonie nr. 9 van Antonín Dvořák.



B 303 met A 327 gereed voor vertrek, foto's Caroline Naber.



Bij de Grote Kerk wacht de A 106 bij de NZH-tramhalte.



HTM 294 en 57 zijn tijdgenoten.



De HTM 294 en 402 maken hun opwachting voor het publiek. Voor deze Monumentendag buiten gezet. Deze rijtuigen zijn nog volop in restauratie.



De HTM 77 rondt de boog bij de Lange Vijverberg.

JOS KOOPMANS KONINKLIJK ONDERSCHIEDEN

26 oktober

Ir. Jos Koopmans (84) uit Venray heeft op 26 oktober een Koninklijke onderscheiding ontvangen uit handen van Locoburgemeester Jan-Herman Scholten van de gemeente Haaksbergen. Jos ontving de onderscheiding tijdens de Algemene Ledenvergadering van de Tramweg-Stichting Haaksbergen.

Hij werd benoemd tot Lid in de Orde van Oranje Nassau. Koopmans heeft veel betekend voor de Tramweg-Stichting. Hij was 20 jaar lang voorzitter en daarna nog vier jaar actief als restorator van de TET 1 tram, waaraan hij 15 tot 20 uur per week werkte. Daarnaast in de jaren '80 was Jos voorzitter en vrijwilliger bij de Diaconie Morgenster Kerk in Papendrecht.



Petra en Jos Koopmans, Locoburgemeester Jan-Herman Scholten staande voor de TET 1.

Foto: Raymond Naber.

RECONSTRUCTIE A 619/620 TE ZIEN IN HAARLEM

30 november



Donateursdag van de stichting De Nieuwe Blauwe Tram. Belangstellenden in de werkplaats aan de A. Hofmanweg 37, Haarlem.



A 619 gedeelte, is begonnen aan de afwerking van het plafond.



Plafond nog zonder verlichting.



Op de voorgrond een voor gebogen plafondpaneel.



Hulpstuk (mal) voor het vormen van de plafondplaten.



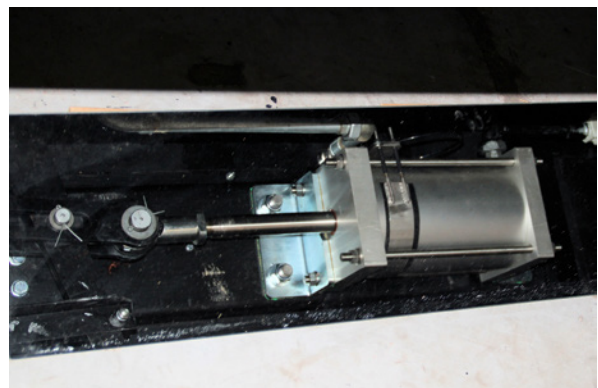
Tijdelijke verlichting in het A 620 deel van de wagenbak.



Voor de donateursdagen zijn de banken tijdelijk neergezet.



Maximaal automaten, klaar voor montage op het dak.



Via een spiegel op de vloer kregen wij zicht op de remcilinder.



Bezuidenhout / Koningskade, juli 1941. Foto: H.A.W. Douwes.



NZH plafonnière op zolder.

Een bijzondere plafonnière een lichtbron uit het verleden. Nu 100 jaar oud, dan mag je spreken van antiek. Maar ook al is hij oud, toch zullen er nog mensen zijn die deze lichtbron herkennen. Een museaal object wellicht. Interessant voor de 'waardebepaling' als er een goed verhaal achter schuil gaat. Want deze plafonnière is ooit veiliggesteld uit het markante donkergroene wachthuisje van de tramhalte Bezuidenhout, nabij het vroegere Staatsspoor Station, nu Centraal Station in Den Haag. Meer van deze wachthuisjes waren te vinden langs de tramlijnen van de Noord- en Zuid-Hollandse Vervoer Maatschappij NV (NZH).

Helaas kwam er in 1961 een einde aan de tram exploitatie en verscheen de autobus daarvoor in de plaats. Geleidelijk aan verdwenen ook de karakteristieke NZH-tramhalte wachthuisjes uit het straatbeeld. Voor ons toen, als zestienjarigen, een gemis omdat alles - van dit eens zo grote trambedrijf - abrupt uit onze belevingswereld verdween. We gingen op zoek om nog iets tastbaars te scoren uit die periode; misschien wel uit historisch besef. Zo kwam o.a. deze plafonnière in beeld. Opvallend, omdat identieke plafonnières eveneens in de legendarische Blauwe Trams waren aangebracht. In het NZH-Vervoer-Museum te Haarlem zijn deze lichtornamenten nog te zien aan het plafond van het enig overgebleven Boedapester stuurstandrijtuig B 412. Aan zijn aparte vorm en geslepen glas kan je zien dat er ambachtelijk aandacht aan was besteed. Nu geeft deze lichtbron al jaren sfeervol licht - vanaf ons zolderplafond - een souvenir veiliggesteld uit handen van de slopers.

Als onze zolderlamp kon praten zou er heel wat los komen. Menigeen kwam in het tramhalte wachthuisje schuilen, zocht er bescherming tegen het weerbarstige weer, of vond er op 3 maart 1945 beschutting tijdens het bombardement op het Bezuidenhout. Verliefde stelletjes maakten er toekomstplannen en kusten elkaar. Kortom, een welkom onderdak voor iedereen.

Zo wensen wij iedereen in het komende nieuwe jaar 2025 ook een beschermend en liefdevol onderdak, met sfeervol licht in vrede.

Tramhalte Bezuidenhout, nabij het vroegere Staatsspoor-Station, nu Centraal Station in Den Haag.
5 mei 1955.



Foto verzameling,
Dick van der Spek.

Op de valreep van 2024 organiseerde het HOVM/TS een mooie Oliebollenrit met de 2 Blauwe trams NZH A 327 en A 106. Het was een succes met 40 deelnemers (het maximum), olieballen, Glühwein en chocolademelk met slagroom. De tocht startte bij Den Haag Centraal op het spoor in de Rijnstraat – daar waar in 1924 ook al eens een foto werd gemaakt van de A 106 bij station Den Haag Staatsspoor. Gereden werd via de Grote Kerk, het Statenkwartier, Scheveningen Haven naar station Voorburg waar partytram 1302 ons ontving met de lekkernijen. Ook de enig echte kerstman gaf acte de préséance.



Kadootje op het Kerkplein.

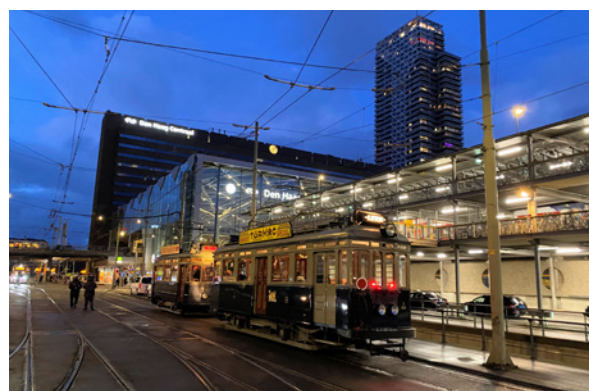
Foto's Raymond Naber.



V.l.n.r. Ton Slootmaker, Kees Groenewege, Ruud Smits, Kerstman (Dirk Korving), Martin, Raymond Naber, Johan Kres, Hans ten Sande.
Foto: Ton Slootmaker.



Voorburg met de enig echte Kerstman.



Station Den Haag Centraal na afloop.



Het dreamteam bijeen in de Partytram PCC 1302. V.l.n.r. Carla, Kitty Kres, Kerstman (Dirk Korving), Sonja Naber, Alex Huijskes.
Foto: Johan Kres.

*Affiche:
Martin Naber.*



UITBREIDING MUSEALE COLLECTIE door Georg Groenveld
Aanwinsten 2024

Vijf verschillende trampenningen, (veiligheidssysteem), van de NZH-stoomtramlijn Leiden-Heemstede voor de trajecten Oegstgeest-Sassenheim, Sassenheim-Lisse, Lisse-Hillegom, Hillegom-Bennebroek en Bennebroek-Heemstede. (In gebruik geweest t/m Winterdienst 1929/1930).

Messing klemhouder conducteur E.N.E.T.

Lakense 'borstlap' wagenvoerder E.N.E.T. (gebruikt bij motorrijtuigen met open balkons).

Gietijzeren aspotdeksel HSM-rijtuig met afbeelding van een stoere mannenkop.

Dienstletterbord 'O' (Amsterdam-Haarlem-Zandvoort).

Schijnwerper,
(Ed Rorije).

Vijf metalen fabrieksborden:

- Waggon-Fabrik A.G. Uerdingen (Rhein),
(afkomstig van NZH-rijtuig B 102).
- Nordwaggon, Norddeutsche Waggonfabrik A.G. Bremen,
- HAWA, Hannoversche Waggonfabrik A.G. Hannover-Linden,
- A.E.G., Triebwagenbau Aktiengesellschaft, Kiel,
- De Nederlandsche Maatschappij voor rollend materieel,
voorheen Pennock & Co. Den Haag.



Drie geëmailleerde rijtuignummerborden: A 73, B 26 en B 111.

Twee aardewerk bonbonnières 'NZH 1881-1956'.

Schaalmodellen 1:87 Budapester tramrijtuigen (B-A-B 400) en
Beijnes tramstel A 601/602,
(Yvonne van Rosse-Mol).



Schaalmodel
NZH-schaftkeetwagen,
(Roger Vermeulen).

vervaardigd door Johan Straeteman.

Documentatie:

Haarlemsche Tramway Maatschappij (H.T.M.)

Foto op karton van directeur J.H. van Oyen, (ca. 1900).

Foto op karton van controleur H.M. van de Berg met uitgespannen paard bij de wagenloods Rozenstraat, (ca. 1902).

Overzicht personeelsdienst.

Rapport onderzoek twee monsters ruw zout door Laboratorium voor Scheikundig Microscopisch en Bacteriologisch Onderzoek, okt. 1907.

Eerste Nederlandsche Electriche Tramweg Maatschappij (E.N.E.T.) en Electriche Spoorweg Maatschappij (E.S.M.)

Drie Beijnes fabrieksfoto's (39x28) op karton (63x50): E.N.E.T.-motorrijtuig 37+rijtuig 55, rijtuig 55 afzonderlijk en interieur rijtuig 55, (1899).

Folder E.S.M.-Winterdienst 1904/1905 Amsterdam-Haarlem.

Map met twintig voorbeelden van originele vervoerbewijzen van E.N.E.T., E.S.M. en de combinatie E.S.M./E.N.E.T.

Aanschrijving No. 73 en No. 396 voor het rijdend personeel met respectievelijk Zomerdienst 1905 en 1918 Amsterdam-Haarlem-Zandvoort.

Voorschriften voor het gebruik van de Booglamp-koplampen, (febr.1907).

Rolleerdienst Zomer 1905 en Winter 1912 Amsterdam-Haarlem-Zandvoort, Ceintuurbaan en Haarlem-Bloemendaal.

Rolleerdienst Winter 1918 Amsterdam-Haarlem-Zandvoort, Haarlem-Bloemendaal, Haarlem-Overveen en Ceintuurbaan.

Winterdienstregeling 1917/1918, Zomer 1918, Winter 1918/1919 en Winter 1921/1922 lokaaldienst Amsterdam-Sloterdijk.

Afrekeningstaat conducteur lijn Amsterdam-Haarlem-Zandvoort, (1914, 1917 en 1920).

Controlelijst met afrekening voor de lijn Haarlem-Bloemendaal en de Ceintuurbaan, (1919).

Rapport over 'Voorvallen van algemeenen aard'.

Twee blanco diploma's van de Onderlinge Vereeniging van Personeel der E.S.M. 'Ons Belang' te Haarlem.

Twee E.S.M.-dienstregelingboekjes Zomer 1919.

Winterdienstregeling 1921/1922 Amsterdam-Haarlem-Zandvoort.

Personeelsdienst conducteurs Winter 1922/1923, ingaande 16 sept. 1922, idem ingaande 1 jan. en 30 mrt. 1923 Amsterdam-Haarlem-Zandvoort, Amsterdam-Sloterdijk, Ceintuurbaan-Bloemendaal en Station-Overveen.

Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg-Maatschappij (N.Z.H.T.M.)

Foto op karton van stadswagen C 4 (latere A 304) met twee man personeel, eindpunt Rijndijk, Leiden, 1911.

Tien foto's, voornamelijk regio Leiden, periode 1911-1940.

Vijf originele foto's (30x23) na elektrificatie van de lijn Leiden-Rijnsburg-Katwijk door Siemens-Schuckwerke, Berlijn, (6-2-1912).

Foto op karton (47x39) uitgegeven door firma Hazemeijer, Hengelo(O), met vierdelige schakeltreinformatie A 201 - B 402 - B 401 - A 202, (latere serie A/B 200), Leiderweg, Oegstgeest, september 1917, (gebouwd bij firma Beijnes, Haarlem met Hazemeijer-apparatuur).

Persfoto Hoogewoerdsbrug, Leiden met een stadswagen A 300 vóór de doorbraak t.b.v. de nieuwe tramverbinding naar Scheveningen, 1921.

Personeelsdienst conducteurs Winter 1923/1924, ingaande 1 jan. 1924, Amsterdam-Sloterdijk, Ceintuurbaan-Bloemendaal en Station-Overveen.

Foto van de werkzaamheden bij de Hoogewoerdsbrug, Leiden, 1923.

Foto op karton van de bouw remise Rijnsburgerweg, Leiden, 1923.

Blanco Dagstaat der Ontvangsten, (1924).

Blanco vrachtgoederengeleidebrief.

Drie foto's plaatsing ophaalbrug over het Rijn-Schiekanaal bij Leiden, onderdeel van de nieuwe elektrische tramlijn Leiden via Voorschoten, Veur, (Leidschendam), Voorburg en Den Haag naar Scheveningen, januari 1924.

Uitnodiging met programma voor de openingsrit op vrijdagmiddag 11 april 1924 van de elektrische tramlijn Leiden-Voorschoten-Veur-Voorburg-Den Haag-Scheveningen met begroeting en ontvangst onderweg door de gemeentebesturen.

Filmopnamen te Leiden, Voorschoten, Voorburg, Den Haag en Scheveningen openingsrit van de elektrische tramlijn Leiden-Den Haag-Scheveningen op 11 april 1924, ('Beeld en Geluid').

Dienstregeling Winter 1925 (treindienst), ingaande 9 maart 1925, Amsterdam-Haarlem-Zandvoort en Amsterdam-Sloterdijk.

Dienstregeling Winter 1925 (wagendienst), ingaande 9 maart 1925, Ceintuurbaan-Bloemendaal en Station-Overveen.

Dienstrooster A voor conducteurs, ingaande 9 maart 1925, 10 mei 1926 en 1 okt. 1926, Amsterdam-Zandvoort, Amsterdam-Sloterdijk, Ceintuurbaan-Bloemendaal en Station-Overveen.

Treindienstregeling, ingaande 10 mei 1926, Schoten-Haarlem-Heemstede, Amsterdam-Haarlem-Zandvoort en Amsterdam-Sloterdijk.

Twaalf foto's van de tramsporen op de Rijnsburgerweg, Leiden, vanaf 'Posthof' tot aan de gemeentegrens Oegstgeest.

Opnamen van vóór en na de uitgebreide reconstructiewerken in de jaren 1925/'26.

Persfoto in remise Soendaplein van de nieuwe 'cardanwagens' A 353, A 354 en A 358, gebouwd bij Allan, Rotterdam voor de stadslijn 1 naar Heemstede, (1927).

Drie foto's van de sporensituatie ter hoogte van halte Bezuidenhout, Den Haag, (op één van de foto's steekt juist motorrijtuig A 105 met open bakwagen de Bezuidenhoutseweg over richting station Staatsspoor), (ca. 1931).

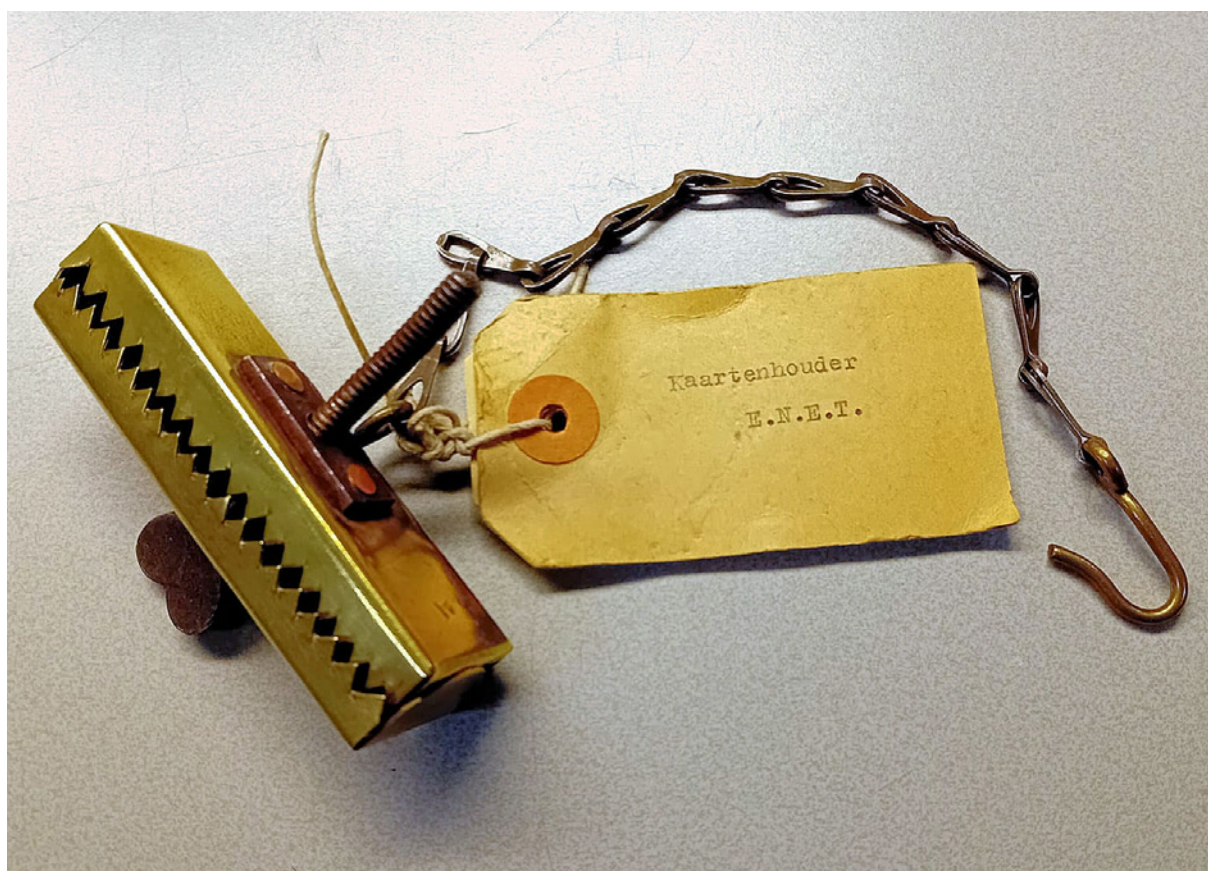
Uitnodiging met programma voor de openingsrit van de elektrische tramlijn Haarlem-Heemstede-Bennebroek-Hillegom-Lisse-Sassenheim-Oegstgeest-Leiden met begroeting en ontvangst onderweg door de gemeentebesturen op vrijdagmiddag 30 december 1932.

Stamkaart N.Z.H.V.M., nr. 128064, met maandabonnement maart 1948 baanvak 'Den Haag Maliev. (Bez.) Voorsch.dorp 61', (Karel van Ipenburg).

Uit de nalatenschap van donateur en oud-Voorburger Piet Jansen: 60 foto's, jaren 1954-1961, (Rob van 't Oost).

Zwart-wit tekening Waterlandse Tram nabij Monnickendam, (1956).

Tekening op schaal 1:40 van Boedapester materieel (A 503 en B 510), samengesteld door R.J.N. Solkamans, Hilversum, (21 juli 1965).



Messing klemhouder conducteur E.N.E.T.

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

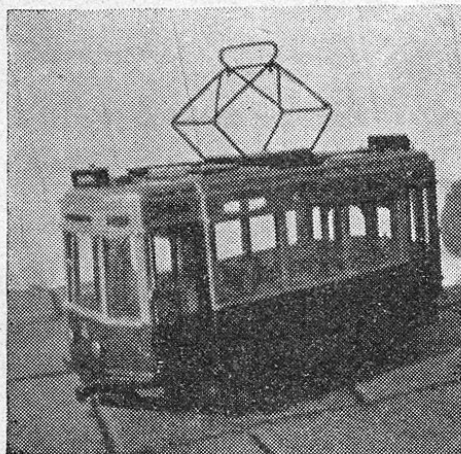
t.n.v. Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram.

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.



KORTE — — NOTITIES.



De wagenvoerder J. Schipper te Leiden betracht gaarne huisvlijt. Voor zijn zoontje fabriceerde hij een trammetje, waarvan een foto hiernevens is afgedrukt. Gelukkig hij, die zijn vrije tijd zo goed en nuttig weet te besteden.

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. ©

100 JAAR OUD INTERIEUR, HERBoren IN VOORBURG 1976 / 1986

Een compleet nieuw interieur, met zeventien plafonnières van messing en geslepen glas, werd gerealiseerd door enthousiaste vrijwilligers van de destijds NZH-Werkgroep Voorburg. In bijna een tijdbestek van tien jaar is dit als enig overgebleven Boedapester tramrijtuig, nu te bewonderen in het Noord-Zuid-Hollands Vervoer Museum te Haarlem.



WIJ WENSEN U NOG EEN VOORSPOEDIG NIEUWJAAR!

