

# JAARVERSLAG 2025

JUBILEUMUITGAVE

STICHTING HISTORISCH GENOOTSCHAP "DE BLAUWE TRAM"



 ERVARING VAN HET OV NAAR LEIDEN	blz. 4 t/m 5
 HAARLEMSE TRAMWAY MAATSCHAPPIJ	blz. 6 t/m 16
 VEERTIG JAAR NZH, 1881-1921	blz. 18 t/m 19
 VAN SOUVENIR tot 75-jarige collectie	blz. 22 t/m 26
 DOSSIER J. B. van KEMPEN	blz. 32 t/m 35
 MUSEUMBEZOEK IN HAARLEM	blz. 36 t/m 37
 LEZING 'BLAUWE TRAM' voor PROBUS	blz. 38 t/m 39
 40-JAAR SHGDBT <b>JUBILEUM</b>	blz. 41 t/m 53



---

# JAARVERSLAG

Stichting Historisch Genootschap "DE BLAUWE TRAM"

## INTRO

Het jaar 2025 was bijzonder omdat het ons jubileumjaar is waarin wij op feestelijke wijze aandacht hebben besteed aan het 40 jarig bestaan. Ons jubileum is gevierd in aanwezigheid van vele donateurs en genodigden. Eén van de hoogtepunten was daarbij de Koninklijke Onderscheiding die bestuurslid Raymond Naber mocht ontvangen.

De trouwe donateurs hebben het ook dit jaar voor ons mogelijk gemaakt om onze activiteiten te kunnen ontplooiën en de collectie verder uit te breiden. Vorig jaar schreven wij dat door afnemende inkomsten ons jaarverslag in omvang kleiner zou worden. Maar gezien ons jubileumjaar pakken wij nog éénmaal uit en maken wij in een dik verslag melding van alle buitengewone momenten in 2025. Wij hopen dan ook in 2026 weer op uw bijdrage te mogen rekenen zodat wij u een mooi jaarverslag kunnen aanbieden.

In 2025 tijdens ons jubileum en in het Haags Openbaar Vervoer Museum vervullen de Blauwe Trams van het voormalig NZH-trambedrijf nog altijd een welkome rol. In 2026 zullen wij doorgaan met het verwerven en conserveren van het NZH-erfgoed.

Ik wens u veel leesplezier,  
Georg Groenveld, *voorzitter*

## COLOFON

Uitgave: Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram

Redactieadres: Rubenslaan 49  
2661 RV Bergschenhoek  
E-mail: [info@blauwetram.nl](mailto:info@blauwetram.nl)

Bestuur: Georg Groenveld (voorzitter); Han Geijp (vicevoorzitter)  
André Pop (secretaris); André van der Ploeg (penningmeester)  
Raymond Naber; Johan Kres (algemeen bestuurslid)

Eindredactie: Angelika Koek

Website: [www.blauwetram.nl](http://www.blauwetram.nl)

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: A106 en A327 staan gereed op het HOVM-remiseterrein om de donateurs een rondrit aan te bieden door de Haagse regio.

---

## REACTIES VAN LEZERS over ons jaarverslag van 2024

Hallo Han,

Het jaarverslag heb ik in goede orde ontvangen. Ziet er als vanouds weer goed en verzorgd uit en was weer interessant, vooral het TET 1 verhaal. De 80 hoop ik ook te bereiken, eerst maar op 29 april mijn 79<sup>e</sup> halen (dus ingang van het 80<sup>e</sup> levensjaar). Hoe is het verder met de ouderdom van de overige Blauwe Tram vrienden, niemand nog ernstig ziek he, dus we redden het wel. Leuke tramfoto's van de Blauwe heb je weer bijgevoegd. *Groetjes Otto Dijkstra.*

Beste Arie,

Hartelijk dank voor je reactie op ons jaarverslag 2024.

Ik neem aan dat je er geen bezwaar tegen hebt wanneer wij je reactie willen opnemen in het volgende jaarverslag. Trouwens, de persoon waarvan je de naam bent vergeten, moet Dick van de Engh zijn. In zijn wilde jaren bereed hij een Harley Davidson motor. Vervolgens een Messerschmitt en in zijn laatste levensjaren, toen hij inmiddels het ouderlijk huis had verruild voor een woning in de Herenstraat, tufte hij door Voorburg op een Solex. *Hartelijke groet, Georg.*

Geachte Heer Georg Groenveld,

Tot mijn grote verrassing ontving ik het Jaarverslag 2024. Het is toch steeds een kunst om allerlei wetenswaardigheden betreffende de Blauwe Tram uit te zoeken en te publiceren. Goedbeschouwd heeft de Blauwe Tram nog geen 40 jaar bestaan en dat er ruim 60 jaar later na de opheffing van de laatste tramlijn nog belangstelling voor bestaat is wel heel bijzonder. Heel veel mensen hebben tenslotte de tram nooit in de dagelijkse dienst meegemaakt. En van de mensen die dat wel hebben meegemaakt zijn er steeds minder, dus hoe houd je bij de smartphonegeneratie die belangstelling, vraag ik mij dan af. Verder heb ik zeer veel bewondering voor de restauraties aan de NZH-wagens, die vaak op nieuwbouw met gebruik van nog een paar te gebruiken oude onderdelen neer kwam. In Haarlem ben ik onder de indruk geraakt van de bouw van een replica Tweelingstel A619/620,

(in de originele heb ik in 1961 nog meegereden). Dit is echt wat anders dan modelbouw!

Wat een passie en doorzettingsvermogen van Willem Beukenkamp, Josina en alle anderen die op allerlei manieren daaraan meewerken. Ik wens U verder veel succes met Uw inspanningen met betrekking tot de Blauwe Tram. *Vriendelijke groeten, Arnold Hulkenberg.*

De verlenging van tramlijn 19 naar de TU-wijk in Delft loopt nog allesbehalve naar wens.

De tramsporen, of wat daar op moet lijken, zijn in allerlei fases van totstandkoming. Voorlopig is men aan het kopeindpunt aan de Van den Broekweg, begonnen met de bouw van de vroeg of laat benodigde eindpuntvoorziening. De tekst van de aankondigingen langs het bouwwerk, van wanneer de doortrekking van tramlijn 19 een feit zou zijn, zijn gewijzigd van steeds maar een nieuw kalenderjaar verkondigen naar "Volgend jaar rijdt hier tramlijn 19"! Dat scheelt uiteraard voor de toekomst nog een hoop werk. Overigens is niet iedereen rouwig met deze vertragingen, een verkeersregelaar verklaarde ter plekke dat hij een mooie klus had, om iedereen veilig langs de bouwplaats te mogen begeleiden. *Hartelijke groet, Rinus van de Kuil.*

Als jongetje had ik de "pech" dat mijn vader al vrij vroeg een auto had. Dat beperkt de hoeveelheid ritten die ik in tram en trein gemaakt heb, ondanks dat die al vroeg mijn interesse hadden. Mijn ouders hebben dat overigens nooit begrepen. Het kantoor van mijn vader stond aan de Benoordenhoutseweg, hij en zijn collega's vonden de fluit maar storend ...

De dichtstbijzijnde tramhalte was voor ons het Willem Witsenplein. In de zomer van 1960 gingen mijn zus en ik regelmatig met de tram voor zwemles naar het Sportfondsenbad in Leiden, afwisselend een Limburger dan wel een originele buitenlijner, met een retourtje Jonkerlaan voor een gulden.

Nog meer was ik geïntrigeerd door de blauwe tram. Het Malieveld was op fietsafstand en ik heb daar menige zondagochtend staan kijken naar de aankomst van de gelede stellen, afkoppelen van de bijwagen, omlopen (tegen de Boorlaan lag een klapwissel, dat bestond bij mijn weten niet bij de HTM) en weer aankoppelen. Na vertrek verdween het stel achter Station Staatsspoor terwijl de volgende weer aankwam.

Een keer, ik denk september 1960, heb ik mijn vader zover gekregen dat wij met de familie een dagje Leiden zouden doen, met de blauwe. Ik herinner me de zandvlakte nabij het spoorviaduct Lammenschans in aanbouw, de Lammenschansweg moest nog worden aangelegd. De wagenvoerder schakelde naar 0 als hij de kuil onder het viaduct in reed en - weer op als hij midden in de kuil zat.

Wij stapten uit op of bij het Kort Rapenburg en gingen pannekoeken eten (tegenwoordig zijn dat pannenkoeken) aan de Beestenmarkt. Ik mocht aan het raam zitten en had zicht op de Blauwpoortsbrug en ... een wissel in het spoor dat de HTM en de NZH hier deelden.



Blauwpoortsbrug, A 620/619 + B 22. Leiden, 3 september 1961.



Dat wissel maakte van het spoor een strengel-spoor dat vervolgens doorliep naar de brug.

Ik begreep inmiddels dat deze wissel bedoeld was om de HTM-stellen de Haarlemmerstraat in te laten rijden terwijl de blauwe na de brug rechtsaf sloeg. Maar waarom zo'n wissel ver voor de splitsing? Het heeft tot in de jaren '70 geduurd, na diverse lezingen in de Helenastraat (NVBS) en ook wel in het Railtheater Voorburg, voordat ik dat begreep: een wissel construeren op de brug zou veel te zwaar zijn geweest, direct na de brug was de ruimte erg krap en daar komt bij dat het op zo'n druk punt met overal fietsers ondoenlijk is voor de wagenvoerder om op z'n gemak dat wissel met - of zonder stroom te nemen. Daarom dus eerder, waar het spoor even rechtuit liep.

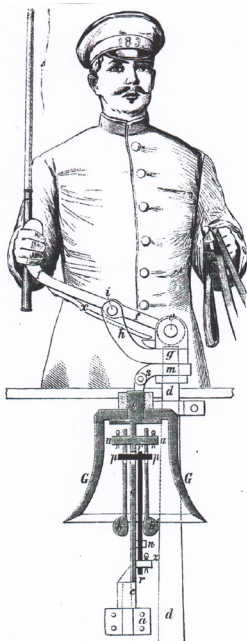
Het wissel voor de boog en brug.



Leiden, Steenstraat, oktober 1961. HTM 70 en NZH A 610/609.

*Foto: Chr. Rademaker.*

**'De tramway! Ik zou het belangrijkste onderwerp van alle gesprekken in Haarlem bijna overslaan. Iedereen verbaast zich erover en praat van dit wondergewrocht, zo prachtig geschilderd en gevernist, met fluwelen banken en spiegelruiten en waarin één rit maar zeveneneenhalf cent kost! Niemand in gansche Houtstraat en Kruisstraat loopt rustig, allen zien nu en dan haastig om of de witte kop ook in de verte zichtbaar wordt en als dan eindelijk het gevaart met oorverdovend gebel voorbij stuift, schaart zich alles eerbiedig in twee gelederen en staart met open mond het zeldzame monster aan, terwijl zijn trotse menner remt en ment en belt met grote bewustzijn van zijn waardigheid'.**  
**Aldus schreef de bekende auteur Frederik van Eeden in "Mijn dagboek" op 1 juni 1878.**



Onder de vele paardentramweg maatschappijen, die ons land rijk is geweest, was de H.T.M., de Haarlemsche Tramway Maatschappij, (later Haarlemsche Tramweg Maatschappij), wel degene die zeer zeker onze aandacht verdient.

Op 28 mei 1878 vond onder grote belangstelling van de zijde der Haarlemse bevolking de opening plaats van de lijn Station-Haarlemmerhout. Op de Grote Markt, het middelpunt van Haarlem, zag het zwart van de mensen toen de vijf wagens, die de maatschappij rijk was, achter elkaar vertrokken in de richting van de Haarlemmerhout.

In de rijtuigen hadden burgemeester en wethouders, commissarissen van de maatschappij, enkele ingenieurs en genodigden plaatsgenomen. Hoe groot de belangstelling van de Haarlemmers was, blijkt wel uit de cijfers die de maatschappij op 1 juli 1878 bekend maakte. In de periode van 28 mei tot 27 juni werden in totaal 75.026 personen vervoerd, gemiddeld 2.420 per dag.

Belrem voor Paardentramrijtuigen (zie jaarverslag 2016 bladzijde 3).

Toch is de Haarlemse paardentram er niet zomaar gekomen. Eerst moesten vele bezwaren worden overwonnen. Het initiatief werd genomen door de heren P. Rouwenhorst Mulder, commissionair in effecten, A. Numans, gepensioneerd luitenant-kolonel der Genie, W.H. Muntendam, oud-postdirecteur en W.A. Kuller, commissionair.

Zij meenden dat met het oog op de steeds toenemende bevolking, (Haarlem telde in 1877 ruim 35.000 inwoners) en op de grote toekomstige uitbreiding van de bebouwde kom van Haarlem, een tramweg voor de welvaart van de stad niet langer kon worden gemist. Als voorbeeld hadden de heren Amsterdam voor ogen, waar het publiek een dergelijk vervoermiddel ten eerste op prijs bleek te stellen en zeker niet alleen het publiek, maar ook de aandeelhouders, de Amsterdamse paardentram was namelijk een bloeiende onderneming. Het bleef in Haarlem niet bij luchtkastelen, want reeds spoedig dienden de initiatiefnemers concrete voorstellen in bij de gemeenteraad. Daar aan de uitwerking van hun plannen kosten en moeite waren verbonden, die door hen wellicht tevergeefs zouden zijn gemaakt wanneer andere personen die met dezelfde gedachten rondliepen met een dergelijk voorstel bij B. en W. zouden komen, verzochten zij, met uitsluiting van ieder ander om een voorlopige concessie voor de tijd van zes maanden, binnen welke termijn een definitieve aanvraag om concessie zou worden ingediend.

De gemeenteraad verleende nog wel op 5 juli 1877 de voorlopige concessie, waarschijnlijk in de veronderstelling dat de voorlopige concessionarissen zich nog wel zouden bedenken. Dat buiten de waard was gerekend, blijkt wel uit een schrijven van augustus 1877 aan de gemeenteraad, waarin de voorlopige concessionarissen met gedetailleerde plannen voor de dag kwamen.



---

Nu deze plannen aan de openbaarheid waren prijsgegeven kwamen van verschillende kanten de bezwaren los.

De heer J.A. Fiora, eigenaar van de bekende Haarlemmer halletjeswinkel in de Kruisstraat, zond met 119 mede-adressanten een bezwaarschrift in. Hierin schreven zij dat met het oog op het belang van de gemeente in het algemeen en van alle neringdoenden in het bijzonder, zij beslist tegen de paardentram waren.

De stad Haarlem trok toch vooral in de zomer veel vreemdelingen aan, die voor de winkeliers een groot voordeel opleverden. Zij vreesden nu, wanneer de bezoekers aan Haarlem regelrecht van het station naar de Haarlemmerhout vervoerd zouden worden, die bezoekers niet meer in de gelegenheid waren om iets in de stad te kopen of te gebruiken, waardoor het voordeel van dat bezoek zou komen te vervallen. De tram zou alleen nog maar dienen om de bezoekers naar de gemeente Heemstede te brengen, die daar dan ook de voordelen van zou hebben.

De heer Westerveld, winkelier op het Verwulft, diende met zeven van zijn burens, ook allen winkeliers, een bezwaarschrift in. Zij vreesden dat de markt van landbouwproducten die op het Verwulft werd gehouden spoedig zou verlopen, wanneer de tram haar route over of langs het Verwulft zou nemen.

Het meest merkwaardige verzoekschrift was echter van jhr. Teding van Berkhout, alsmede éénendertig eigenaren of bewoners van huizen in de Grote Houtstraat, Koningstraat en Barteljorisstraat, die de gemeenteraad verzochten de concessie niet te verlenen omdat vele welgestelden voor hun genoegen in Haarlem waren komen wonen en hun equipages veel te lijden zouden krijgen van de railroute, zoals men de paardentram in die tijd noemde.

Ook voor de schooljeugd zou de tram een groot gevaar gaan opleveren bij het aan- en uitgaan van de scholen. Alles werd in het werk gesteld om de zaak tegen te werken en op de lange baan te schuiven.

In de gemeenteraad werd voorgesteld de zaak aan te houden en werd B en W verzocht een opgave te verstrekken van de breedte van de straten waar de tram zou komen te rijden! Er waren echter niet alleen tegenstanders van de tram. De voorstanders zonden ook een verzoek in, getekend door 330 personen. Zij waren doordrongen van het feit dat door de tram de vooruitgang van Haarlem op alle mogelijke wijze zou worden bevorderd. Als voordeel zagen zij ook dat het in aanbouw zijnde Florapark rechtstreeks verbonden zou worden met het station.

Nadat de gemeenteraad vele vergaderingen aan de plannen van de heer Rouwenhorst en consorten had gewijd en de concessievoorwaarden waren vastgesteld, werd in de vergadering van 28 november 1877 het voorstel van B en W aanvaard waarbij een concessie werd verleend om een paardenspoorweg aan te leggen.

In het gemeenteraadsbesluit werd de route vastgesteld. Het beginpunt was op het Stationsplein, vervolgens langs de Kruisweg, de Kruisstraat en de Barteljorisstraat, over de Grote Markt, door de beide Houtstraten, het Plein tot aan de grens van de gemeente in de Haarlemmerhout, om met goedvinden van het gemeentebestuur van Heemstede tot nabij de Buitensociëteit "Trouw moet Blijcken" te worden voortgezet.

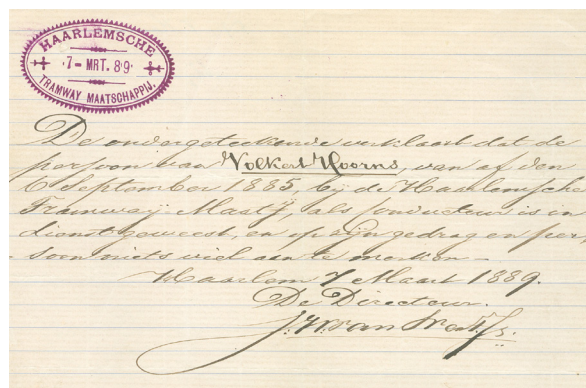
De concessie werd tot wederopzegging verleend. Er mocht geen trammaterieel worden gebruikt dat niet vooraf door of wegens het gemeentebestuur was goedgekeurd. Omtrent de dienstuitvoering was bepaald dat, de dienst uiterlijk 's morgens om acht uur moest aanvangen en niet mocht eindigen voor acht uur 's avonds. Er zouden niet meer dan twintig minuten mogen verlopen tussen twee opeenvolgende rijtuigen. Het tarief voor het vervoer van de reizigers was aan de goedkeuring van het gemeentebestuur onderworpen. Gedurende de eerste drie jaren hoefden de concessionarissen geen retributie te betalen. De daaropvolgende vijf jaren bedroeg de retributie fl. 20,- per rijtuig en de jaren erna werd dit jaarlijks verhoogd met fl. 3,- per rijtuig.

De concessionarissen berichtten kort daarop aan de raad, dat zij de voorwaarden accepteerden nadat Gedeputeerde Staten het raadsbesluit hadden goedgekeurd en dat zij de raad verzochten om de concessie te mogen overdragen aan een naamloze vennootschap onder de naam van "Haarlemsche Tramway Maatschappij".

Deze N.V. was op 27 februari 1878 geconstitueerd bij acte, verleden voor notaris Hoogvliet te Haarlem. Uit deze acte bleek tevens dat de N.V. van plan was een zijverbinding aan te leggen naar Overveen, langs het Brouwerskolkje en Kraantjelek naar Zandvoort en een lijn van de Grote Markt naar Overveen en Bloemendaal. Op 5 januari had de inschrijving plaatsgevonden voor de uitgeschreven geldlening van fl. 100.000,- in aandelen van fl. 250,-. Reeds op dezelfde dag nog was deze lening voltekend.



Aandeel van 100,- gulden.



Bewijs van conducteur Volkert Hoorns.

De H.T.M. pakte de zaak voortvarend aan. Op 18 maart 1878 werd door ir. A.L. van Gendt, die in Amsterdam al ervaring had opgedaan bij de aanleg van de paardenspoorweg Plantage-Leidseplein, aanbesteed het leggen van de tramlijn met wissels en toebehoren en bijkomende werken. Het werk werd gegund aan G.D. van Doorn te Amsterdam voor fl. 8986,-. Voor het bouwen van de stal voor negenentwintig paarden waren vijftien biljetten ingeleverd en dit werd gegund aan de laagste inschrijver J.A. Raasveldt te Haarlem voor fl. 6.000,-. Al op 23 maart werd een aanvang gemaakt met de aanleg van de lijn en nadat begin mei 1878 de werkzaamheden voor het leggen van de baan praktisch klaar waren, werd op 16 mei een proefrit gehouden. Deze rit slaagde naar aller wens, zij het dat de wagen eenmaal op de Grote Markt uit de rails raakte. De opening van de lijn vond plaats op dinsdag 28 mei 1878.

### De opening van de lijn vond plaats op dinsdag 28 mei 1878.

De totale lengte van de lijn bedroeg 2305 meter, waarvan 1742 meter enkelspoor en 563 meter dubbelspoor.



Paardentram nabij eindpunt Haarlemmerhout.



Links koetsier P. Robeerst en rechts naast de tramconductor C. Broertjes.



In 1896 werd een zijspoor aangelegd naar het Brongebouw waardoor de totale lengte van de lijn met exact 100 meter werd uitgebreid. Dit zijspoor werd in 1904 met het oog op de aan te leggen lijn van de E.S.M. op kosten van de E.S.M. verlegd.

Dagelijks vertrok om acht uur 's morgens tot elf uur 's avonds om de tien minuten van elk eindpunt een tram. Deze frequentie werd in 1896 opgevoerd tot één tram om de vier à zeven minuten. De rijtijd bedroeg in de eerste jaren vijftien tot zeventien minuten.

Het tarief was 10 cent per persoon, terwijl abonnementskaarten verkrijgbaar waren in pakjes van twintig stuks à fl. 1,50, dus tegen 7,5 cent per rit. Bovendien zou elke avond bij aankomst van de laatste trein uit Amsterdam en ook bij eventuele nachttreinen, een tram gereed staan, die op verzoek de gehele lijn afliep en waarvan de prijs was bepaald op 20 cent.

Statiefoto van conducteur C. Broertjes.



In 1890 werd besloten de lijn Station - Haarlemmerhout te verdelen in twee secties en wel van Station - Grote Markt en Grote Markt - Haarlemmerhout. Het tarief werd verlaagd tot 5 cent per sectie. De abonnementen bleven echter 7,5 cent en met ingang van 1 juni 1891 vervielen deze. In 1900 werd de sectie Station - Grote Markt verlengd tot aan het Verwulft. Een nieuwe sectie werd ingevoerd voor het traject Nieuwe Gracht - Houtbrug.

In de jaarvergadering van de aandeelhouders werd opgemerkt dat het sectiesysteem gunstig werkte. Onder druk van de omstandigheden, de E.N.E.T. was in 1899 als concurrent met een elektrische tram in de stad verschenen, moest de H.T.M. haar tarief nogmaals verlagen en nu tot 5 cent voor de gehele lijn.



Prentbriefkaarten van het Haarlemse Stationsplein.

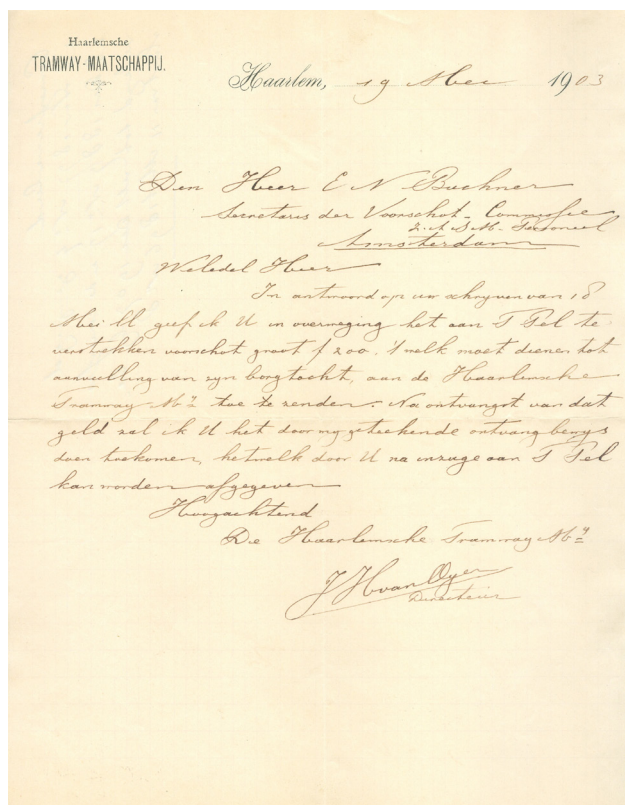
Het aantal reizigers met de paardentram nam weer toe en door de vele reizigers ook de omzet. Aan een verzoek van de E.N.E.T. om het tarief van 5 naar 7,5 cent te brengen, werd niet voldaan. In het laatste jaar van haar bestaan nam de H.T.M. nog een proef met schoolkaarten, maar die leverde geen voldoende resultaten op.

Terug naar de beginjaren. De eerste moeilijkheden waren nauwelijks door de H.T.M. overwonnen of er doemden weer nieuwe op. De raad van de gemeente Heemstede nam op 24 april 1878 het besluit dat het eindpunt niet bij de Buitensociëteit mocht worden gevestigd, zodat de H.T.M. het kleine stukje rails (30 meter) van de grens van Haarlem bij de Meesterlottelaan tot de Buitensociëteit moest opbreken. Er ontstond hierdoor een minder prettige verstandhouding tussen Haarlem en Heemstede, dat tenslotte resulteerde in annexatieplannen van Haarlem!

In het voorjaar van 1878 bestelde de H.T.M.-directie bij de firma Beijnes acht rijtuigen voor fl. 18.000,-. Dit bedrag werd voor de helft contant betaald en voor de andere helft werd de bepaling gemaakt dat het in zestig maandelijkse termijnen van fl. 150,- kon worden voldaan. Deze acht rijtuigen waren alle gesloten wagens en boden plaats aan zestien reizigers binnen en zeven op elk van de balkons, inclusief de koetsier en de conducteur.



Directeur HTM, J.H. van Oyen. Foto: J. van Roon.



Handgeschreven brief uit 1903. Een voorschot voor de heer T. Pel.

Hoe de samenstelling van het wagenpark in de loop van het bestaan der maatschappij is geweest, valt niet met zekerheid te zeggen. Het staat wel vast dat het wagenpark in totaal heeft bestaan uit negen gesloten en zes open rijtuigen, alsmede een pekelwagen, die in 1906 aan het wagenpark werd toegevoegd en die in eigen beheer was gemaakt. Chef van dienst, de heer T. Pel was een kundig wagenbouwer die een deel van de dag kon besteden aan het bouwen van wagens in de remise, waarin zich een werkkuil bevond. De aanmaakkosten waren op deze wijze dus aanmerkelijk lager dan die van de firma Beijnes.

---

In 1893 werd van de heer S.H. Hinzer te 's-Gravenhage voor fl. 1200,- een zo goed als nieuw gesloten rijtuig gekocht. In 1900 werd in eigen beheer een open tramwagen gemaakt en aan het wagenpark toegevoegd. Dit rijtuig scheen nogal goed te hebben voldaan, want al in 1901 werd eenzelfde soort rijtuig gemaakt. Deze laatste twee rijtuigen hebben de maatschappij fl. 900,- per stuk gekost, (bij Beijnes fl. 1800,-).

Oorspronkelijk was het gehele bedrijf van de H.T.M. gevestigd aan de Baljuwslaan. Er was echter een groot bezwaar verbonden aan de ligging van deze gebouwen, omdat verse paarden die naar het Stationsplein moesten worden overgebracht vaak lange tijd moesten wachten voor de spoorbomen aan de Jansweg. Een nieuw gebouwencomplex kwam aan de Stuverstraat en bestond uit een directiegebouw, een stalbaaswoning, een smederij en stallen voor achtenveertig paarden. De tramwagens werden gestald in een remise aan de Rozenstraat, vlakbij het station op een terrein dat de H.T.M. had gehuurd van de gemeente.

Op grond van haar voorkeursrecht gedurende de eerste vijf jaar van haar exploitatie, vroeg de H.T.M. in oktober 1878 een concessie aan voor een tramlijn Haarlem-Overveen-Bloemendaal.

De lijn beginnend op het Stationsplein, langs de Kruisweg, Parklaan, Kenaupark, Kinderhuisvest en Zijlweg tot aan de grens van de gemeente. Deze concessie werd verleend onder voorwaarde dat tegelijkertijd een lijn in exploitatie zou worden genomen vanaf het Spaarne bij de Oude Gracht tot de Raaks, over de Raaksbrug naar de Zijlweg. Mocht de H.T.M. slechts één lijn in exploitatie willen nemen, dan verkreeg zij concessie voor laatstgenoemde lijn met vergunning van stoom als beweegkracht.

De H.T.M.-directie berichtte aan de gemeenteraad op 28 mei 1879, dat zij geen gebruik zou maken van die concessie. In 1900 deed de maatschappij vergeefse pogingen om een concessie te verkrijgen voor een lijn langs de Zijlweg naar Bloemendaal. De gemeenteraad van Bloemendaal had in dat jaar met zes tegen twee stemmen besloten de aanvraag van de H.T.M. voor een concessie van een elektrische tramlijn in nadere overweging te nemen. Hieruit blijkt dat de H.T.M. niet stil zat en het vraagstuk van de elektrische tram in studie had genomen.

Ook over het personeel van de maatschappij valt het nodige te vertellen. De verstandhouding tussen directie en personeel is altijd uitstekend geweest. Slechts zelden kwam het voor dat er een klacht binnen kwam. Aan de maatschappij waren verbonden, behalve één of meer directeuren, een chef van dienst met goudgalon om de uniformpet, een hoofdconducteur met zilveren band om de pet en een groot aantal koetsiers en conducteurs. Bovendien een stalbaas, een smid en een smidsjongen. Slechts weinig personeelsleden verlieten de dienst.

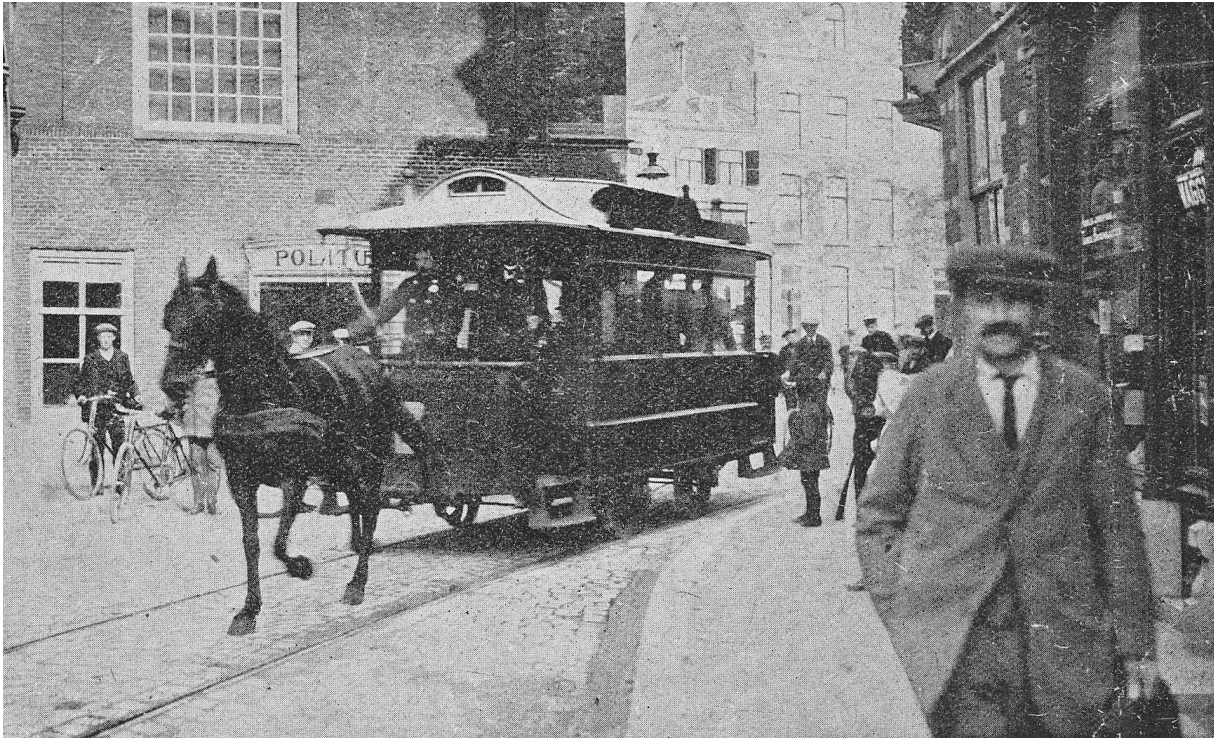
Bij het twaalfeneenhalfjarig bestaan van de maatschappij ontving het gehele personeel een gouden 'Willempje'. Had men er vijftientig dienstjaren op zitten, dan ontving men uit handen van de president-commissaris een gouden horloge met inscriptie.

Na tweeëntwintig jaar was de rails dringend aan vernieuwing toe. Deze vernieuwing van de lijn werd opgedragen aan de Rotterdamse ingenieur J. Schotel. De gleufrails met houten onderbouw werd opgebroken en vervangen door stalen groefrails. Door het aanleggen van dubbelspoor in de straten, die daarvoor breed genoeg waren en het stellen van wissels in de overige straten op zodanige afstand, dat de koetsier vanaf de ene wissel de andere kon zien, werd het lange wachten op de wissels opgeheven en de duur van de rit aanmerkelijk bekort.

De Grote Houtstraat en de Barteljorisstraat, die nogal nauw waren, vormden een ernstige belemmering in de dienstuitvoering. Daarom werd in september 1912 de lijn richting Den Hout verlegd door de Smedestraat, de Koningstraat en de Gierstraat.



Attribuut afkomstig van de Haarlemse paardentram.



Voor het eerst door de Koningstraat en Gierstraat naar Den Hout, 24 september 1912.

In een buitengewone aandeelhoudersvergadering van 23 april 1902 werd een voorstel tot liquidatie van de maatschappij behandeld. Het bestuur deed dit voorstel, ondanks de gunstige resultaten van de laatste jaren.

De directie vreesde namelijk dat de gemeente na enkele jaren elektrische tractie zou voorschrijven, alsmede verlenging van de lijn. Met deze plannen waren grote geldsommen gemoeid en de uitbreiding zou gepaard gaan met kapitaalvergroting. Volgens een uitgebreid rapport zou het jaren duren voordat een elektrisch net rendabel zou zijn. Ondershands had men al besprekingen gevoerd met de E.N.E.T., die bereid was de H.T.M. voor fl. 123.500,- over te nemen. Aan dit bedrag zou nog eens fl. 13.500,- worden toegevoegd als ondersteuning voor het personeel. Het merendeel van het personeel zou in dienst kunnen treden bij de E.N.E.T. Wanneer de Haarlemse gemeenteraad met deze overdracht akkoord zou gaan, zouden de aandeelhouders over 1901 een rente van 3% ontvangen en daarna tot de overdracht 4%. Voor hun aandelen zouden zij 106% ontvangen. De onderhandelingen met de E.N.E.T. verliepen echter niet zo vlot als men aanvankelijk had gedacht.

In 1904 moest de maatschappij worden geliquideerd, omdat de vennootschap voor 25 jaar was aangegaan en men vergeten had de termijn tijdig te verlengen.

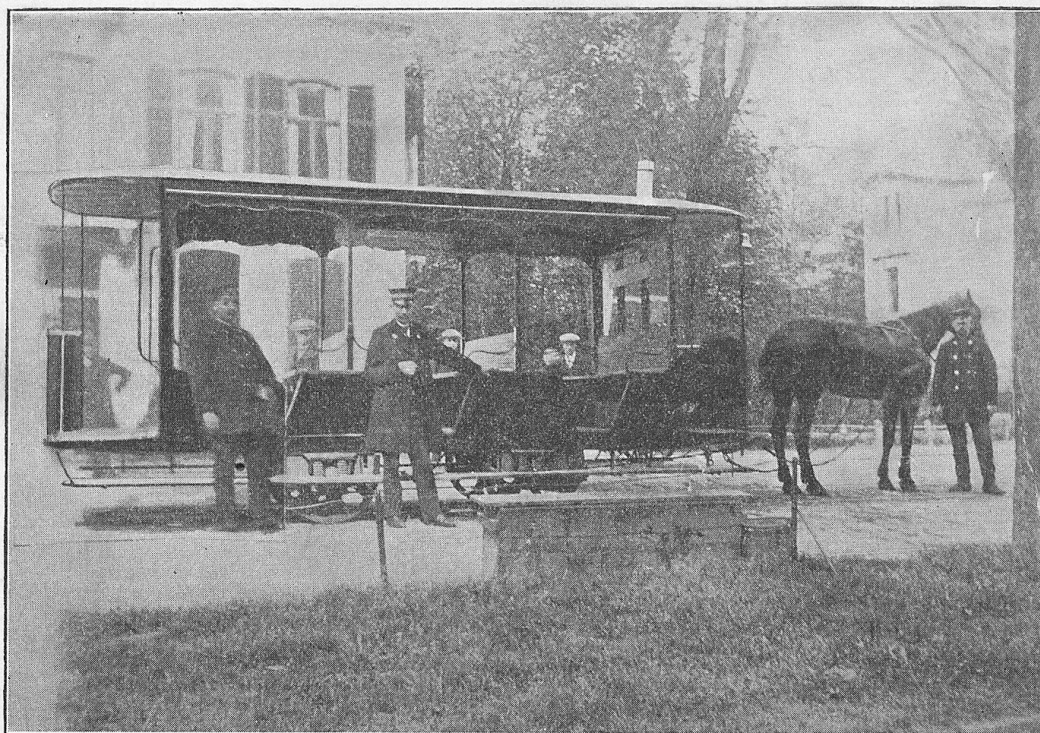
Een nieuwe maatschappij werd op 30 september opgericht onder de naam Haarlemsche Tramweg Maatschappij. Ook de concessie liep af, maar werd opnieuw verleend, zij het dan voor een bepaalde termijn. De exploitatie werd voortgezet, echter in de wetenschap dat na verloop van enkele jaren de paardentram zou worden verdrongen door een moderner vervoermiddel.

In mei 1910 deelde de directie mede, dat kon worden verwacht dat in het najaar van 1911 de dienst zou worden gestaakt. De exploitatie, die over het boekjaar 1909 zeer slecht was geweest, grotendeels als gevolg van de buitengewoon slechte zomer, was over 1911 zo goed als ze nog niet was geweest in het gehele bestaan van de maatschappij, mede dankzij de grote Bloemententoonstelling in Haarlem. De commissarissen deelden in de jaarvergadering van 1911 mede, dat het publiek hoe langer hoe meer gebruik ging maken van de paardentram.

Zo bedroeg het aantal vervoerde reizigers over 1909, 1910 en 1911 respectievelijk 868.789, 975.686 en 983.52.

De paardentram reed op haar laatste wielen. In d'Oprechte Haarlemsche Courant werd aangekondigd dat de laatste rit zou plaatsvinden op vrijdag 9 mei 1913. De laatste maanden van haar bestaan waren bepaald niet gunstig te noemen voor de H.T.M. Dit was grotendeels te wijten aan de moeilijkheden ontstaan door de aanleg van de nieuwe elektrische lijn naast de paardentramlijn, waardoor het publiek genoodzaakt werd vaak 4 à 5 keer per rit over te stappen

Op 9 mei 1913 vertrokken 's-avonds om tien uur zeven wagens achter elkaar van het Stationsplein naar de Haarlemmerhout. Volgens d'Oprechte Haarlemsche Courant was heel Haarlem aanwezig en de jeugd zong dat het paardentrammetje nooit verloren zou gaan. Na afloop kwam het personeel bijeen in hotel Lion d'Or, waar het werd toegesproken door de president-commissaris mr. Jager Gerlings. Hij deelde mede dat gemiddeld 2% aan de aandeelhouders was uitgekeerd. Indien het contract met de E.N.E.T. tien jaar eerder tot stand was gekomen, zou dit voor het personeel veel voordeliger zijn geweest. De toenmalige directeur van de E.N.E.T. had over een klein geschil het contract verworpen. De nieuwe concessionaris, de N.Z.H.T.M., was niet bereid het gehele personeel over te nemen. Slechts veertien van de vijfendertig man kwam in dienst van de N.Z.H. met een proeftijd van zes maanden.



28 MEI 1878 - 9 MEI 1913

TER HERINNERING AAN DE HAARLEMSCHE TRAMWEG-MAATSCHAPPIJ IS, OP DEN LAATSTEN DAG VAN HAAR BESTAAN, DEZE AFBEELDING AANGEBODEN UIT NAAM VAN

DE DIRECTIE VAN HAARLEM'S DAGBLAD

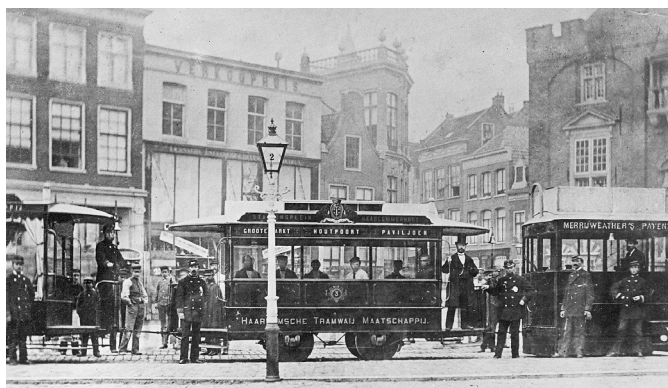
Hoe populair het personeel van de paardentram in Haarlem wel was, bleek uit een oproep van een groot aantal vooraanstaande personen, die een comité hadden opgericht met het doel gelden bijeen te krijgen voor de oude trammannen om hen een klein pensioen te kunnen verstrekken. Het geld stroomde binnen en van de opbrengst werd een klein pensioenfonds opgericht.

**“Goud heeft de onderneming niet afgeworpen, maar wel de voldoening iets te hebben bijgedragen tot Haarlems welzijn en bloei”. Aldus de woorden van de commissarissen van de Haarlemsche Tramweg Maatschappij.**

Na het beëindigen van de exploitatie werd de rails tegen een hoge prijs verkocht. De firma Beijnes kon een gedeelte gebruiken in haar gebouwencomplex aan het Stationsplein en in de nieuwe fabriek aan de Verspronckweg. In augustus 1913 werden in het openbaar ten overstaan van deurwaarder Louis Glaser te Haarlem de tramwagens verkocht, die nog in goede staat verkeerden.

Voorafgaand had de Tramweg-Maatschappij te Jutphaas al drie open rijtuigen gekocht voor fl. 200,- per stuk. Aangeboden werden zeven gesloten tramwagens voor zestien personen binnen en zeven personen per balkon; een gesloten tramwagen voor twaalf personen binnen en zeven personen per balkon; vier open tramwagens voor vierentwintig personen binnen en per balkon zes personen; één pekelwagen. De Tramweg-Maatschappij “De Meijerij” kocht een gesloten en een open tramwagen, elk voor fl. 125,- Een bekende Haarlemse sloper kocht enkele wagens voor fl. 24,- en fl. 45,- per stuk! De totale opbrengst van de veiling van de tramwagens bedroeg fl. 1064,-. Ook de levende have ging onder de hamer. De vierenveertig aanwezige paarden brachten samen fl. 15.232,- op.

Een merkwaardigheid is nog, dat in de maand september 1878, slechts enkele maanden na de opening van de lijn, enige proefritten werden gehouden met een locomotief van het type Merryweather, die voor een aantal wagens van de paardentram was geplaatst. Volgens d’Opregte Haarlemsche Courant slaagden deze proeven uitnemend. De directie van de H.T.M. is er kennelijk niet verder op ingegaan, want sindsdien is er niets meer over vernomen.



Enige proefritten met een locomotief type Merryweather, 1878.

**NOTITIE**  
DER VERKOOPING VAN  
**Paarden, Stalbenodigdheden**  
EN  
**Inventaris der Smederij**  
VAN DE  
**Haarlemsche Paardentram.**

---

OPENBARE VERKOOPING TE HAARLEM,  
IN DE

Stallen aan de Nicolaas van der Laanstraat 2,  
ten overstaan van den Deurwaarder  
LOUIS A. GLASER,  
door den Makelaar A. WIJNANDS,  
op **ZATERDAG 24 MEI 1913,**  
des voormiddags ten 10 ure.

*Te bezichtigen op DONDERDAG en VRIJDAG  
22 en 23 MEI van 10-4 uur.*

Openbare verkoop op 24 mei 1913.

*Haarlemsche.*

**Oud-conducteur Mes.**

1923. Op 31 Aug. a.s. herdent de heer Mes, de vroeger bij de paardentram zoo algemeen bekende conducteur, thans werkzaam bij de firma A. F. Kremer, koffie- en theehandel, Kromme Elzehoogsteeg 8 alhier, zijn 70sten verjaardag.

In dit feit hebben we aanleiding gevonden zijn portret af te drukken te midden van zijn oud-collega's.

De heer Mes is van links de derde persoon op de eerste rij.

Het zal den welwillenden altijd voorko-

menden en hulpvaardigen man, zeker op dien dag niet aan blijken van belangstelling en waardering ontbreken, ook niet van de zijde van de vroegere trouwe klantjes van dat echt-gezellige en gemeenschappelijke vervoermiddel, dat algemeen als „de Paardentram” was bekend, evenmin als van de zijde van zijn oud-collega's, die deels bij de electriche tram zijn overgegaan, deels in particuliere betrekkingen.

Men ziet onder hen vele goede oude bekenden van wie ook reeds enkelen zijn overleden.

Oud-conducteur Mes vierde zijn 70<sup>e</sup> verjaardag te midden van zijn oud-collega's.

Na ruim een halve eeuw bleek er nog grote belangstelling te zijn voor de Paardentram.

Onverwacht grote belangstelling  
voor lezing van H. Wieringa

# Haarlemmers denken met weemoed aan de tijd toen tram wegbeeld beheerste

## Bezwete paarden en rammelende trammertjes 1965

HAARLEM, 26 okt. — De meeste Haarlemmers denken met weemoed terug aan de tijd dat het straatbeeld nog beheerst werd door een rammelende en schellende tram. Het bewijs daarvan werd gisteravond geleverd toen mr. H. Wieringa voor de vereniging „Haerlem” een lezing hield onder het motto „Per tram door Haarlem rond 1900”. Al tegen acht uur stonden en zaten de mensen dicht opeen gepakt in de muziekzaal van restaurant Brinkmann aan de Grote Markt. De drukte werd zo groot dat het bestuur besloot alsnog beslag te leggen op de Hildebrandzaal aan de Smedestraat. Na de volksverhuizing bleek ook de zaal, op enkele lege stoelen na, gevuld.

De heer Wieringa lichtte zijn lezing toe met een serie dia's van oude prentbriefkaarten. Bij ieder plaatje ging een schok van herkenning door de zaal. Af en toe golfde een vertederend gemompel door het publiek als het de gele tram met het bekende paard Nora door de met zware bomen begroeide Grote Houtstraat zag sukkelen. Haarlem genoot overigens als eerste in den lande de primeur van een elektrische tram. Al in 1899 bond het de strijd aan met het enige paardentrammetje dat de Spaarnestad bezat. Het ging hard



tegen hard. De paardentram verlaagde de tarieven met de helft. Maar tegen de vooruitgang is geen kruid gewassen.

Het wagenpark bij de Dreef en het Houtplein, waar de bezwete paarden na hun tocht van het station werden verwisseld, verdween. Het lijnnet van de elektrische tram werd dichter. Haarlem omgordde zich met een keten van rails: de Ceintuurbaan. Zandvoort, Amsterdam, Overveen en Leiden werden bij de uitbreidingen betrokken. De tempeliersstraat, eertijds een zanderig achterommetje, werd bij gratie van de elektrische tram een drukke verkeersweg.

Maar het gemoedelijke karakter bleef ondanks deze technische vooruitgang gehandhaafd. In de beginperiode kon het nog gebeuren dat de conducteur een van zijn vaste passagiers uit bed moest bellen, omdat hij anders de trein naar Amsterdam niet meer zou halen. En lieve dienstmeisjes kregen de wagenvoerder soms wel zover dat hij

*Volledig bewust van hun waardigheid poseerden wagenvoerder, conducteur en paard voor de fotograaf die hen vereeuwigde. Ze konden daar alle tijd voor nemen, ze waren immers het enige „snelverkeer”.*

briefjes met bestellingen langs de leveranciers bracht. Meestal haalde hij dan nog later de boodschappen op ook.

Met duizend- en een wetenswaardigheden over de oude trams, maar ook over het oude Haarlem zelf, heeft de heer Wieringa vele Haarlemmers een genoeglijke avond bezorgd. Spreker kreeg zelfs een van de oud-gedienden van de paardentram, die op deze avond niet had willen ontbreken, aan de praat. Met naam en toenaam noemde hij zijn collega-wagenvoerders, die statig, beknepeld, maar vergeeld op het witte doek poseerden.

De plaatselijke pers maakte op de drempel naar het nieuwe jaar weer melding van de 'Blauwe Tram'. Nog steeds niet vergeten!

NOSTALGIE Opgedoken kleurendia's brengen Blauwe Tram weer helemaal tot leven

# 'Het lijkt alsof de beelden gisteren zijn gemaakt'

In zijn leven heeft Cock Koelewijn al talloze foto's van de Blauwe Tram gezien, maar bij een serie opgedoken kleurendia's kan hij zijn ogen nauwelijks geloven.



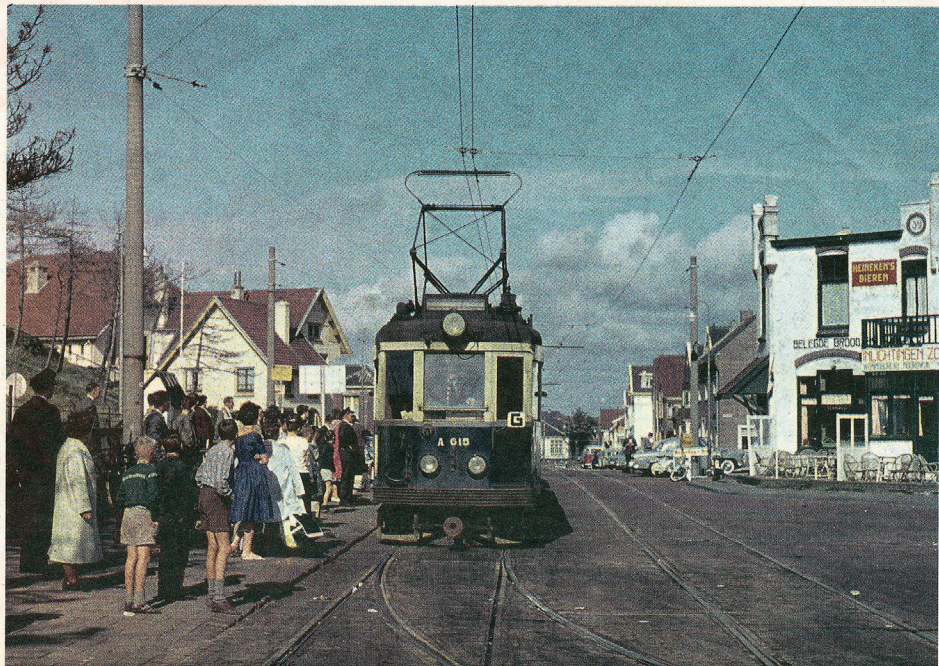
Hielke Biemond  
h.biemond@mediatruis.nl

**Katwijk** ■ „De kwaliteit van het materiaal is echt exceptioneel”, zegt de Katwijkse secretaris van Stichting De Nieuwe Blauwe Tram. „De dia's komen uit de jaren vijftig, maar het lijkt bij wijze van spreken alsof ze gisteren zijn gemaakt.”

Hij wijst naar zijn favoriete plaat uit de nieuwe collectie: het eindpunt van de tram in Noordwijk. „Dit is nu nagenoeg onherkenbaar”, zegt Koelewijn. „Hier ligt nu een rotonde in het Picképlein. De foto is vooral zo leuk omdat die een fraai sfeerbeeld geeft van het eind van de jaren vijftig, met de mensen in kleding uit die tijd, het geringe aantal auto's op straat en de bebouwing van Noordwijk, die nu grotendeel heeft plaatsgemaakt voor moderne hotels.”

## Sigaar

Bijzonder trots is hij ook op een prachtig gecomposeerde foto van het toenmalige tramstation in de Katwijkse Tramstraat. Terwijl de tram naar Leiden aan komt rijden, rookt een heer naast het station peinzend een sigaar en hangt een vrouw boven hem op het houten balkon een vloerkleed uit. „Dit is nu ook vrijwel niet meer herkenbaar”, zegt Koelewijn. „Behalve, als je goed kijkt, de panden links. Daar zit nog steeds de vishandel van Piet van der Plas.”



Het eindpunt van de tram in Noordwijk.

FOTO'S JOOP ERADUS

De dia's zijn gemaakt door Joop Eradus, een tramleefhebber uit Leidschendam die in de jaren vijftig regelmatig op zijn brommer naar Leiden, Katwijk en Noordwijk tufte om de Blauwe Tram te veeuwig. „Hij wist dat de tram niet lang meer zou bestaan en dat hij die vast moest leggen”, zegt

Koelewijn. „Voor die periode was het heel bijzonder om dit soort kleurendia's te maken. Dat was peperduur. De man leeft niet meer, maar ik ken zijn zoon. Die zei: ik heb op zolder nog een doos met dia's staan, heb je interesse?”

Dat hoefde hij geen twee keer te vragen, want Koelewijn speurt

altijd naar dit soort historisch beeldmateriaal. Dat gebruikt hij als opmaker van de reeks boeken die Stichting De Nieuwe Blauwe Tram uitgeeft, met de collectie van Eradus als pronkstuk in het onlangs verschenen negende deel. De opbrengst van de boeken gaat naar het grote project om met vrijwilligers de Blauwe Tram tot in detail na te bouwen en, rond 2029, bij feestelijke gelegenheden zelfs weer te laten rijden over het Haagse spoor.

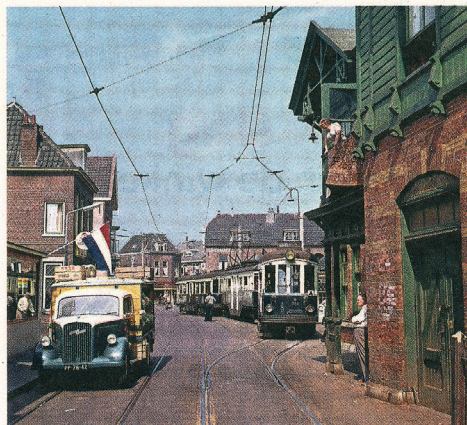
Dat idee ontstond tijdens de feestweek in Katwijk aan den Rijn in 2015, toen de organisatie een bewaard gebleven exemplaar van de Blauwe Tram over een tijdelijk spoortraject door de Rijnstraat liet rijden.

Het wakkerde onder de vele aanwezigen de toch al bestaande heimwee naar die goede, oude manier van openbaar vervoer verder aan. Zij vinden het historische fout dat de tram die de Bollenstreek onderling en met omringende steden verbond in 1961 ter ziele ging, verdronk door het vooruitgangsgeloof in de auto en de bus.

## Rijnlandroute

„Jammer dat het zo gelopen is”, verzucht Koelewijn, tot zijn spijt te jong om zelf nog in de Blauwe Tram te hebben gereden. „Het was een prima verbinding: snel, direct en comfortabel. We hebben vanuit

Katwijk nu dan een snellere busverbinding met Leiden gekregen, maar dat is heel anders. Helaas zie ik het niet gebeuren dat we ooit nog een tramverbinding terugkrijgen. Met de Rijn Gouwe Lijn is dat nog eens geprobeerd, maar op niets uitgelopen. Dat geld is allemaal naar de Rijnlandroute gegaan.”



Het tramstation in de Tramstraat in Katwijk.

“Voor die periode was het heel bijzonder om dit soort kleurendia's te maken. Dat was peperduur”

Cock Koelewijn



## De Nieuwe Blauwe Tram

Het negende deel van de boekenreeks De Nieuwe Blauwe Tram beschrijft en toont de NZH-kustlijnen van Leiden naar Katwijk en Noordwijk. Het kost 27,70 euro en is te koop in de boekwinkels in deze streek en op [www.denieuweblauwetram.nl/](http://www.denieuweblauwetram.nl/) winkel

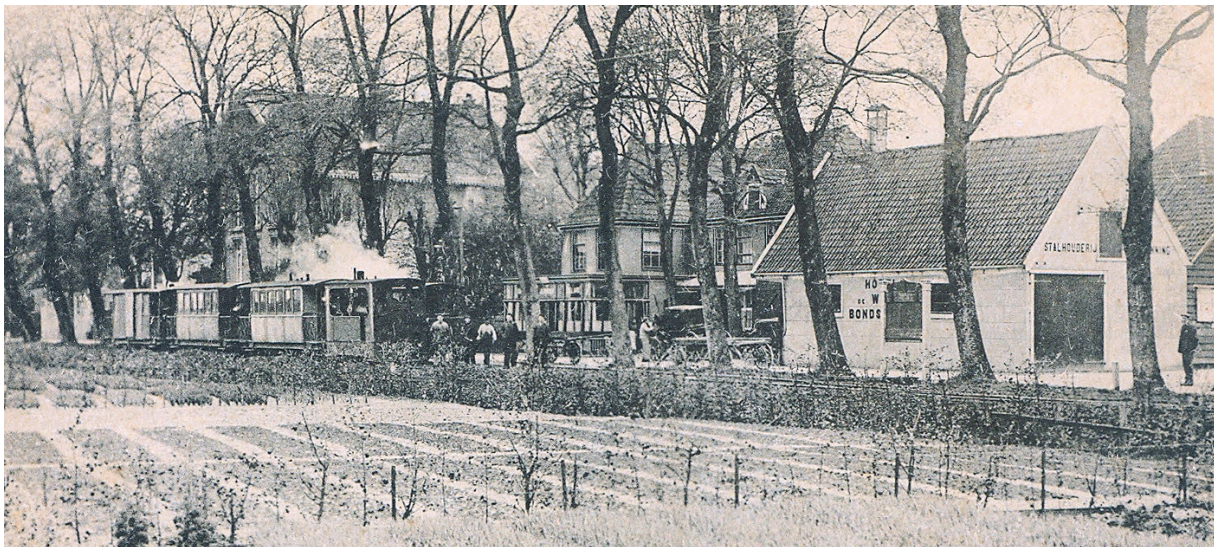


---

**VEERTIG JAAR NZH, 1881-1921** door Georg Groenveld

**In tegenstelling tot de uitgebreide jubileumviering die tien jaar later zou worden gehouden, was in het jubileumjaar 1921 geen feestelijke activiteit waar te nemen. Wanneer je het 'Verslag over het dienstjaar 1921' hierop naslaat, was er in hoofdzaak sprake van een overzicht van de bedrijfsresultaten en wat er zich in dat jaar heeft voorgedaan. Zo staat onder het item Exploitatie: 'In de lengte der lijnen kwam generlei wijziging'.**

In 1921 kan worden gesteld dat zowel het personen- als het goederenvervoer was toegenomen vergeleken met het jaar daarvoor. Het ging daarbij om de stoomtramverbindingen Leiden-Heemstede en Haarlem-Alkmaar, alsmede de elektrische tramverbindingen Leiden-Katwijk/Noordwijk, de stadslijn Leiden en het 'complex Haarlem'.

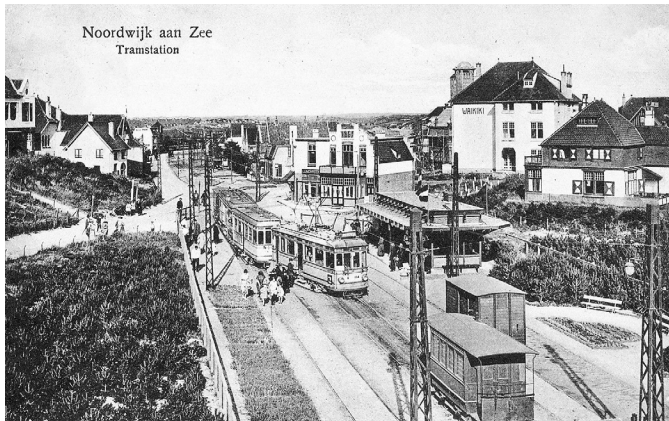


Santpoort, stoomtram bij Hotel "De Wijman" circa 1921. Briefkaart, uitg. Nanta Velzen.

Laten wij ons beperken tot de stand van het materieel op 31 december van 1921. Het normaalspoorbedrijf bestond uit 10 locomotieven (A 1-7, A 10 en A 15-16), 42 motorrijtuigen, (A 101-110, A 201-202 en A 301-330), 59 volgrijtuigen, (B 1-19, B 20-32, B 34-38, B 101-106, B 107-112, B 201-202, B 301-308) en 64 wagens verdeeld in: 19 dichte wagens, (C 1-10 en C 12-20), 21 open wagens, (C 101-111, C 113-116 en C 120-125), 8 veewagens (C 201-208), 3 kolenwagens (C 301-303), 8 pekelwagens (H 1-8), 2 derailleerwagens (H 101 en H 103) en 3 montagewagens (H 201-203), waarbij 2 voor paarden-tractie!



Stoomtram Heemstede-Leiden circa 1920. Briefkaart, uitg. J.W. de Grijter.



Noordwijk aan Zee, elektrische tramlijn Leiden-Noordwijk 1911.



Abonnement ESM- MET 1921/1922.

Op de complexen Leiden en Haarlem werden proeven genomen met automatische koppelingen van de systemen Ohio-Brass en van Fischer aan het materiaal. Er werd voortgang geboekt door het aanbrengen van 2 koplichten en balkondeuren aan de motorrijtuigen A 300.

Het smalspoorbedrijf (1000 mm), in casu de lijn Haarlem-Alkmaar, bestond uit 9 locomotieven (A 51-59), 24 volgrijtuigen (B 51-74) en 16 wagens, verdeeld in 9 dichte wagens (C 51-59) en 7 open wagens (C 151-157), verder 1 pekelwagen (H 51) en 1 derailleerwagen (H 151). Het materieel van deze lijn kreeg nog uitbreiding door de aanschaf van 3 rijtuigen, afkomstig van de stoomtramlijn Leiden-Den Haag van de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen. Verder werd een begin gemaakt om de locomotieven zo in te richten dat het niet meer nodig was om ze aan de eindpunten te laten draaien.

## UPDATE HTM-LIJN 19 in de Campus TU-Delft

**In ons vorig jaarverslag brachten wij de werkzaamheden in beeld, m.b.t. hoofdzakelijk de aanleg van de rails die is omsloten in kunststof profiel (Polycorp).**

De bovenleiding is nu zo goed als klaar. Volgend jaar zullen de eerste proefritten gaan plaatsvinden. Zal de NZH-A106 dan ingezet worden voor proefmetingen, waarover eerder in een vroeg stadium al werd gesproken? We gaan het zien! Als de tram eenmaal rijdt, zijn wij te bereiken uitstappen bij halte Elektrotechniek voor een bezoekje aan de faculteit-EWI, Studieverzameling (SV) en ons depot.



Schakelpunt bovenleiding.



Mekelweg voorzien van bovenleiding. Nu de afwerking en proefmetingen nog.

---

## TIJDELIJKE SLUITING VAN ONS DEPOT door Han Geijp

**Op 17 juni 2024 om 13.00 uur precies kregen de vrijwilligers (20 pers.) te horen dat de ruimte van de Studieverzameling (SV), voor een periode van twee weken, volledig afgesloten zou worden. Voor alle vrijwilligers gingen de toegangsdeuren abrupt op slot en ontdaan gingen wij huiswaarts.**

De reden hiervoor is/was dat er bij specifieke deelcollecties objecten zijn aangetroffen, waaraan licht verhoogde radioactieve stralingsniveaus zijn gemeten. Volgens de hiervoor geldende wet- en regelgeving was de faculteit genooddaakt de verzameling daarom te sluiten en een grondige inventarisering te (*laten*) doen naar radioactieve objecten om vervolgens maatregelen te nemen om risico's van blootstelling te voorkomen.

Deze metingen zijn het gevolg van de TU-brede inventarisatie van de wetenschappelijke collecties, door de afdeling Academisch Erfgoed van TU Delft. De metingen zijn uitgevoerd door de Stralingsbeschermingseenheid (SBE) van het Reactor Instituut Delft (RID).

De sluiting van de Studieverzameling biedt de SBE de gelegenheid om een meetplan op te stellen om de stoffen, bronnen en niveaus precies in kaart te brengen. De voorgestelde twee weken werden uiteindelijk 9 maanden. Een onwerkelijke periode voor de vrijwilligers die er het belang niet van inzagen: onze objecten met radioactieve stoffen vormen geen directe of acute gezondheidsrisico's schreef mevr. J. Klinkenberg (*afdeling Communicatie, Faculteit EWI*) op 17 juni.

Maar toch, het was stilaan afwachten.

Ondanks de sluiting van de SV hebben de vrijwilligers niet stil gezeten. Ze zijn o.a. op excursie gegaan naar het Reactor Instituut op de campus, of zochten elkaar op bij Café-Labs en bekeken het erfgoed in de TUD-Library, waar eveneens voormalig elektro-erfgoed is ondergebracht. Positief was dat wij een tijdelijk onderkomen kregen op de 21<sup>e</sup> verdieping, waardoor enige activiteiten konden voortgaan.



Zo werd er onder meer een boek geschreven door Otto Rompelman over analoge oscilloscopen. Bijzonder attent was dat het MT ons op maandag 2 december een lunch/overleg had aangeboden in de Faculty Club van de Aula, waarbij wij bijna voltallig aanwezig waren. De aangeboden lunch was goed verzorgd en werd dan ook gezien als waardering voor ons werk in de SV. Een goed weerzien waarbij de vraag steeds terugkwam: "wanneer kunnen wij weer aan de slag".

Kamer op de 21<sup>e</sup> verdieping, v.l.n.r. Kees Wissenburgh, Otto Rompelman en Marion de Vlieger.

Gelukkelijk eind maart konden wij weer, zoals voorheen, onze werkzaamheden voortzetten.

Zelf was ik in die sluitingsperiode, op de maandagen, te vinden bij onze collega's in het Haags Openbaar Vervoer Museum (HOVM), waar genoeg restauratiewerk voorhanden was.



Het aanpassen van de lijnfilmrollen in de kast voor het openrijtuig HTM 402.

Foto's: Raymond Naber.



Sluitlicht, zgn. "Rode kool" kreeg een nieuwe sluiting en weer gemonteerd op de HTM 294, (rechts boven). Foto's R. Naber.

Ons Genootschap heeft ook dit jaar weer een bijgedragen geleverd voor het historisch trammaterieel bij het Haags Openbaar Vervoer Museum (HOVM) o.a. voor de PCC 1101, HTM 77, 402 en 294.

## EINDE 'HAAGSE TIJDEN'

1 juli 2025

Het populaire blad 'Haagse Tijden', voorheen 'De Oud Hagenaar', de krant voor de 50-plusser is niet meer. Jammer voor de vele lezers die konden terugblikken uit onder andere de jongere jaren, 'pure nostalgie'. Een oplage van ruim 72.000 exemplaren is niet niks. Ook voor ons als Historisch Genootschap een gemis. Menigmaal kreeg het team Haagse Tijden van ons copy en werd ons jaarverslag toegezonden. Bovendien kregen lezers op gezette tijden inzage wanneer er weer bijzondere tramritten door de regio zouden rijden met zowel Haagse als Blauwe historische trams. Wij danken het team van de krant voor het mooie werk dat met veel inspanning en passie werd gedaan. We gaan deze mooie krant die in bibliotheken en boekhandels gratis werden verkregen zeker missen!!

**BRIEVENBUS**  De gratis rubriek 'Brievenbus' is een zeer populaire!  
Hulp nodig of wilt u een reactie plaatsen?  
Mail naar [redactie@dehaagsetijden.nl](mailto:redactie@dehaagsetijden.nl)

### Laatste editie van De Haagse Tijden

Met gepaste weemoed delen wij u mee dat dit helaas de laatste editie is van De Haagse Tijden. Na ruim vijf jaren vol mooie en bijzondere verhalen over ons geliefde Den Haag stopt Brückel Reclame met het uitgeven van deze krant. Er bestaat een mogelijkheid dat er een doorstart komt, maar hierover is nog niets definitief bekend.

We kijken met trots terug op de talloze herinneringen, foto's en geschiedenissen die we mochten delen met onze lezers. Het was ons een eer om de stad en haar inwoners een stem en een podium te geven. Onze oprechte dank gaat uit naar al onze schrijvers, abonnees, lezers en adverteerders voor hun jarenlange steun en betrokkenheid. Zonder u was deze reis niet mogelijk geweest.

Met Haagse groet,  
Team De Haagse Tijden

**LAATSTE EDITIE**

**Het wil nog wel eens gebeuren dat mij wordt gevraagd hoe die belangstelling voor de Blauwe Tram is ontstaan. Het antwoord zegt eigenlijk genoeg: geboren en getogen in Voorburg maakte de Blauwe Tram deel uit van m'n belevingswereld. 'De Blauwe' hoorde er gewoon bij!**

Als jong knulletje van een jaar of zeven, vroeg ik wel eens bij de halte Weverslaan aan de conducteur om een leeg boekje van plaatsbewijzen. Deze tramhalte lag op ongeveer honderd meter van ons huis. Een enkele keer maakte je met mijn ouders een rit met de "Blauwe" naar Den Haag of Scheveningen. Je kon dan, als die plaats tenminste vrij was, naast de wagenvoerder gaan zitten. Een hele belevenis op die leeftijd. Vooral het geratel van de schakelkast waarmee de wagenvoerder na het fluitje van de conducteur de tram in beweging zette en bij de volgende halte liet stoppen, maakte veel indruk. Maar ook het interieur betimmerd met gelakt hout trok altijd weer de nodige aandacht.



En zeker niet in de laatste plaats de prachtige koperen plafonnières met het geslepen glas, de rotan zittingen en de verschillende emaille interieurbordjes met teksten als 'Niet spreken met bestuurder', 'Uitgang vrijlaten' en 'Noodrem op middenbalkon' in blauwe of rode letters.

Het zal begin jaren vijftig zijn geweest. Ik zat inmiddels al op de middelbare school, dat klasgenoot Piet van Rooijen dezelfde interesse bleek te hebben. Hij kon mij het nodige vertellen over bijvoorbeeld de onderlinge verschillen in het trammaterieel van de lokaaldienst naar Scheveningen en van de 'Versnelde Tram' uit Leiden.

Dubbellamps plafonnière met geslepen glas.

In die tijd werd via de dagbladen bekend dat de Blauwe Tram over enige jaren het veld zou moeten ruimen om plaats te maken voor de autobus. Dat nieuws zorgde met name onder de Voorburgse bevolking voor de nodige onrust. Aan de halte Weverslaan was zelfs een noodkreet geschilderd: "*Houwen die Blauwe!*". Wellicht de eerste graffiti in Voorburg!

Piet van Rooijen vertelde me ook dat hij regelmatig in de remise aan de Parkweg kwam en hij wilde mij wel met het onderhoudspersoneel kennis laten maken. Vooral met chef-monteur Willem Stoute ontstond al gauw een vriendschappelijke band. 's Avonds rond een uur of zeven werd meestal gepauzeerd in een eenvoudige ruimte achterin de remise, die bereikbaar was via een schuifdeur. Er was daar altijd wel even tijd voor een praatje.

Vaak kwam dan een kistje voor de dag met reserve interieurbordjes, waarvan ik er een paar mocht uitzoeken. Dat waren reserve bordjes die in de tramrijtuigen moesten worden aangevuld wanneer één of andere onverlaat kans had gezien zo'n bordje te bemachtigen.



Halte Weverslaan.



Mijn eerste souvenir een emaille bordje uit de tram.



Na opheffing in Voorburg. Lint behorend bij een grafkrans.

M'n eerste souvenir was een wit bordje met in blauwe letters de tekst 'Niets Buitensteken'. Daarna volgden al gauw meer bordjes en een enkele keer zelfs een asbakje. Toen ik op een keer op het remiseterrein naar het rangeren stond te kijken, kwam monteur Berend Blom naar mij toe met een haltebord, dat ik onmiddellijk onder m'n jas moest wegstoppen.



Metalen opsteekbord, 28 x 50 cm.

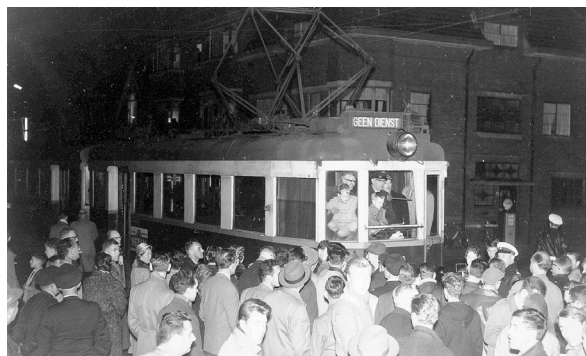


Metalen opsteekbord, 28 x 50 cm.

Ook kon ik een paar jaar later van Piet van Rooijen zijn verzameling originele attributen overnemen: een tweetal metalen opsteekborden: 'Versnelde Tram' en 'Extra Tram' die bij de timmerman hadden gediend als legplank in zijn werkruimte en een grijs geveerd houten bord uit de Tweede Wereldoorlog met in zwarte letters 'Halte Opgeheven'.



Houten bord uit Wereldoorlog II, 19 x 40 cm.



Najaar 1961, einde van de tramdienst in Voorburg.

Inmiddels werd steeds duidelijker dat alle Blauwe Tramlijnen zouden worden opgeheven en er autobussen voor in de plaats zouden komen. Allereerst was eind september 1957 het baanvak Den Haag/Carel van Bylandtlaan - Scheveningen eind september 1957 aan de beurt, gelijktijdig met de drukst bezette Blauwe Tramlijn Amsterdam-Haarlem-Zandvoort.

In de nacht van 10 op 11 mei 1958 viel vervolgens het doek voor de Voorburgse lokaaldienst. Ik maakte in een overvolle tram de afscheidsrit mee vanaf het beginpunt in Park Vronesteijn naar Den Haag en terug. Rond 24.00 uur gaf conducteur Cornet het vertreksein en zette het afgeladen Blauwe Tramstel A 506-B 515 zich in beweging met op de bok wagenvoerder Chris Engels en naast hem NZH-directeur Jan Jurrissen. Onderweg waren vele honderden Voorburgers getuige van deze gebeurtenis. Pas na tweeën die nacht arriveerden we weer aan het eindpunt in Voorburg bij het viaduct van de Hofpleinspoorlijn. Daar verdween die laatste Voorburgse Blauwe Tram naar z'n laatste bestemming in Leiden om tenslotte in slopershanden te vallen. Een roemloos einde dat zich drie jaar later zou herhalen, zij het op een andere locatie.

Tegen de tijd dat de allerlaatste Blauwe Tramlijn Leiden-Den Haag in het najaar van 1961 zou worden opgeheven, bezocht ik wat vaker de Voorburgse remise. Het was al snel duidelijk dat vrijwel al het materieel zou worden gesloopt. Met die gedachte werd het onderhoudspersoneel in de remise Voorburg wat scheutiger. In die laatste weken kon m'n verzameling worden uitgebreid met een petroleumlantaarn ("zoek de mooiste maar uit") en een schijnwerper ("kijk maar op welke tram de mooiste zit"). Vóór het verlaten van de remise met zo'n kanjer achterop onder de snelbinder liep men dan eerst naar de Parkweg om te kijken of de kust veilig was en gaf mij vervolgens een seintje. Ook een vrij zeldzaam bronzen asbakje uit een A 600-tramstel kon eveneens aan de verzameling worden toegevoegd.

Deze asbakjes moesten anders worden verwijderd en opgestuurd naar het hoofdkantoor in Haarlem.

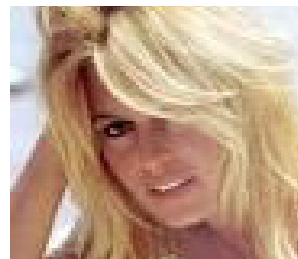


De petroleumlantaarn kreeg het nodige onderhoud en werd van een nieuwe ruit voorzien. Verder werd er een nieuw authentiek kettinkje en afsluithaakje aangebracht en kreeg de brander nieuw lampglas.

Gerestaureerde veiliggestelde "Golden Glow".

Ook in dat geval kreeg ik weer de eerste keus! Begin november 1961, vlak vóór de opheffing moest ook nog even een houten bord bij de halte Rozenboomlaan worden 'veiliggesteld'.

Op dit in wit uitgevoerde houten bord stond in zwarte letters: 'Denk om kruisende trams'.



Bijzonder Houtenbord, 12 x 62 cm.

Dienstletterbord BB, 19 x 24 cm. Brigitte Bardot.

Zowel bij het normaalspoor als bij het smalspoorbedrijf werden metalen dienstletterborden gebruikt, die aan de voorzijde van de tram werden geplaatst. Deze borden dienden destijds ter verduidelijking, van de werkzaamheden voor het rijdend personeel bij de start van de dienst. De **BB** van de forensendienst Den- Haag-Leiden, die overdag in de remise Voorburg klaar stond om na vieren 's-middags weer uit te rukken richting Den Haag/Malieveld. Werd door mij, achter in de remise, persoonlijk van de tram geplukt. Dit opvallende bordje **BB** stond bij velen voor **Brigitte Bardot**, een icoon en sekssymbool uit de jaren vijftig. Ze overleed op 28 december dit jaar en werd 91 jaar.



Vier dagen na de opheffing vertrok op een regenachtige maandagochtend 13 november de laatste Blauwe Tramrijtuigen inclusief dienst-materieel vanuit Voorburg, Rijnsburg en Leiden naar een sloofterrein even buiten Voorschoten (zie bladzijde 52). Verscheidene keren werden per fiets vanuit Voorburg nog enige 'reddingsacties' ondernomen. Zo kon ik nog een wagenvoerderszitting met het nummer A 508 en een origineel wisselijzer aan de Blauwe Tramverzameling toevoegen.

Het sloofterrein tussen Leiden en Voorschoten.

Al deze attributen maken inmiddels veertig jaar deel uit van onze erfgoedcollectie. Begin jaren '70 ging het weer kriebelen toen de enig overgebleven Boedapester, die als zomerhuis van een baron had gediend, vanuit Groede (Zeeuws-Vlaanderen) naar Leiden was overgebracht in afwachting van restauratie. Toen na verloop van tijd duidelijk werd dat men er bij nader inzien geen raad mee wist, ben ik gedurende anderhalf jaar bij gemeentes en bedrijven aan het lobbyen geweest om onderdak te vinden voor deze unieke rijtuigbak. Dat lukte tenslotte om vlak bij huis, een vrijgekomen Romneyloods te bemachtigen. Het verdere verloop van dit project is, naar ik mag aannemen, genoegzaam bekend (zie jaarverslag 2024 bladzijde 3 t/m 19). Zelfs een originele NZH-schaftkeetwagen, die in 1978 door de eigenaar van een Gouds sloopbedrijf aan mij werd overgedragen.

In 1981 bestond de NZH 100 jaar en dat feit was reden genoeg voor het inrichten van een tentoonstelling in Museum Swaensteyn te Voorburg, tezamen met Han Geijp. De toenmalige vicepremier en minister van Verkeer en Waterstaat was bereid gevonden de officiële opening te verrichten.

Medio jaren '80 werd het Voorburgse remisecomplex gesloopt om plaats te maken voor woningbouw. Bijtijds konden nog aardig wat voorwerpen uit de Blauwe Tramperiode worden bemachtigd, zoals isolatoren, bovenleidinghendels, remiselampen, een gietijzeren raam uit de stoomtramperiode en een sierbetonnen bovenleidingmast, die daar nu als gedenknaald is geplaatst. Op de zolderruimte boven het schaftlokaal vonden we toen nog interessante personele documentatie uit de beginjaren '20. Onvergetelijk is onze gezamenlijke actie in de jaren '80: Wij mochten de nog aanwezige NZH-rails op de hoek van de Bezuidenhoutseweg en de Schenkweg in Den Haag, na verkregen toestemming als ons eigendom beschouwen en naar ons depot in Delft laten overbrengen.

In diezelfde periode zijn wij met een uitschuifbare ladder op de auto naar Haarlem geweest, om enkele nog aanwezige gevelankers van de bovenleiding te pakken te krijgen. Na verkregen toestemming gingen we vervolgens aan de slag. Tegen het eind van de middag bestond de 'oogst' uit acht exemplaren.

In de afgelopen veertig jaar hebben Han en ik heel wat exposities ingericht, zoals in musea te Katwijk, Voorburg, Amsterdam, Zandvoort, Voorschoten, Den Haag, etc. Vooral door het niet aflatende enthousiasme breidt de collectie attributen en documentatie zich zienderogen uit. Die voorwerpen zijn veelal afkomstig van oud-personeelsleden of van verzamelaars, die een goede bestemming zochten voor hun zuinig bewaarde spullen.

Eén van de 8 muurankers.





Overdracht uit de verzameling van Frans Ongerig.



Cees van der Beek schonk een locomotiefplaat. Foto: André Testa.

Zo ook bij ons 25-jarig jubileum. Eén van de attributen die wij tijdens ons jubileumfeest mochten ontvangen, was deze messing fabrieksplaat uit 1898, geschonken door verzamelaar Cees van der Beek en afkomstig van de NZH-locomotief A 51. (Meer hierover in het jaarverslag 2015, bladzijde 38)



Henk Eijssens kwam met een bankzitting uit de A516.



Luid Albers schonk in 2011 zijn bordjes en fotoapparatuur.

De collectie kon in de jaren '90 naar een goed geoutilleerde depotruimte worden verhuisd, waar het erfgoed van de Blauwe Tram op veilige wijze is ondergebracht in ruim dertig afgesloten kasten. Elke kast heeft zo zijn eigen onderwerp, bijvoorbeeld paardentram- en stoomtramattributen, infrastructurele voorwerpen, interieur- en exterieur voorwerpen, attributen van het rijdend personeel, uniformen, schaalmodellen en niet in de laatste plaats een verscheidenheid aan documentatie als reglementen, dienstregelingen, jubileumboekjes, vervoersbiljetten, etc.

Uit praktisch oogpunt bevindt de fotocollectie zich (nog) bij mij thuis. Deze beeldcollectie, bestaat uit ruim 30.000 opnamen in meer dan 250 ringbanden, onderverdeeld in baanvakken, actualiteiten, personeel en de verschillende materieeltypen.

Sinds 1985 is de erfgoedcollectie ondergebracht in een stichting, zodat hetgeen aan voorwerpen en documentatie in 75 jaar is bijeengebracht, voor de toekomst is gewaarborgd.

Wij zijn beslist niet van plan op onze lauweren te gaan rusten en gaan met onverminderde energie door met het verwerven van erfgoederen, die gerelateerd zijn aan "onze" legendarische Blauwe Tram!

Tenslotte: vanaf 2012 is onze organisatie door de Belastingdienst erkend als 'culturele ANBI', een Algemeen Nut Beogende Instelling op cultureel gebied. Dat betekent dat donateurs een extra belastingvoordeel hebben in de vorm van een extra giftenaftrek.

**Door het stoppen van Niek Hesp als webmaster van de stichting is er door het bestuur besloten om een nieuwe website te laten bouwen door het bedrijf Seashore media, die al voor meer rail gerelateerde clubs een website heeft gemaakt.**



Cock Koelewijn en rechts Martin van Duijn in hun domein te Katwijk.

Op de donderdagmiddag 18 september zijn Han Geijp en André Pop op bezoek geweest bij Cock Koelewijn en Martin van Duijn (Seashore Media) om een preview te bekijken van de nieuwe website. Verder moesten er afspraken gemaakt worden over de omschakeling van de oude naar de nieuwe website.

Er is door beide heren een mooie en overzichtelijk website gemaakt m.b.v. WordPress software. Wat het mogelijk maakt om zelf onderhoud te doen. Tevens is het voordeel van deze software dat de inhoud van de pagina's automatisch wordt aangepast naar het formaat van het apparaat (telefoon, tablet, PC) waarop de website bekeken wordt.

Er is afgesproken dat Han en André 2 weken de tijd zouden nemen om te controleren of alle informatie van de oude naar de nieuwe webpagina's is overgezet. Hiervoor is een configuratie aanpassing gedaan op de nieuwe laptop, die mogelijk maakt om de nieuwe website te bekijken zolang deze niet voor iedereen via internet beschikbaar is.

Om de overige bestuursleden een indruk te geven van de nieuwe website heeft André afdrucken van webpagina's gemaakt als pdf-bestand en deze in de Cloudopslag van de stichting gezet.

Op maandagavond 22 en 29 september heeft André bij de TU een preview van de nieuwe website aan de bestuursleden laten zien op de recent door de stichting aangeschafte laptop. Deze laptop gaat o.a. gebruikt worden voor onderhoud aan de website, het inventariseren van de objecten en het digitaal vastleggen hiervan zodat deze in de toekomst opgenomen kunnen worden in een collectieregistratiesysteem.

In de weken na het bezoek aan Seashore media zijn de verschillen die Han en André hebben geconstateerd in de informatie tussen de oude en nieuwe website doorgegeven aan en verwerkt door Sheashore.

In de ochtend van dinsdag 28 oktober was het dan zover dat Sheashore media de nieuwe website kon publiceren op internet. Een schitterend resultaat waar hard aan is gewerkt door de betrokkenen. Daar kan men trots op zijn. <https://blauwetrans.nl/>

**De voormalig NZH-rayonmanager uit Leiden, Boudewijn Leeuwenburgh, had ons uitgenodigd om in Oegstgeest een kleine expositie in te richten. De bedoeling was deze mini-expositie te houden op de dag van de onthulling van een muurschildering.**



Het was de 6<sup>e</sup> muurschildering op rij, aangebracht op het huis van Oda Beckers. Naast een gedicht was er eveneens een Blauwe Tram afgebeeld op de muur in de Sumatrastraat hoek Rijnzichtweg.

De festiviteiten speelden zich hoofdzakelijk af in het buurthuis 'Kratong' Curacaostraat 18, dat onder de bezielende leiding stond van ceremoniemeester Marjolijn van der Jagt, secretaris van Hollandia Netwerk- Evenement Stichting Promotie Recreatie en Toerisme (PRET).

Wij werden door de voorzitter van de buurtvereniging Buitenlust, Sonja Geelhoed, enthousiast ontvangen met koffie en gebak, waarna de tentoonstelling om 14.00 uur klaar stond voor de bezoekers die, ondanks de regen, in groten getale op het feest waren afgekomen.

Tijdens de onthulling van de muurschildering, gemaakt door kunstenaar Judith van der Meer en het afgebeelde gedicht van Lisa Mesander, had stadshistoricus Cor Smit ook een kortverhaal gehouden over de historie van het wijkje Indische Buurt, dat nauw verbonden was met de NZH.

De feestelijke presentatie bij de muur door Kees Oudendijk (3<sup>e</sup> locoburgemeester), Juliet Looden van "WY WONEN" en ondersteuning van Petra Twisk en Lianne van der Waerden. Daar werd een aangebrachte geel/rode strik doorgeknipt, die de feestelijke opening moest symboliseren.

Mede door de regen gaf Cor Smit een uitgebreide vertelling over de ontstaansgeschiedenis van de wijk in het buurthuis Kratong. Er waren die middag meerdere sprekers, zoals Sonja Geelhoed, Kawa Mazoori, jongerenwerker, (activiteiten Gro up in de Krating), Jetteke Bolten (voorzitter, gaf een gedichtenbundel aan mevrouw Haasnoot en Sonja Geelhoed). Verder een optreden van de line dance club en een toespraak door burgemeester Emile Jaensch.

In deze 100-jarige wijk Buitenlust koestert men nog altijd een grote interesse in de Blauwe Tram. Het was daarom goed om bij te praten bij de foto's, bordjes en modellen tijdens ééndaagse expositie in een daarvoor geschikt gemaakte ruimte naast de feestzaal, waar goed toezicht gehouden kon worden op het waardevolle NZH-erfgoed. Vanuit Dorpsmarketing Oegstgeest was ook de pers aanwezig: Willemien Timmers, Emiel van Aelst (Leidsche Dagblad) enz. voor een interview ten behoeve van een artikel voor de regio.

### Andere muurgedichten zijn:

- *De Herinnering, Deutzstraat 7 (Jan Wolkers)*
- *Het bijzonderste gewoon, Jan Wolkerslaan 17 (Anke Kuypers)*
- *De Grens, Zilverstein 24 (Willem de Bondt)*
- *Landschap, Adriaan van Royenlaan 3 Uozef Deleu)*
- *Jij voor deze muur, Juffermansstraat 50 (Ronald da Costa)*
- *'De Blauwe Tram', hoek Rijnzichtweg en Sumatrastraat (Lisa Mesander)*



## Buitenlustlied tekst: Jan Turk

**Refrein:** *Buitenlust, Buitenlust, daar te wonen is  
voor iedereen een lust, lust, lust.  
Buitenlust, Buitenlust, kom er bij het mag gerust.*

Als men in vroeger dagen  
Naar Buitenlust zou vragen  
Dan haalde iedereen z'n schouders op.  
Maar wij zijn niet verslagen  
Wij zijn in betere dagen  
Want Buitenlust dat staat weer aan de top.

**Refrein:**  
Jan Wolkers moet je lezen  
Want daarin wordt bewezen  
Dat wonen heel erg fijn is in Oegstgeest  
Maar ik zeg u bij deze  
Dat 't Buitenlust moet wezen  
Daar vieren ze altijd het beste feest.

**Refrein:**  
We gaan een buurthuis bouwen  
Daar kunt u op vertrouwen  
Dat kost alleen veel uren en veel werk  
Alle kinderen, mannen, vrouwen  
Uit Buitenlust helpen sjouwen  
Want samen met z'n allen zijn we sterk.



Entertainment door Roeland Aerden.

**Refrein:**  
Ik ben ook ingezetene  
En ik wil u laten weten  
Het beste woon je toch in Buitenlust  
Dus let goed op je zaken  
En laat je huis niet kraken  
Want hier zijn vele kapers op de kust.

**Refrein:**  
Het kwam voor in mijn dromen  
Dat dit hier eens moest komen  
Een muurgedicht een prachtig schilderij  
Waar wij hier nu naar kijken  
Zal deze wijk verrijken  
Na jaren rijdt er weer een tram voorbij.



Gezelschap op weg naar de Muurschildering.



In de Sumatrastraat aangekomen voor de onthulling.



De belangstellenden werden in de regen toegesproken. De aangebrachte linten werden doorgeknipt, dat de feestelijke opening symboliseerde. Daarna ging het gezelschap weer naar het buurthuis Kratong, waar Cor Smit verder ging met zijn vertelling.

**Hollandia netwerken, een organisatie die op 2 oktober haar laatste en 90<sup>e</sup> bijeenkomst organiseerde in de Hoeksche Waard. Deze organisatie waarvan wij door de jaren heen altijd een uitnodiging mochten ontvangen en daaraan menigmaal hebben deelgenomen, stopt met haar activiteiten. Het team presenteerde zoals altijd weer mooie programma's waarin genetwerkt kon worden, waaruit blijvende contacten voortkwamen.**

"Na 10 jaar organiseren van bijeenkomsten zoals deze, op donderdag 2 oktober in Heinenoord, heeft de Stichting Promotie Recreatie en Toerisme (PRET) besloten te stoppen met Hollandia Netwerk. Wij danken alle deelnemers en alle contactpersonen van de vele locaties voor hun deelname en hun enthousiaste reacties, waardoor wij steeds weer gestimuleerd werden om de bijeenkomsten te organiseren" schreef voorzitter en voormalig NZH-rayonmanager Leiden, Boudewijn Leeuwenburgh. Voor ons geen onbekende, hij heeft zich voluit ingezet voor de RijnGouwelij, een moderne sneltramverbinding voor de regio en Marjolijn van der Jagt, secretaris van de Stichting PRET.

Thema van deze laatste bijeenkomst: **"Natuurlijk. Hoeksche Waard, cultuur, natuur en avontuur!"**. De deelnemers kwamen samen in de Hervormde Kerk te Heinenoord waarna men een keuze kon maken uit drie opties: een rondleiding in de Hervormde Kerk en het nabij gelegen "Museum Hoeksche Waard". Een wandeling met de boswachter in de natuur in de Hoeksche Waard, of met de bus naar "Recreatieoord Binnenmaas" voor een rondleiding. Vervolgens twee uur later werd de gebruikelijke plenaire netwerkbijeenkomst gehouden.

**Opening** door Boudewijn Leeuwenburgh, voorzitter van Hollandia Netwerk.

17.35 uur **Toerisme en Recreatie in de Hoeksche Waard**, door wethouder Paul Boogaard.

17.45 uur **Presentatie Museum Hoeksche Waard**; door Jack de Leeuw; kwaliteit streekmuseum als toonaangevend voorbeeld en samenwerking met Bibliotheek Hoeksche Waard.

17.55 uur **Presentatie Bres/Recreatieoord Binnenmaas**; door Henk Akkerman. Bres, wortels in samenleving, recreatieoord historie, heden, visie voor de toekomst.

18.05 uur **Presentatie Maria Hoeve Strijen**; door Alex en Jeantine Spieker, ondernemers.

18.15 uur **5-minutenpraatjes**, Wij bieden deelnemers de gelegenheid om iets te vertellen over een actualiteit in hun bedrijf of functie. U dient zich hiervoor vooraf aan te melden.

- **Vodatent**: door Yoran van den Westen.

18.25 uur **10 jaar Hollandia Netwerk**, terugblik op vele mooie bijeenkomsten, afsluiting van een periode van kennismaken, stimuleren van samenwerking en promotie.

18.35 uur **Uitreiking PRET-prijs** (doormiddel van trekking van vooraf ingeleverde visitekaartjes).

18.40 uur **Netwerkborrel**: gelegenheid voor het leggen van contacten en maken van afspraken.

19.30 uur **Einde bijeenkomst**.

Na afloop van de bijeenkomst was er de mogelijkheid om bij het nabijgelegen Restaurant 't Land van Wale (de smaak van de Hoeksche Waard) gebruik te maken van een Shared dining met voorgerechtje en hoofdgerecht combinatie vis/vlees inclusief drankje.



Welkom door Marjolijn van der Jagt. Boudewijn Leeuwenburgh maakte kennis met zijn voorvaders. Dit was o.a. ook zichtbaar door de leeuwenkopjes in de kerkbank, waar Boudewijn even kon ervaren hoe zijn voorvaders daar ooit gezeten hadden.



**Er is veel te ontdekken wanneer je de bekende NZH-maandbladen van weleer zo nu en dan eens doorleest.**

Op bladzijde 736 van de 14<sup>e</sup> jaargang nummer 1 van februari 1936 zagen wij deze aardige pentekening, "DE EERSTE LOCOMOTIEF". Door de Algemene Bond van Forensen mocht de NZHTM deze prent overnemen met bijbehorend gedicht.

Goed om nu, na bijna 90 jaar, dit prentje met gedicht op te nemen in ons jaarverslag. We lezen hierin dat in de jaren dertig de angst voor het onbekende speelde in Nederland. Onrustige tijden dus, zo ook vandaag is dit het geval. *"Er is dan ook niets nieuws onder de zon!"*

Nou — 'k heb 'em gezien, heur — de lokkemetief!  
 Nog vuul ik de griezels dervan deur m'n lief.....  
 Zeu'n monster — dat mien ik — zeu'n aak'lig masjien.  
 Da's nooit nog in 't durp op de kermis gezien!

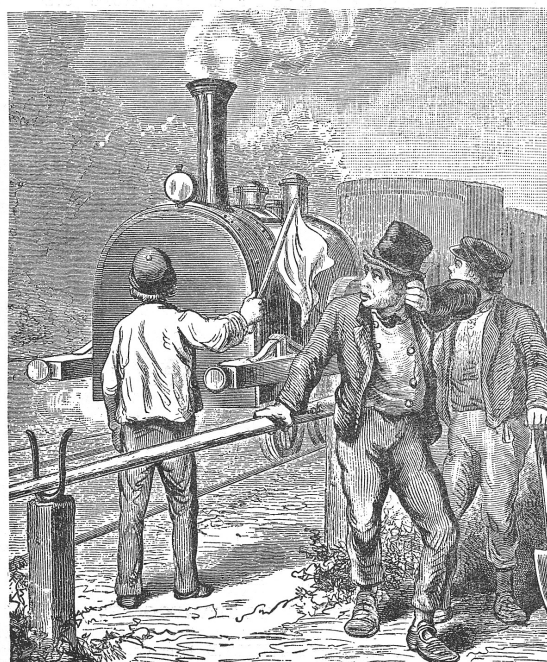
We stonden van mergen bai 't wachthuis aon 't hek,  
 Den arbeier Jan en dan ik — zai de gek,  
 „Pas op” - riep de wachtbaos - „deer kumt-ie weer aon,  
 Al is-tie nog wel 'n kwertier hier vendooan.....”

'k Kiek um — d'r was niks, geene kraoi op den weg!  
 „Weerzoo?” — roep ik oit — enmèt dat ik 't zeg:  
 Deer geeft-ie 'n schrauw, dat verdekselde ding,  
 Da 'k meinde, dat heuren en zien me verging.....

Ik griep naor den boom — 't was net of 'n douw,  
 Die 'k vuulde en niet zag, me omver stooten wou.....  
 En veur da'k weer adem kon haolen — verdord.....  
 Deer was me dat duvelsche ding al weer vort!.....

Het eerst wat ik zai, was: — „Zeg — leeft ge nog Jan?”  
 „Jao — zeit-ie — maor 'k ben temet duuslig ervan.....  
 „Ik ook” — zei ik — Jong, Ik denk dat 't in de hel,  
 niet zoo kan spectaa'ken — geleuft gai van wel?”.....  
 ... ..

Om zóó — zonder toom, zonder zweep, zonder peerd,  
 Zoo'n wagen te sturen..... 't Is duuvels verveerd!  
 Maor toch is de mensch veur zoo'n weerwolf te bang,  
 En deerom, geloof ik: — *Hai maekt 't niet lang!*.....



**Zo begint ons verhaal over het dossier dat ons Genootschap in handen kreeg via de kleinzoon van Jan Bastiaan van Kempen, geboren 6 april 1902. Een dossier van alle stukken die Jan heeft bewaard over zijn werkzame leven, ongeveer 40 pagina's. Van getuigschriften, loonsverhogingen, aanstellingen en handgeschreven brieven vanaf 1916 tot en met 1967, een hele periode.**

Als 14-jarige jongen startte Jan bij de Machinefabriek A. Klootwijk als leerling bankwerker om een vak te leren. Naar school gaan was in het begin van de vorige eeuw in Nederland niet voor alle kinderen weggelegd. Pas met de invoering van de Onderwijswet in 1920 werd het mogelijk om maar een school te gaan met dezelfde geloofsovertuiging als die van het gezin. Veel kinderen volgden alleen basisonderwijs (heette vroeger Lagere School) daarna ging je als leerling of hulpje bij een bedrijf of ambacht in de leer. Zo ook Jan. Blijkbaar vond Jan het werk als bankwerker niet leuk of te zwaar want al in november 1917 werd Jan leerling 'aan' de Elektriciteit en Gas Maatschappij te Leiden. Het zou het begin betekenen van een 40-jarige carrière in het vak elektra bij de NZH.



Als leerling moest je toentertijd verschillende vaardigheden leren om een stapje hoger te komen, net als Jan. Jan leerde snel het vak want al in augustus 1918 (pas 16 jaar oud) werd hij hulpmonteur. Zijn getuigschrift over de periode als hulpmonteur zegt: "wat vlijt en gedrag betreft niets op hem valt aan te merken". Zo'n handgeschreven getuigschrift in een prachtig handschrift en zulke woorden daar zou je als werknemer toch blij van worden. Helaas werden leerlingen of hulpjes in die tijd niet altijd betaald. Pas toen Jan op 12 mei 1919 (Jan was inmiddels 17 jaar oud) als elektricien op de constructiewerkplaats aan het werk ging, ontving hij voor het eerst loon. Het is niet meer voor te stellen dat een elektricien een loon verdiende van f 0,38, is 38 cent, per uur, vermeldde de aanstelling van Jan.

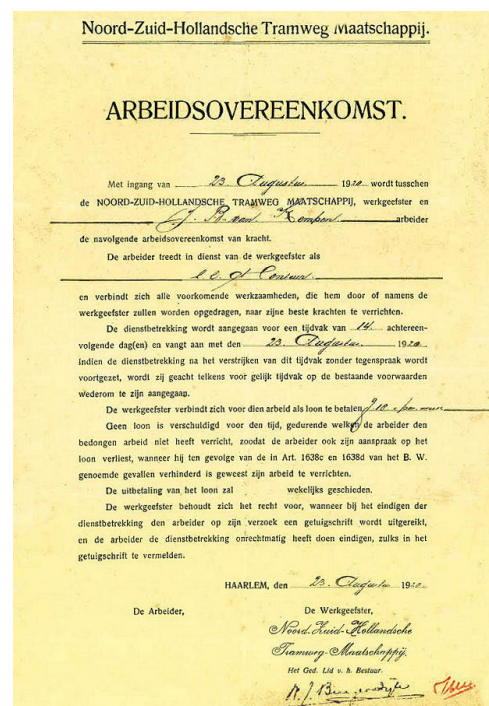
Getuigschrift 11 maart 1918.

Toen kwam "De Blauwe Tram" in het leven van Jan. In de zomer van 1920 solliciteerde hij naar een baan bij de werkplaats te Rijnsburg van de Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Maatschappij (NZHTM). Met een proefperiode van 2 weken werd Jan aangesteld als leerling elektricien. Hij ontving wekelijks een salaris van f 18, = (is achttien gulden), dat keurig in het loonboekje werd geschreven. Uit het getuigschrift van 20 maart 1922 blijkt dat Jan van 23 augustus 1920 tot en met 18 maart 1922 in dienst is geweest als leerling elektricien bij de werkplaats van de NZHTM in Rijnsburg.

Wegens het moeten vervullen van de militaire dienstplicht werd hem eervol ontslag verleend.

Jan heeft niet lang in dienst gezeten, of werd afgekeurd, want al na 4 maanden ging hij weer aan de slag bij de werkplaats Rijnsburg. Nu als 1<sup>e</sup> Ambachtsman met meer loon f 24, = per week.

Augustus, 1920.



**ARBEIDSOVEREENKOMST**

ALS BEDOELD IN ATRIKEL 2, LID 1 R.D.V. 1924.

23 AUG 1928

Tusschen

1. de NOORD-ZUID-HOLLANDSCHE TRAMWEG MAATSCHAPPIJ, gevestigd te Haarlem  
ter eene
- en
2. JAN BASTIAAN VAN KEMPE N a)  
ter andere zijde

is het navolgende overeengekomen:

Artikel 1.

1. Met ingang van 1 Augustus 1928 stelt partij ter eene zijde partij ter andere zijde als Voorman - Werkplaats ter standplaats RIJNSBURG in haren dienst aan op eene bezoldiging van drie en dertig gulden, vijftig cent (zegge f. 33.50 ) per week (inclusief eventueel gewaardeerd loon in dienstkleeding),

en zulks op de voorwaarden van het „Reglement Dienstvoorwaarden N.Z.H.”, op evengenoemde datum geldende en waarvan partij ter andere zijde erkent een exemplaar te hebben ontvangen.

2. Partij ter andere zijde aanvaardt deze aanstelling.

Artikel 2.

Bij naasting of vervallenverklaring van partij ter eene zijde ingevolge de Rijksconcessie, is de Staat bevoegd, zich in deze overeenkomst in de plaats te stellen van partij ter eene zijde.

Als pensioenregeling naar het wettelijk dienstverbaad zullen voor partij ter andere zijde gelden met dien verbande tot:

- a. de dienstbetrekking,
- b. de voortbetaling,
- c. de uitkering wegens ziekte, resp. ongeval, resp. dienstbetrenging door de Maatschappij, 31 Aug. 1924
- d. de pensioenregeling, 31 Aug. 1924
- e. de loonsverhogingen wegens 12½- resp. 25 jarige dienstvervaling voor zover deze 12½ nog zullen bestaan en onder handhaving van het voortkeend gemakkt in artikel 26, lid 1 R. D. V. 1924. 6 April 1925

Met betrekking tot de vaststelling van de bezoldiging, resp. de verbodprezen daarvan, alsmede van de accretiemisr geldt het aanvondsdatum de dag, vanaf welke de in art. 1 genoemde functie door U is bekleed.

Aldus in tweevoud opgemaakt en geteekend

te Haarlem, den 22 Augustus 192 8.

Rijnsburg

Partij ter andere zijde,

Partij ter eene zijde,  
DE NOORD-ZUID-HOLLANDSCHE  
TRAMWEG MAATSCHAPPIJ,

*J. B. Kemper*

*[Signature]*  
Directeur.

22 augustus 1928.

Inmiddels was de naam van de maatschappij aangepast naar voluit Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Maatschappij, Electriche Spoorweg Maatschappij, Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen.

Het is duidelijk wat men hier bedoelde. Het vervoer per tram was elektrisch geworden. Ondertussen zien we dat de NZHTM steeds professioneler wordt. De arbeidsovereenkomsten zijn voorbedrukt en hoeven niet meer helemaal met de hand getypt te worden. De arbeidsvoorwaarden zijn vastgelegd in het Reglement Dienstvoorwaarden N.Z.H., jaarlijks ontvangt Jan loonsverhoging.

Jan, inmiddels 25 jaar oud, ontvangt op 6 augustus 1927 van de Chef van Materieel & Krachtstations de promotie tot voorman- elektricien met het daarbij behorend loon van f 32,80 per week. Jan wordt weliswaar voorman maar moet wel gewoon mee blijven werken. Het jaar 1929, jaar van de "Grote Beurskrach", de slechte economische situatie in de wereld.

1929 is geen slecht jaar voor Jan persoonlijk.



Rijnsburg 23-7-1930. Links: J.B. van Kempen, rechts: werkmeester De Kloet.

Foto: dr.ir. F.F.C. Bruijning e.i.

De arbeidsovereenkomst vermeldt dat Jan per 1 juli 1929 Chef Onderhouds monteur wordt. En op 30 oktober treedt de dan 27-jarige J.B. van Kempen in het huwelijk met 26-jarige Neeltje Lucas. Uit dit huwelijk worden ook kinderen geboren, daar wij dit dossier van de kleinzoon van Jan en Neeltje hebben ontvangen.

Dat Opa Jan ambitieus was vond de schrijfster terug in de oude brieven in het dossier. Hij vroeg om salarisverhoging in oktober 1932 midden in een heel slechte financiële tijd.

De aanvraag werd afgewezen ook al was dat aan Jan bij zijn aanstelling toegezegd. De crisis houdt aan, de NZHTM moest bezuinigen. De lonen konden niet verhoogd worden. In deze crisisjaren moest je al blij zijn dat je nog een baan had.

Bij de NZHTM is het traject Edam-Hoorn na elektrificatie erbij gekomen, dat betekende meer werk voor de Werkplaats Rijnsburg. Uit de ettelijke brieven die Jan in die tijd schreef aan de Directie wordt duidelijk dat de N.V. NZHTM in zwaar weer zit. De lonen worden gekort om door de financiële crisis te komen. Pas in juli 1934 krijgt Jan, chef-monteur werkplaats, f 188, = per maand uitbetaald. Dit is nog steeds niet de juiste loonschaal die hoort bij zijn functie.

Uit de oorlogsjaren 1940 -1945 is er geen correspondentie in het dossier. Aan alles was een tekort. De Blauwe Tram reed wel maar met beperkingen door sabotage zoals het opblazen van bruggen. Wat betreft het onderhoud van het materieel zou Jan voor heel wat uitdagingen hebben gestaan omdat er geen of weinig reserveonderdelen beschikbaar waren.

Na de bevrijding komt in de zomer van 1944 weer de gebruikelijke verlenging van de arbeidsovereenkomst met loonsverhoging naar f 235,20 per maand.

Dat Jan mondig was en de Directie durfde aan te schrijven wisten we al. Hij schreef aan hen om aan te geven dat er al maanden achterstand was in uitbetaling lonen en in het onderhoud van het materieel. Goede arbeidskrachten waren schaars na de oorlog omdat zoveel mannen het leven lieten in de oorlog.

Jan werd gewaardeerd en per 1 mei 1946 is er een bevordering tot opzichter met een loon van f 336,59 per maand. Jan doet veel meer voor 'De Tram' dan zijn werk verlangt. Hij leidt ook technisch personeel op, neemt examens af. Er was na de oorlog behoefte aan mannen die technisch geschoold waren. Het land moest immers herbouwd worden.

Dat dit extra werk van Jan niet ongemerkt blijft blijkt uit het document waarop een gratificatie staat vermeld. Nederland is in de naoorlogse jaren volop in ontwikkeling.

De naam Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Maatschappij N.V. werd gewijzigd naar Noord-Zuid-Hollandsche Vervoer Maatschappij N.V. Met de nieuwe tijd die nu aanbreekt veranderen ook de ouwerwetse benamingen. Jan is nu Technisch ambtenaar genaamd, Opzichter A.

Hij zal Technisch ambtenaar blijven tot januari 1956 en voert daarbij het beheer over de tramwerkplaatsen Rijnsburg en Leiden.

In januari 1956 wordt zijn functie aangepast naar werktuigkundige met een loon van f 643,87. Een aanzienlijk bedrag voor die tijd.

In 1956 een zwart jaar voor De Blauwe Tram, stopt de elektrische tram met rijden. De blauwe verdwijnt volledig uit het stadsbeeld. De remise in Rijnsburg werd gesloten.

Jan kreeg de dagelijkse leiding van de autowerkplaats en de onderhoudswerkplaats garage aan de Leidsevaart. De trams waren vervangen door autobussen. Het elektrowerk werd sleutelen aan autobussen. Jan zijn standplaats werd na 36 jaar Leiden te zijn geweest opeens Haarlem.

Voor al het personeel zal dit ook een omschakeling zijn geweest. Van de jaren 1956 tot 1967 is er niets bewaard.

Ik kan mij als schrijfster voorstellen dat Jan net als wij moeite had met het verdwijnen van de vertrouwde elektrische tram. Na al die jaren hart voor zijn werk te hebben gehad, was dat nu in één klap verdwenen.

Maar zoals alle verhaaltjes heeft ook dit verhaal een goed einde. In 1967 gaat Jan van Kempen met pensioen en ontvangt hij de erkenning als installateur door zijn werk bij de N.V. NZHVM en het Gemeentelijk Energie Bedrijf Haarlem.

#### Tijdlijn loopbaan J.B. van Kempen

14 jaar	1916	start van werkzame leven als leerling
Leerling electricien bij Elektriciteit en Gas Maatschappij	1917	15 jaar
16 jaar	1918	Hulpmonteur bij Elektriciteit en Gas Maatschappij
1e betaalde baan als electriciën bij De N.V. Hollandsche Constructie Werkplaatsen	1919	17 jaar
18 jaar	1920	Leerling electriciën bij de werkplaats Rijnsburg
4 maanden militaire dienstplicht	1922	20 jaar
25 jaar	1927	Electriciën bij de werkplaats Rijnsburg
Chef onderhouds monteur standplaats Rijnsburg	1929	27 jaar
Jan treedt in het huwelijk met Neeltje Lucas	30-10-1929	
1932		Verzoek om salarisverhoging afgewezen
NZHTM moet bezuinigen, financiële crisis	1933	
1937		Geen salaris aanpassing door bezuinigingen bij de NZHTM
Na de oorlog, salarisadministratie weer opgepakt	1945	
1946		Bevordering tot opzichter, leidt technisch personeel op bij de tram
Veranderde functie in werktuigkundige werkplaats Rijnsburg	1956	
	1961	
1957		Jan wordt chef auto-, onderhouds werkplaats Leidschevaart
Erkenning installateur door Gemeentelijk Energie Bedrijf Haarlem	1967	
6-4-1974		J.B. van Kempen overlijdt op 72 jarige leeftijd.

**Georg en Han hadden die zaterdag, op uitnodiging van Rob Wilders, een bezoek gebracht aan het archief van het Noord-Zuid Hollands Vervoer Museum (NZHVM) te Haarlem.**

De koffie stond klaar! We hebben gesproken over samenwerken en uitwisselen van beeldmateriaal. Daarbij waren van het museum aanwezig de heren Wim Vink, Aad v/d Weijden, Jaap Klanderman en Rob Wilders. Georg had als voorbeeld een ordner met foto's meegenomen waarin te zien was hoe wij het beeldmateriaal in zuurvrije hoezen bewaren. Bovendien is het inzicht en zoeken naar de juiste informatie vrij gemakkelijk, in vergelijking met het zoeken in een 'kaartenbak' of hangmappen.

In de kast met hangmappen kregen wij een indruk over hetgeen er bij het museum zoal in het archief aanwezig was. De vrijwillige medewerkers waren onder de indruk van ons ordnersysteem en de grote hoeveelheid foto's die in Bergschenhoek bijeen zijn gebracht. Deze beeldcollectie, bestaat uit ruim 30.000 opnamen in meer dan 250 ringbanden, onderverdeeld in baanvakken, actualiteiten, personeel en de verschillende materieeltypen.



Vrijwilligers bijeen in het NZH-archief.



Een rondgang door de hangmappen van het Museum.



Verloren gewaand tegeltableau bleek achter een kast in het archief.



Na de bespreking een rondleiding in het Museum.

Met enige verbazing troffen wij ons tegeltableau aan tussen een archiefkast en muur van het archief. In één van ons jaarverslag deden wij nog eens een oproep of iemand wist waar het tableau was gebleven. Het tegeltableau werd door ons genootschap op 12 april 1986 aangeboden aan de NZH-directie bij de opening van het bedrijfsmuseum. Wij hopen dat dit herinneringstableau een betere plek krijgt dan waar wij het aantreffen, achter de kast!

Na het bezoek aan onze vrienden van het NZH-Vervoer-Museum brachten wij een bezoek bij de bureaus voor een update en stand van zaken bij het bijzondere project A619/620.



## Foto-update van het project A619/620

De toelevering van bijzondere bronzen onderdelen is inmiddels op gang gekomen. Hier niet zichtbaar; bankhandgrepen, lichtornamenten, schakelkast onderdelen enz. Nog veel te doen voor de vrijwilligers; zoals nabewerking en montagewerkzaamheden.

Kortom dit iconische project verdient ons aller steun. Het team geeft in een los A4'tje in het blad BOUWEN DIE BLAUWE aan dat Donatie; uw steun heel hard nodig is. Uitdagingen zijn onder andere nog de wielstellen en de daarbij behorende motoren.



Zowel buiten als in de A619/620 is al veel van de vorderingen te zien. Wim Beukenkamp geeft uitleg aan Georg Groenveld.



Josina toonde de weerstandsrekken.



Siemens-controllers zijn gereviseerd.



A620-deel heeft inmiddels een plafond.



Zakraammechaniek heeft een bijzondere constructie. De eerste ramen zijn aangebracht. Het luchtremstelsysteem onder de tram.



[Info@denieuweblauwetram.nl](mailto:Info@denieuweblauwetram.nl)

Probus-club Pijnacker-Nootdorp. Kort verslag van de bijeenkomst. Aanwezig 24 leden; afwezig Arnold, Bert en Jan Pzn. Opening en mededelingen. De voorzitter heet ons van harte welkom, in het bijzonder Han Geijp die de presentatie zal verzorgen over 'De Blauwe Tram'.

De voorzitter memoreert 6 november 1860 toen A. Lincoln president werd en waarna de burgeroorlog ontstond. Jarigen: inhaal Piet en Joop; binnenkort Jack en Jan Azn. Gefeliciteerd! Penningmeester: geen opmerkingen. Secretaris: de Statuten zijn inmiddels ingeschreven bij de Kamer van Koophandel. Voor het eerst is een bijeenkomst en bezoek afgelast door weersomstandigheden. De Bieslandhoeve en Tout le Monde hebben niets in rekening gebracht! Verslag vorige keer: akkoord met dank aan de opsteller(applaus). Reiscommissie: kom met suggesties. Programmacommissie: Fons deelt mee dat er wordt gewerkt aan de invulling van het programma 2026. Rondvraag: Geen opmerkingen.



A513 op de Parkweg in Voorburg. Fotoverzameling A. van Kamp.

Presentatie Han Geijp: 'De Blauwe Tram'. Han vertelt dat hij goede contacten heeft met Arnoud den Hoed uit hoofde van de modelbouw; hij had zelf al op jonge leeftijd belangstelling voor trams. Hij laat vervolgens een video zien over vroegere tijden: het tijdperk van de Blauwe Tram, toen er nog weinig autoverkeer was. Hij laat een rit vanuit Voorburg zien met verschillende tramtypes. Tot 1961 was het tijdperk van de tram, hierna verdween de tram langzamerhand uit het straatbeeld, ook vanwege het toenemende autoverkeer.

In 1961 betekende het inrukken van de laatste Blauwe Tram naar de remise in Voorburg het einde van het reizigersvervoer over de rails van de NZH. In een loods van Starlift werd ruimte gevonden voor het restaureren een oude NZH-tram B412; later kwam er ruimte vrij bij de TU in Delft.



Cd'tje met filmbeelden over De Blauwe Tram.

Han was altijd nauw betrokken bij restauraties etc. en samen met Georg Groeneveld richtte hij de Stichting Historisch Genootschap 'De Blauwe Tram' op in 1985; er bestaan plannen om ook een museum in te richten. De organisatie beschikt namelijk over een uitgebreide collectie voorwerpen, interieurborden, teksten, allerlei attributen en modellen etc.

Hierna vindt een PowerPointpresentatie plaats met o.m. een overzicht van het lijnnet van de NZH. Ook verschillende modellen (A106 en A327) passeren de revue. In 1924 komt de z.g. Budapestse tram (B412) in beeld. Vervolgens wordt er nog een plaatje getoond waarbij Arnoud met modelbouw bezig is. Eén van de belangrijkste activiteiten van genoemde Stichting was de restauratie van de in Budapest gebouwde B412. Ook haalde het Genootschap in 1983 de landelijke pers met het veiligstellen van de laatste Blauwe-Tramrails (met certificaat).



NZH-materieel dat nog rijvaardig is in 2025, hier in het Haags Openbaar Vervoer Museum (HOVM), door vrijwilligers teruggebracht naar onze tijd! V.l.n.r. Motorrijtuig A106, Aanhangrijtuig B303 en Stadsmotorrijtuig A327.

De afgelopen tijd zijn door het Genootschap in diverse musea en op verschillende plaatsen tentoonstellingen over De Blauwe Tram ingericht. Veel restauratiewerkzaamheden en kosten worden gesponsord door donateurs en diverse instanties en ondernemingen. De voorzitter bedankt Han voor zijn presentatie en enthousiast verhaal over de geschiedenis van de Blauwe Tram en overhandigt hem de gebruikelijke attentie (applaus). Hierna begeven we ons naar het restaurantgedeelte.

*Probus-Club Pijnacker-Nootdorp is een vereniging voor postactieven (55+) die saamhorigheid en vriendschap bevordert, vaak met een achtergrond in maatschappelijk verantwoordelijke functies.  
Het is een serviceclub waar leden regelmatig samenkomen voor persoonlijke ontmoetingen en intellectuele uitwisseling.*

DINSDAG 18 NOVEMBER 2025

RUBRIEK 9

GEDANE ZAKEN

# Blauwe Tram overleeft WOII

In de oorlog was de tram overgebleven als laatste vervoermiddel dat Hagenaars nog konden gebruiken. De NZH haalde met de Blauwe Tram in 1944 dan ook het hoogste aantal reizigers in haar geschiedenis, zo onthult een boek.

Hans Hemmes

**D**e Stichting De Nieuwe Blauwe Tram beschrijft in deel 11 van de serie over het legendarische rijtuig hoe de NZH onder zeer zware omstandigheden toch door bleef rijden.

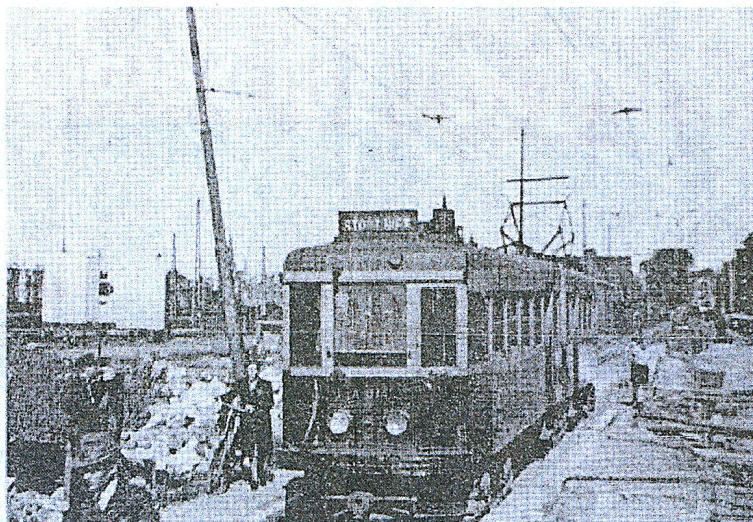
Voorzitter Wim Beukenkamp is vol lof over het personeel. „Alle tegenslagen ten spijt slagen zij erin om de trams zo snel mogelijk op de baan

te krijgen. Zij vormen een symbool van de onverzettelijkheid van de samenleving.”

Op foto's in het boek is te zien hoe overvol de trams zijn. In de winter van 1942 heeft de NZH IN en UIT boven de deuren geschilderd. „Veel haalt dit niet uit. Conducteurs hebben de grootste moeite om door de mensenmassa heen te komen om hun kaartjes te verkopen. Zwartrijden is dan ook aan de orde van de dag en een grote zorg van het bedrijf, dat daardoor inkomsten mist.”

**44 miljoen**

Het is ongekend hoeveel reizigers het openbaarvervoerbedrijf moest verwerken: hun aantal stijgt in een paar jaar tot 44 miljoen in 1944. De omstandigheden worden steeds zwaarder. De trams rijden over versleten rails, bovenleidingen worden met lapmiddelen hersteld en seinen val-



◀ De Blauwe Tram rijdt in 1945 over de Schenkweg op tijdelijk spoor langs getroffen woningen.

FOTOGRAFIE  
D. VANDER BEEK

**Er was geen stroom, bovendien waren de mensen nog te zwak van de honger, Engelse sigaretten en feesten**

– Pierre DuCroix

len uit. In de oorlogswinter worden houten wachthuisjes en dwarsliggers gesloopt om te stoken.

De dienstregeling krimpt buiten de spits steeds meer in: trams rijden op zondagen om de anderhalf uur en 's avonds helemaal niet meer. Het vervoer naar Scheveningen komt helemaal stil te liggen, vanwege de aanleg van de Atlantikwall. In het laatste oorlogsjaar wordt de lijn zelfs afgebroken.

De NZH zorgt goed voor het personeel: het bedrijf verstrekt surrogaatkoffie, dagelijks warme maaltijden en vitamine C-tabletten. Die extra 'bijvoeding' gaat door tot eind 1945, de speciale kaartjes zijn afgedrukt in het boek. Gehuwd personeel mag deelnemen aan 'bedrijfsvolksuinen'.

Men kan zich afvragen of dit gebaar de gevaren op het werk voor bestuurders en conducteurs compenseert. Na de invasie van de geallieerden val-

len jachtvliegtuigen rijtuigen in het open duingebied aan. In het boek is de instructie van de chef van de vervoersdienst te lezen. „Bagage zodanig opstellen dat looppaden, balcon en uitgangen niet worden versperd.” Personeel mag tassen of koffers ook weigeren en moet reizigers bij een aanval tot kalmte aanmanen en dekking laten zoeken. Tijdens beschietingen vallen er negen doden op de Bollenlijn in Lisse, onder wie de conducteur.

**'Uiterst sommier'**

Na de bevrijding duurt het even voordat de Hagenaars weer in de tram kunnen stappen. De fotograaf Pierre DuCroix schrijft in zijn dagboek: „Allereerst was er geen stroom, bovendien waren de mensen nog te zwak van de honger, Engelse sigaretten en buurtfeesten. De dienstregeling waarmede begonnen werd, was

nog uiterst sommier.”

Grootste klus voor de NZH is het herstel van de lijn naar Scheveningen. De directie heeft zo haar bedenkingen, want deze service was al voor de oorlog verliesgevend. De Blauwe Tram keert toch terug, dankzij de steun van de oorlogsherstelbetalin-

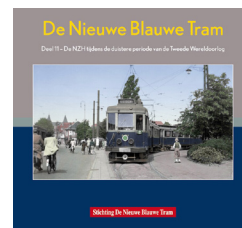
gen. De feestelijke heropening van de hele lijn is op 2 juni 1947. De vreugde is volgens de auteurs van het boek van korte duur. De NZH zet een reorganisatieplan door om uiteindelijk busbedrijf te worden. Trams zijn 'verouderd' en worden in 1961 aan de kant gezet en snel gesloopt.

De stichting gebruikt de opbrengst van het boek om de reconstructie van de laatste 'tweelingtram' mogelijk te maken.

■ De Nieuwe Blauwe Tram, deel 11 (19,95 euro)



Opbrengst van het boek om de reconstructie van de laatste 'tweelingtram' mogelijk te maken.



Elfde deel over de Blauwe Tram in teken van Tweede Wereldoorlog.

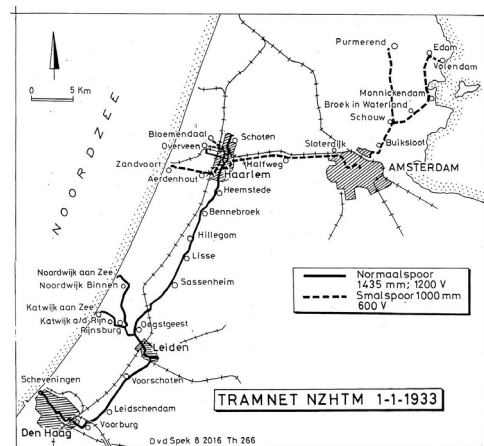
Tramstel op het noodwissel naar tijdelijk enkelspoor op de Schenkweg in Den Haag als gevolg van het bombardement op het Bezuidenhout.

Kijkrichting net andersom als de foto uit de krant.

Speech, door Georg Groenveld (Met getoonde afbeeldingen via Powerpoint).



Lieve dames, beste heren. Als voorzitter heet ik u hartelijk welkom in dit mooie Haagse trammuseum. Veertig jaren met heel wat activiteiten liggen inmiddels achter ons.



Op 28 november 1985 werd onze stichting opgericht met als doel het verwerven en voor de toekomst veiligstellen van documentatie en voorwerpen die betrekking hebben op het trambedrijf van de NZH, de Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Maatschappij. Deze maatschappij exploiteerde gedurende 80-jaar een omvangrijk net aan tramlijnen in de regio's Leiden, Haarlem, Amsterdam en in het Waterland, globaal gezien van Scheveningen tot Volendam. Voor deze lijnverbindingen was sprake van overname door de NZH van bestaande paardentram- en stoomtrammaatschappijen.





Bij de enig eigen tramverbinding van de NZH ging het om de stoomtramlijn Haarlem-Leiden, dwars door de Bollenstreek, die in 1881 werd geopend. De locomotieven hadden namen van beide provincies en van langs deze tramlijn gelegen plaatsen. Tot onze erfgoedcollectie behoren onder meer een bronzen naamplaat "Sassenheim" en een bronzen fabrieksplaat van de locomotief "Lisse". Maar ook van loc no. 5 Broek-in-Waterland.



**Tot 1946 was bij de NZH voornamelijk sprake geweest van een trambedrijf.**

In die naoorlogse jaren begon men echter onrendabele tramlijnen om te zetten in busverbindingen.

De maatschappijnaam moest daarom worden aangepast tot de Noord-Zuid-Hollandsche Vervoer Maatschappij, de N.Z.H.V.M. N.V. Dit werd door een bekende fotograaf en filmer, inderdaad onze vriend Luud Albers, uitgelegd als; **"Nooit Zal Het Vervoer Meer Normaal Verlopen"**.



In het najaar van 1961, om precies te zijn op donderdag 9 november viel in de loop van de avond het doek abrupt over de laatste Blauwe Tramlijn Leiden-Den Haag. Op de Parkweg in Voorburg, ter hoogte van de remise, moesten de laatste trampassagiers uit de richting Den Haag overstappen in gereedstaande bussen. Voor de NZH betekende dit het einde van het reizigersvervoer over de rails.

Men moest zich sindsdien tevredenstellen met de minder comfortabele autobus.

Veel betekenend was dat men drie jaar eerder op de laatste tram van de lokaaldienst Voorburg-Den Haag vóór vertrek een bord had bevestigd met de tekst: **"Die rot bus wordt nooit zo knus!"**.



Tot onze belangrijkste activiteit behoort ongetwijfeld de restauratie, of beter gezegd de redding van het in 1923 in Boedapest gebouwde Blauwe Tramrijtuig B 464/412, dat als enige van in totaal 70 Boedapesters de sloophamer ontsprong.

Gedurende 16 jaar had deze 'Blauwe' in Zeeuws-Vlaanderen gediend als zomerhuis van een baron en werd in uiterst slechte staat op initiatief van ons genootschap op 13 november 1976 overgebracht naar een loods in Voorburg en in een tijdsbestek van bijna 10 jaar in oorspronkelijke staat hersteld.

Han Geijp, Peter Hoop, mijn echtgenote Henny en ikzelf behoorden tot de oprichters van onze stichting. Al 35 jaar eerder, in 1950, was ik zelf begonnen met het verzamelen van Blauwe Tramattributen. Een eerlijk verkregen bordje 'Niets buitensteken' betekende het begin van m'n verzameling.



In 1985, het oprichtingsjaar van de stichting, was al sprake van een uitgebreide verzameling. Denk daarbij aan emaille interieurborden met uiteenlopende teksten als: 'Niet spreken met bestuurder', 'Noodrem op middenbalkon', 'Openen en sluiten van de ramen mag uitsluitend door het personeel geschieden' en 'Uitgang vrijlaten'. Ook originele metalen opsteekborden als 'Versnelde Tram' en 'Extra Tram' uit de jaren '30 verrijkten onze collectie. Deze borden hadden in de remise Voorburg in een kast van de timmerman gediend als legplanken. In de afgelopen veertig jaar groeide de verzameling spectaculair uit met de verwerving van olielantaarns, schijnwerpers, asbakjes, conducteurs-attributen, uniformen, een dubbele eenzitsbank met rotan bekleding en diverse schaalmodellen. Donateur Harry Vreeswijk uit Gouda schonk ons zijn collectie Blauwe Tramspullen, waaronder een dubbele eenzitsbank met rotan bekleding.



Die bank had hij na de opheffing in 1958 bij de NZH gekocht voor de somma van tien gulden. Voor de restauratie van de B 412 had vriend Han de maatvoering van deze dubbelzitsbank opgenomen voor de nieuw te maken banken.

De documentatie omvat onder meer beeldmateriaal, ruim 30.000 foto's, ondergebracht in 250 ringbanden en geselecteerd in materieeltypen, baanvakken, actualiteiten, personeel, Tweede Wereldoorlog, enz. Verder blauwdrukken, jubileummoorkondes, vervoerbewijzen, dienstregelingen, jaarverslagen, dienstvoorschriften, enz. Eigenlijk te veel om op te noemen. Het is verbazingwekkend dat elk jaar weer zoveel erfgoed aan de collectie kan worden opgenomen. In sommige gevallen moeten we wel diep in de buidel tasten.

In 1983 haalde ons genootschap de landelijke pers door het veiligstellen van de laatste meters originele Blauwe Tramrails, die nog ter hoogte van het Haagse Centraal Station in het wegdek hadden gelegen. Van deze rails werden in Delft 150 stuks in handzame delen gezaagd en voorzien van een certificaat van echtheid.

Een eerste exemplaar werd aan de toenmalige directeur van de NZH op het hoofdkantoor in Haarlem aangeboden. Geïnteresseerden konden een exemplaar aanschaffen voor 60 gulden. En het moet gezegd, ze gingen als warme broodjes!



Van de netto-opbrengst werden vervolgens tegeltjes met verschillende afbeeldingen van Blauwe Trams naar een ontwerp van Han Geijp, besteld bij de Plaatelbakkerij Schoonhoven. Hiervan werden er in totaal bijna 10.000 verkocht bij verkooppunten in Voorburg, Den Haag, Lisse, Haarlem en Amsterdam. Ook lieten we glas-in-lood raamhangers vervaardigen, eveneens met afbeeldingen van NZH-tramrijtuigen.

In de jaren '80 werden meer dan 150 huisbezoeken afgelegd bij voormalige personeelsleden in de regio's Leiden, Haarlem, Amsterdam en in het Waterland. Deze activiteiten hebben een schat aan documenten en attributen opgeleverd, zoals uniformstukken, jubileummoorkondes en personeelsfoto's. Van de echtgenote van NZH-directeur Jurrissen kregen we 7 fotoalbums mee om foto's uit te zoeken, die voor ons van belang waren.

Op 13 november 1991, exact 30 jaar later na het definitieve vertrek van de Blauwe Trams uit Voorburg, werd door wethouder Joop Wijnants van Openbare Werken een sierbetonnen bovenleidingsmast als gedenknaald onthuld op het voormalige remiseterrein. Deze typisch Voorburgse mast was op initiatief van ons genootschap al tijds veiliggesteld.





Remise Scheveningen met A327 en de Mock-up A620.



Herbouw van de A619/620 in Haarlem.

Voor toekomstige tentoonstellingen werden in de achter ons liggende periode twee schaalmodellen op ware grootte in eigen beheer vervaardigd van het voorfront van Boedapester B 412 en van de A 620, dat voor deze gelegenheid in dit museum is opgesteld als deel van het gelede tramstel A 619/620. Dit tramstel wordt momenteel herbouwd in Haarlem door mensen van de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram.

Zoals bekend heeft de Belastingdienst in 2012 onze erfgoedorganisatie de status toegekend van 'Culturele ANBI', een Algemeen Nut Beogende Instelling met cultuur als specifieke categorie.

De komende 10 jaar gaat ons genootschap met op z'n minst dezelfde ambitie verder met het uitbreiden van de erfgoedcollectie. Er ligt met name voor onze drie jongere bestuursleden André Pop, inmiddels onze secretaris, Raymond Naber en Johan Kres een schone taak in het vooruitzicht. Zo zal onze vernieuwde website [www.blauwetram.nl](http://www.blauwetram.nl) worden 'gevoed' en actueel gehouden.

Verder zal van essentieel belang zijn het inventariseren en de daaruit vloeiende digitalisering van de collectie attributen en documentatie, met name van het fotoarchief, bestaande uit ruim 30.000 items.

Tenslotte, tussen alle bedrijven door zullen onze mensen alert blijven met het zoeken naar alternatieven voor ons huidige onderkomen.

Al met al blijft er meer dan genoeg werk in het vooruitzicht.



Kijk op onze vernieuwde website:  
<https://blauwetram.nl/>

Welkom op de **VERNIEUWDE** website van  
 Stichting Historisch Genootschap De Blauwe  
 Tram!

Onze stichting legt zich sinds 1961 toe op het opbouwen van een collectie van het roerend erfgoed van de voormalige Noord-Zuid-Hollandse Tramwegmaatschappij (NZHTM), bij velen beter bekend als de 'Blauwe Tram'. De stichting beheert inmiddels een collectie van honderden objecten en duizenden afbeeldingen, die we nauwgezet conserveren en gebruiken voor exposities, evenementen en andere manifestaties.



**Namens onze 40-jarige organisatie wens ik u een mooie middag en hoop ik u over 10 jaar weer te kunnen begroeten bij het 50-jarig bestaan van onze organisatie.**



door locoburgemeester Karin Schrederhof

Beste meneer Naber, beste aanwezige tramliefhebbers,  
*"Die rotbus wordt nooit zo knus".*

Dit stond in 1958 geschreven op een bord, opgehangen aan een van de laatste blauwe trams in de regio. De tram moest in die tijd op steeds meer plekken plaatsmaken voor de bus. Deze kreet kunt u allen vast volmondig beamen!

Meneer Naber, u werkt al veertig jaar voor defensie.

Hoewel ik daar respect voor heb, is dat niet waarom ik hier voor u sta, als locoburgemeester van de gemeente Delft.

U bent sinds 2005 ook vrijwillig vertrouwenspersoon. Uw collega's waarderen u zeer om uw empathie, geduld en professionele houding.

Maar ook dát is niet de reden waarom ik hier aanwezig ben.

Nee, ik ben hier vanwege uw jarenlange vrijwillige inzet voor het levend houden van de herinnering aan historische trams. Daarmee levert u een grote bijdrage aan het behoud van materieel erfgoed en openbaar vervoer.

Al sinds de oprichting van de Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram bent u zeer actief vrijwilliger en later ook bestuurslid.

Deze stichting – die vandaag hier haar 40-jarig bestaan viert - richt zich op het erfgoed van het voormalige trambedrijf van de Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Maatschappij.

Daarnaast bent u – ook al sinds 1984 - vrijwilliger van de Tramweg-Stichting (TS).

Deze stichting restaureert Nederlands trammaterieel en bewaart die voor het nageslacht.

En – omdat u zich maar wat graag omringt met historische voertuigen, bent u ook nog eens vrijwilliger bij het Haags Openbaar Vervoer Museum. Hier waar we nu zijn, in de voormalige tramremise van HTM. Een plek vol nostalgie!

Wat u dan allemaal doet? U helpt onder andere mee met het restaureren van trams, het archiveren van materiaal en het opstarten van projecten. Daarnaast rijdt u ook zelf als trambestuurder én conducteur, u schrijft voor het stichtingsblad, u maakt foto's én u organiseert evenementen.

Zoals die keer in 2015 tijdens het Najaarsfeest van Katwijk aan den Rijn. Duizenden passagiers konden een ritje maken door het dorp in een knap gerestaureerde Blauwe Tram – net zoals vroeger. Volgens de voorzitter van de Oranjevereniging is dat vooral gelukt dankzij uw inspirerende leiderschap. Zijn terugblik op deze dag, en ik citeer:

"Meer dan honderdduizend bezoekers hebben deze stunt van niveau aanschouwd.

En waren soms tot tranen toe beroerd toen ze de tram aan zich voorbij zagen trekken."

Meneer Naber, dat een tram tranen opwekt, is voor ú vast geen verrassing. Maar ik ben nu toch wel erg benieuwd waar dat in zit – die aantrekkingskracht van trams!

Is het de historische uitstraling en de herinnering die het bij u oproept aan vroeger? Of gaat het om de techniek erachter?

De bovenleidingen, wissels, elektrische aandrijving en remsystemen, zit daar de magie? Of misschien gaat het om de verbinding tussen mensen – letterlijk en figuurlijk? Wat uw drijfveren ook zijn. Het is voor ons allen hier aanwezig duidelijk dat uw verdiensten op het terrein van materieel erfgoed en openbaar vervoer zeer groot zijn.



Het is dan ook een eer dat ik u mag vertellen dat het de koning behaagt u te benoemen tot Lid in de Orde van Oranje-Nassau. Dank u wel voor uw inzet en van harte gefeliciteerd!

Het was voor Raymond een geweldige verrassing en hij was zichtbaar geroerd. Hij verdiende deze onderscheiding dubbel en dwars. Aldus zijn collega's.

Raymond Naber, echtgenote Sonja en locoburgemeester Karin Schrederhof.



Reactie medewerker Kabinetszaken Delft, Beste Han, Wij vonden het ook erg leuk en mooi om te zien hoe ontroerd hij was. Zelf vond ik het leuk om de ceremoniemeester ook te zien, die ik destijds in L'dam een Koninklijke onderscheiding gaf. Op jullie FB en website heb ik de aandacht voor meneer Naber gezien en zeer verdiend. Hartelijke groet Sandra van Vianen (mede namens Nel van der Kolk).

## INZET ZONDAG 30 november;

Personeel: Raymond/Johan op de A106 en Martin/Fred Hofman op de A327. We rangeren e.e.a. in de morgen vanaf ca. 11.30 uur. We doen de rit met A327 en A106 om 14 uur voor onze genodigden langs station Voorburg (tevens groepsfoto) en Madurodam (tegenover het KLM-gebouw waar tot 1957 de Lokaaldienst reed). Omdat de NZH een interlokaal trambedrijf was, zijn de trams voorzien van verwarming en dus behaaglijk warm. Voor ondersteuning, koffie/thee etc. zorgen Kitty en Sonja. De eerste en tweede publieksrit op zondag 30 november worden met PCC gedaan (daar is ander personeel voor). De derde publieksrit 15.15 -15.30uur met de Blauwe Trams.



De viering van ons 40-jarig bestaan ligt alweer even achter ons. We zijn er met elkaar in geslaagd een prachtig jubileum neer te zetten. We realiseren ons dat zo'n evenement veel voorbereiding, creativiteit en gewoon tijd vraagt. Natuurlijk en fijn ook dat wij medewerking en hulp kregen van onder andere de vrijwilligers van het HOVM.

Er zijn veel complimenten over de mock-up die nu in het HOVM staat, ook de uitbater is er blij mee: een mooie entree als je de receptie binnenkomt.

Het was een mooi jubileum en kregen onze donateurs een gezellige middag aangeboden. Wij als bestuur kijken zelf ook terug op een geslaagd feest. Dank ook namens ons Genootschap, aan de heren Aalders en Jurriaan van het HOVM, voor het beschikbaar stellen van de zaal, inclusief de catering. Gezien de vele reacties die wij hebben ontvangen, is dit heugelijke feit mede dankzij jullie allemaal succesvol verlopen (zie bladzijde 41 t/m 53).

**Eindelijk was het zover, zondag 30 november de viering van het 40-jarig bestaan in het Haags Openbaar Vervoer Museum (HOVM). Het was mooi weer en vele donateurs wisten hun weg naar het HOVM wel te vinden. Het HOVM is een prachtige plek voor iedereen die graag trams en andere attributen ziet die met het openbaar vervoer te maken heeft.**

Op de 1<sup>e</sup> etage van het HOVM was de zaal gezellig versierd met mooie posters die speciaal voor de gelegenheid in Art Deco stijl waren ontworpen door Martin Naber.



De koffie met petit fours met het logo van onze stichting stonden klaar voor de ongeveer tachtig genodigden. De dames Sonja Naber en Kitty Kres zorgden dat iedereen werd voorzien van koffie, thee en gebak.

De voor deze gelegenheid speciaal aangestelde, ceremoniemeester Niek Lamme opende om 12.05 uur het feest met een korte introductie en indeling van de middag. Het was een strak schema met zowel eten als drinken en speeches. Eén van de grote verrassingen was dat het voltallige gezelschap 's middags in historische trams mochten meerijden voor een rit door Den Haag naar Voorburg en Madurodam.

De voorzitter Georg Groenveld nam de microfoon over van de ceremoniemeester om een prachtige speech over het ontstaan van de Stichting Historisch Genootschap "De Blauwe Tram" te houden. De speech werd ondersteund door een PowerPoint met oude beelden van trams, restauratie en persoonlijke foto's. Hoe was de liefde voor "De Blauwe Tram" van Georg ontstaan? Ja je kunt echt van liefde spreken als je al meer dan 40 jaar vol bent van alles wat met dit uitzonderlijke vervoermiddel te maken heeft. En dan niet te spreken over de tijd en geld wat er in deze hobby is gestoken. Maar mede dankzij de steun van zijn vrouw Henny heeft Georg veel kunnen verzamelen, het huis was een klein depot. Dat Georg en Han elkaar zijn tegengekomen in 1977 tijdens het restaureren van het NZH-rijtuig B412 in een loods in Voorburg werd verteld met foto's uit die periode. Beiden hadden in de jaren hiervoor en daarna al zoveel materieel verzameld van "De Blauwe Tram" dat de gedachte speelde om dit ook voor het nageslacht te behouden. Zogezegd zo gedaan, de oprichting van de Stichting Historisch Genootschap "De Blauwe Tram" was een feit in 1985.

Han bleek net als Georg ook te zijn gevallen voor de charme van de trams. Han bekeek het meer met een technische bril. Door zijn uitstekende technische vaardigheden als instrumentmaker konden zijn handen alles maken wat zijn ogen zagen. En dat kwam altijd zeer handig van pas bij restauraties en vervaardiging van schaalmodellen. Kortom het Genootschap werd geboren met genoeg kennis en enthousiasme om het nu al 40 jaar vol te houden.

Na dit historische verhaal was er een stukje film met echte beelden van "De Blauwe Tram" te zien. Voor de jongere donateurs zijn dit geweldig bewegende beelden van trams die door de straten reden. Voor de oudere donateurs een stukje nostalgie uit hun jeugd. Wat zag het er toen nog anders uit met "De Blauwe" die het straatbeeld domineerde.

Om 12.45 uur verscheen onverwacht locoburgemeester Karin Schrederhof en haar collega Sandra van Vianen, beiden van de Gemeente Delft. Zij waren volgens het draaiboek precies op tijd om de volgende verrassing te verzorgen. Raymond Naber werd geheel onverwacht naar voren geroepen. Zijn meer dan 40 jaar inzet voor het rijdend erfgoed als vrijwilliger werd beloond met een Koninklijke Onderscheiding. Raymond was zeer emotioneel tijdens het ontvangen van zijn lintje, die hij niet zag aankomen. Geheel verdiend en glimmend van trots ontving Raymond bloemen en een applaus.

Tot 13.45 uur werden er broodjes geserveerd en konden de gasten drankjes halen bij de bar. En was er nog even de gelegenheid om het museum te bekijken. Zoals het hoort werden er echte tramkaartjes uitgedeeld voor de rit Den Haag – Voorburg. Tramkaartje zoals voorheen.



Om 14.00 uur stonden er 3 trams klaar op het terrein, de Blauwe Trams A106 en A327 en een gele HTM-PCC 1022. Het hele gezelschap paste niet allemaal tegelijk in de twee blauwe trams vandaar dat men had afgesproken om halverwege in Voorburg van tram te gaan wisselen. Zo had iedereen de gelegenheid om plaats te nemen in een "Blauwe Tram". Ook de trams waren versierd met vlaggetjes 40-jaar en posters om het 40-jarig bestaan te showen. Met de trambestuurders Raymond en Martin Naber en in de PCC Rogier Potter en conducteurs Johan Kres en Fred Hofman gingen we op pad. Langs de route bleven jong en oud staan om foto's te maken van deze wel opmerkelijke voertuigen in de Haagse binnenstad. Vanuit de gele HTM-tram die voorop reed konden de enthousiastelingen mooie foto's en video's maken van de "Blauwe Trams" die volgden.



Niek Lamme, Angelika Koek en Wil Rovers achter in de PCC.

HTM-3109 SKY-radio Kersttram eveneens een "Blauwe Tram".

Even waande je je terug in de tijd. In Voorburg werd op het Stationsplein gestopt voor de groepsfoto. Dat er in Voorburg gestopt werd was geen toeval. In Voorburg werd 40 jaar daarvoor de stichting opgericht. Vanaf Voorburg ging het weer terug naar Den Haag met een lus richting Madurodam. Daar werd tijdens het keren nog even van de gelegenheid gebruik gemaakt om foto's te maken en eventueel van rijtuig te wisselen. Even na drie uur keerde het gezelschap weer terug in het HOVM. In de zaal kon men onder het genot van een hapje en drankje nog gezellig napraten en nagenieten. Om 17.30 uur werd de middag afgesloten. De trams stonden weer veilig in de remise. De bestuurders en conducteurs hadden hun werkzaamheden uitstekend volbracht. Het einde van een zeer geslaagde middag. Ook de schrijfster van dit stuk wil het bestuur van het Genootschap van harte bedanken voor de leuke middag en gedenkwaardige rit met "De Blauwe Tram".

## BEELDVERSLAG van het jubileum in het HOVM



---

## Stichting De Blauwe Tram vierde 40-jarig bestaan met rit naar Voorburg



Het gezelschap op het Stationsplein in Voorburg. Een fotostop bij de Blauwe Trams als historisch decor.

*Foto: Han Geijp.*

**Eind vorige maand was het veertig jaar geleden dat bij notaris Van Willigen in Voorburg de oprichtingsakte werd getekend van de Stichting Historisch Genootschap "De Blauwe Tram". Daarmee gaven de initiatiefnemers Georg Groenveld en Han Geijp het startsein voor een organisatie die zich inzet voor het behoud van erfgoed van de Noord-Zuid-Hollandse Tramwegmaatschappij, kortweg de NZH. Deze maatschappij exploiteerde gedurende 80 jaar een omvangrijk netwerk van tramlijnen in de regio's Leiden, Haarlem, Amsterdam en in het Waterland.**

Voor Groenveld begon die passie al veel eerder. Toen in de jaren vijftig duidelijk werd dat de NZH haar onrendabele tramlijnen wilde vervangen door busdiensten, startte hij met het verzamelen van documenten, foto's en attributen van de iconische Blauwe Tram. Zelfs de enig winstgevende Blauwe Tramtramlijn Amsterdam-Haarlem-Zandvoort moest er eind augustus 1957 aan geloven, gelijktijdig met de opheffing van het traject Den Haag-Scheveningen. Voor de nog resterende tramlijn Leiden-Den Haag viel het doek in de loop van de avond van donderdag 9 november 1961.

Op de Parkweg ter hoogte van de tramremise moesten de laatste trampassagiers uit de richting Den Haag overstappen in gereedstaande bussen en verdwenen de trams in de remise om vier dagen later voorgoed uit Voorburg te vertrekken naar een sloopplaats tussen Voorschoten en Leiden. Voor de NZH betekende dit het einde van het reizigersvervoer over de rails. Men moest zich sindsdien tevredenstellen met de minder comfortabele autobus.

Het nieuwe genootschap richtte zich niet alleen op het bewaren van documenten en attributen, maar speelde ook een cruciale rol bij de restauratie van het enige overgebleven NZH-rijtuig van een serie van zeventig. Dit in 1923 in Boedapest gebouwde rijtuig had jarenlang dienstgedaan als zomerhuis en verkeerde in uiterst slechte staat. Op initiatief van het genootschap werd het op 13 november 1976 het rijtuig naar Voorburg overgebracht. Dit is de in 1923 in Boedapest gebouwde rijtuig, dat jarenlang had dienstgedaan als zomerhuis en verkeerde in uiterst slechte staat. In een loods op het voormalige Enkes-terrein werkten vrijwilligers bijna tien jaar lang aan de minutieuze wederopbouw.



Een Blauwe Tram met een sleep pekelwagens onderweg naar de sloop, op de Parkweg, hoek Franse Kerkstraat, in Voorburg op 13 november 1961. *Foto: Hans van Engelen.*

Hierbij werd onder meer grenenhout voor de vloer gratis geleverd door de Voorburgse Houthandel. Het resultaat werd een blikvanger die vandaag de dag symbool staat voor het doorzettingsvermogen van een groep vrijwilligers. Niet alleen het restaureren, conserveren en digitaliseren van het verworven erfgoed behoren tot de taken van de stichting, maar ook het exposeren van het historische materiaal in musea of op tijdelijke basis in bruikleen beschikbaar stellen aan erfgoedinstellingen. In de afgelopen veertig jaar heeft het genootschap bij herhaling tentoonstellingen ingericht in Museum Swaensteyn, in het Voorschotens Museum en in het Katwijkse Museum. Vaak werd het genootschap via de website [www.blauwetram.nl](http://www.blauwetram.nl) benaderd voor het inrichten van tentoonstellingen in musea te Zandvoort, Amsterdam, Purmerend en Monnickendam. In de lounge van Hotel des Indes in Den Haag werd op verzoek van een Haags juweliersbedrijf door het genootschap een Blauwe Tramexpositie ingericht.

In 1983 haalde het genootschap de landelijke pers door het verwerven van de laatste meters Blauwe Tramrails die nog in de directe omgeving van het Haagse Centraal Station in het wegdek aanwezig waren. Van deze rails werden in eigen beheer 150 stukken in handzame delen gezaagd en voorzien van een certificaat van echtheid met volgnummer. Geïnteresseerden konden een exemplaar bemachtigen voor zestig gulden en het moet gezegd, ze gingen als warme broodjes!

Bij de Plaatelbakkerij Schoonhoven werden van de netto-opbrengst Delfts Blauwe tegels besteld met afbeeldingen van verschillende NZH-tramtypen. Naderhand heeft het genootschap ook nog glas-in-lood raamhangers laten vervaardigen bij een Voorburgs atelier.

Meer dan 150 huisbezoeken werden in de jaren '80 afgelegd bij oud-personeelsleden van de NZH. Deze activiteiten hebben een schat aan documenten en attributen opgeleverd, zoals jubileum-oorkondes, personeel foto's en uniformstukken.

Een markant moment volgde op 13 november 1991: toen precies 30 jaar na het vertrek van de Blauwe Tram uit Voorburg een originele betonnen bovenleidingmast werd onthuld door wethouder Joop Wijnants van Openbare Werken op het voormalige remiseterrein. Dankzij het genootschap bleef dit tastbare stuk geschiedenis behouden, al blijft het volgens velen jammer dat het plein niet naar de Blauwe Tram werd vernoemd - zoals wél gebeurde in Leiden en Haarlem. Immers gedurende meer

---

dan honderd jaar was hier openbaar vervoer gehuisvest: eerst de stoomtram in 1884 en vanaf 1924 de Blauwe Tram en daarna nog de autobussen van de NZH. Zowel in Leiden als in Haarlem, waar eveneens tramremises waren, zijn nieuwbouwwijken ontstaan met aan de Blauwe Tram gerelateerde namen. Met een verjongd bestuur kijkt de stichting nu vooruit. Digitalisering van de collectie en het veiligstellen van het erfgoed staan de komende jaren centraal. Dat het historisch genootschap springlevend is, bleek tijdens de jubileumviering op 30 november in het Haags Openbaar Vervoer Museum. Donateurs uit het hele land werden welkom geheten door de voorzitter Groenveld. Na koffie, thee en gebak genoten de gasten van een film over het genootschap, gevolgd door een historische tramrit met twee gerestaureerde Blauwe Trams. De rit voerde van het museum naar het Stationsplein in Voorburg, waar een fotostop plaatsvond. Vervolgens reed men via Den Haag Centraal richting Scheveningen, zoveel mogelijk langs de voormalige NZH-route. Via het centrum van Den Haag keerde het gezelschap terug naar het museum, waar de middag werd afgesloten met hapjes en drankjes. Tegen de avond vertrok men tenslotte voldaan huiswaarts.

Verhaal in het krantje-online <https://www.hetkrantje-online.nl/lees/165634>

## ENKELE REACTIES VAN DEELNEMENDE DONATEURS

Beste mensen, op de eerste plaats dank voor de mooie dag ter gelegenheid van het 40-jarig jubileum. Ik heb ervan genoten. Mooie beelden, veel mensen gesproken en een prachtige tramrit. Zoals ik al aan Raymond en Georg heb aangegeven, wil ik graag mijn steentje bijdragen aan activiteiten van het genootschap. Ik ga met pensioen en heb dus nu meer tijd om aan leuke dingen te besteden. Kunnen we een afspraak maken om te kijken of ik iets voor het genootschap kan betekenen en zo ja; hoe en wat? Met vriendelijke groet, *Jan Souer*.

Beste Georg, Graag wil ik je mede namens mijn vrouw nogmaals complimenteren met de gezellige, goed georganiseerde jubileumfeestmiddag in de fraai en informatief ingerichte bovenzaal van het gastvrije HOVM. We hebben met plezier geluisterd naar jouw inleiding over de geschiedenis van het genootschap en gekeken naar de daar op volgende professionele documentaire. Ook hebben we genoten van de tocht door de stad met de historische trams. Het weer werkte gelukkig reuze mee. En we vonden het uiteraard fijn om jou op deze heuglijke dag te ontmoeten. We wensen jou, de vader van het genootschap, nog veel plezierige en creatieve jaren daarmee toe. *Henk Kuilder*.

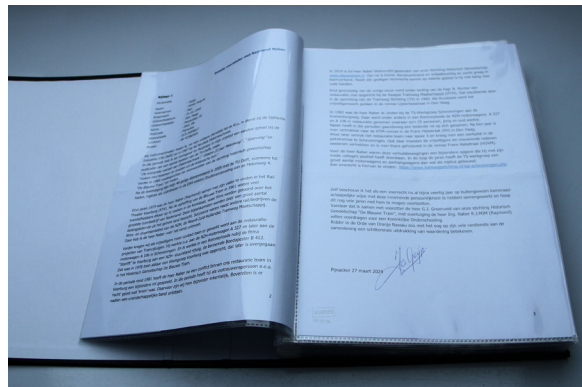
Beste Georg, Han en Raymond, jullie zullen inmiddels wel overstelpt zijn met beelden van het jubileum. Veel later dan beloofd stuur ik dan ook nog wat kiekjes toe, maar meer om aan te geven hoe grandioos de viering was in alle opzichten. Het bestaansrecht van het genootschap is wel bewezen naar mijn mening. Inmiddels zijn veel mensen door jullie werk zich gewaargeworden van deze geschiedenis. De tentoonstellingen zijn altijd weer de moeite waard om te bekijken. Ik ben het natuurlijk absoluut met jullie eens dat de NZH-geschiedenis bewaard moet blijven voor zover mogelijk en publiekelijk getoond moet worden. Ik hoop dat jullie samen met de andere bestuursleden en vrijwilligers nog veel tijd gegund is om het nobele werk voort te zetten en hoop dat er uiteindelijk een goede plek gevonden gaat worden waar de collectie ten volle tot zijn recht kan komen. De kers op de tramtaart deze dag was natuurlijk de koninklijke erkenning die Raymond ten deel viel. Hulde en zeer terecht verdiend. Ik was onder de indruk van de opsomming van feiten die de burgemeester op dat moment weergaf. Indrukwekkend! Verder wens ik jullie allen fijne kerstdagen toe en een mooi nieuw 2026 in goede gezondheid. Het gaat jullie goed!!! Met hartelijke groet, *Hans Altena*.

Beste mensen, Veel dank voor jullie mooie woorden. Het was voor ons een genoegen onze trouwe Blauwe Tramvrienden deze middag te kunnen aanbieden. We zullen met mooie herinneringen nog vaak aan deze 'jubileumfeestmiddag' terugkijken.

*Hartelijke groet, Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram, Georg Groenveld voorzitter.*

## LINTJE AANVRAGEN? door Han Geijp

**Dat is een aardig klusje waarmee je vroeg moet beginnen. Voor mij was het de tweede keer dat ik door dit proces ben heengegaan. De eerste keer was op 4 januari 2010, waarbij je als voorsteller formulieren diende in te vullen en verder gezellig contact kon onderhouden met een medewerker van Kabinetszaken uit, in dit geval, de gemeente Lansingerland. Omdat de voorgestelde decorandus onze voorzitter betrof en in Bergschenhoek woonachtig is.**



Ringband dossier Raymond Naber. 83 bladzijden.

De tweede aanvraag begon op 27 maart 2024 en kreeg ik te maken met de medewerker Adviseur Kabinetszaken uit Delft. Na 15 jaar was er veel veranderd omtrent het indienen van een lintje. Het digitale tijdperk heeft immers zijn intreden gedaan. Zo ook voor de aanvraag van een lintje.

Voor mij als 80-jarige een moeizame weg, mede omdat alles nu via e-mail en app-verkeer verliep. Natuurlijk heb ik gevraagd of ik met mijn opgebouwde dossier mocht langskomen, omdat ik digitaal in al die nieuwe systemen volkomen vastliep. Dit alles bleek geen optie te zijn. Kunnen je kinderen of kleinkinderen je niet verder helpen?..... Uiteindelijk, via onze burgemeester uit Pijnacker-Nootdorp, Björn Lugthart, kreeg ik hulp en contact met zijn medewerker Kabinetszaken Claudia van der Elst. Zo kon ik persoonlijk overleggen en inzage geven van het vele vrijwilligerswerk dat de nieuwe doctorandus in spé, Raymond Naber zoal in zijn jonge leven had gepresteerd. Dat liet zich nu eenmaal niet zichtbaar maken via het digitale stramien van de overheid.

Soms moet je via lastige wegen hulptroepen inroepen om resultaat te boeken. Alles moest zoals gebruikelijk vanaf de eerste aanvraag, vanzelfsprekend een verrassing zijn voor de nieuwe doctorandus en zijn familie. Die wisten natuurlijk nog van niets. En dat moest ook zo blijven. En toch zijn er belangrijke gegevens nodig zoals zijn Curriculum Vitae en een recente foto (een uitdaging!). Verder mocht nog niemand van dit initiatief afweten. Alléén de mede ondersteuners die je bij dit proces gaat betrekken. Houd het dan maar eens in dit geval zo'n 20 maanden lang stil. En dat is gelukt, gezien de reactie van Raymond op de dag van de uitreiking.

In mijn geval was ik de aanvrager en 1<sup>e</sup> ondersteuner en verzocht de volgende personen mede ondersteuner te willen zijn. Dat waren:

- 2<sup>e</sup> André Testa, voormalig directeur van de NZH.
- 3<sup>e</sup> Jaap Bierman, Algemeen Directeur Haagse Tramweg Maatschappij (HTM).
- 4<sup>e</sup> Jan de Winter, voorzitter Oranjevereniging Katwijk a/d Rijn.
- 5<sup>e</sup> Aat de Pruis, voorzitter Tramweg-Stichting.
- 6<sup>e</sup> ir P.N. Scheepmaker, voorzitter Haags Openbaar Vervoer Museum (HOVM).
- 7<sup>e</sup> T.H. Gijsbertse, leidinggevende, Commando Materieel en IT Joint IV (COMMIT).
- 8<sup>e</sup> P.M.C. van Reenen, coördinator Vertrouwenspersonen COMMIT, Ministerie van Defensie.
- 9<sup>e</sup> H. Berger, voorzitter Adviescommissie Onderscheidingen en waarderingen van COMMIT.



Mede dankzij deze personen is er goedkeuring gegeven door het Kabinet van de Koning, om Raymond Naber te benoemen tot Lid in de Orde van Oranje-Nassau. Via dit schrijven wil ik dan ook alle ondersteuners heel hartelijk danken voor de gegevens en welwillende medewerking om Raymond, namens de Koning, een zeer verdiende waardering te kunnen geven tijdens ons 40-jarig jubileum.

**De stichting Historisch Railvervoer Nederland (HRN), behartigt gezamenlijke belangen van Nederlandse musea en verzamelingen op het gebied van spoor- en tramwegen. Zo ook is ons Genootschap is lid van de HRN.**

Jaarlijks wordt bij toerbeurt een "dag voor de museummedewerker" georganiseerd, welke doorgaans plaatsvindt na het rijseizoen. Deelnemers zijn de medewerkers van al deze organisaties. Dit keer, met ruim 120 deelnemers, werd deze dag georganiseerd door het Trambedrijf van het Nederlands Openlucht Museum (NOM) te Arnhem. Dit trambedrijf bestaat sinds 1996 en werd deels tot stand gebracht met medewerking van de Tramweg-Stichting. Dankzij de tramringlijn door het museum komen bezoekers nu ook achter op het terrein, dat ook nog eens een hoogteverschil van 14 meter kent. Hiermee is het Trambedrijf met afstand het meest in bedrijf namelijk 363 dagen per jaar en binnen het NOM een hoofdattractie geworden. Gereden wordt met de bekende Rotterdamse RET-vierassers (3) uit 1931, de Haagse 274, de GETA 76 en drie-assig GVB-tramstel 903-958. Onderstaande sfeervolle foto's zijn door Raymond gemaakt.



Ook de onderzijde is interessant!



Kerstseer zowel in als buiten de remise in het Nederlands Openlucht Museum.

Daarnaast zijn er regelmatig gasttrams op bezoek geweest waaronder de NZH-wagens A106, A327 en Buitenlijner HTM 58. Men bezit ook werkwagen Rr3 van het GVB Amsterdam en een railreiniger. Op 3 november 2019 organiseerde de Tramweg-Stichting samen met het HOVM deze dag in het Haagse.

Na een mooie ontvangst om 13 uur in de "Kasteelboerderij" door Pieter van de Ham, voorzitter HRN en een toelichting op het reilen en zeilen van het Trambedrijf NOM door Diederik Menting, hoofd Trambedrijf. Het gemêleerde gezelschap ging op eigen gelegenheid op onderzoek uit om het park en de trams nader te bekijken en ermee rond te rijden. Speciaal voor onze gasten was er een inzet van de GETA 76 en reed Rr 3 ook zijn rondjes – helaas was de zuigmotor niet inzetbaar. Heel leuk is het vorig jaar geplaatste rijtje doorzonwoningen die in de "Prinses Margrietstraat" staan.

Om 16 uur verzamelden we weer in de "Kasteelboerderij" voor een afsluitend drankje. Een mooie dag kwam ten einde! Met veel dank aan de mensen van het Trambedrijf NOM.

**Volgeboekt en zeer succesvol was de dag van de traditionele Oliebollenrit met oliebollen, chocolademelk met slagroom en Glühwein. De beide Blauwe Trams, de verwarmde A327 en A106, zaten helemaal vol. De rit startte bij Den Haag Centraal en ging door verlicht Den Haag.**

Aangekomen bij het HOVM verwelkomde de kerstman Dirk Korving de deelnemers en was er een muzikale omlijsting door onze accordeonist Hans ten Sande. In het HOVM werden de deelnemers rondgeleid door enthousiaste medewerkers. Het publiek kon de onlangs door ons Genootschap opgestelde verlichte A620 mock-up zeer waarderen. De rit eindigde, in het donker, weer bij Den Haag Centraal. Weet u het nog? In 1961 werd op 13 november aan de andere zijde van het emplacement van toen Den Haag Staatsspoor (SS) de A327 opgeladen voor transport naar Hoorn. Dat is nu dus 64 jaar geleden, waar blijft de tijd!



Kerstman met bel en accordeonist Hans. Kitty Kres deelde oliebollen uit. De deelnemers gezellig bijeen. Foto's Raymond Naber.



"Naber & Naber", alles onder controle, met liefde voor "De Blauwe"!.

Foto's: Jan Souwer.



Einde van de tramdienst na een feestelijke dag op 30 november 2025. 'Personeel gaat huiswaarts'.

Foto: Johan Kres.

---

**UITBREIDING MUSEALE COLLECTIE** door Georg Groenveld

**Aanwinsten 2025**

**Attributen:**

**NOORD-ZUID-HOLLANDSCHE STOOMTRAM-MAATSCHAPPIJ (N.Z.H.S.T.M.)**

Zilverkleurige uniformknoop.

**NOORD-ZUID-HOLLANDSCHE TRAMWEG-MAATSCHAPPIJ (N.Z.H.T.M.)**



Messing handremkruk van motorrijtuig A 328, gemonteerd op houten standaard, vervaardigd door J.B. van Kempen, Technisch Ambtenaar I, werkplaats Rijnsburg, (via codicil van zoon A.P. van Kempen).

Handremkruk van motorrijtuig A328.

Goudkleurige penning K.N.V.T.O. 40-jarig ambtsjubileum J.B. van Kempen (1962).

Vier interieurbordjes: 'Stopsignaal voor eerstk. halte 1x drukken',

'Openen en sluiten van de ramen mag uitsluitend door het personeel geschieden',

'12 staanplaatsen',

'18 zitplaatsen'.

**NOORD-ZUID-HOLLANDSE VERVOER-MAATSCHAPPIJ (N.Z.H.V.M.)**

Uniformpet controleur, (jaren '50).

Zwart/witte tegel Katwijk a.d. Rijn, Blauwe Tram op brug over Oude Rijn, (1959).

Tegel afscheid lokaaldienst Amsterdam-Sloterdijk, (1954).



Tegel 40-jaar bestaan van het Genootschap. Aangeboden door Trees en Arjan Geijp, (2025).

Voorzitter Georg Groenveld kreeg op 30 december deze herinnering tegel.



---

## Documentatie:

### **HAARLEMSCHE TRAMWAY-MAATSCHAPPIJ (H.T.M.) c.q. HAARLEMSCHE TRAMWEG-MAATSCHAPPIJ**

Dossier periode 1878-1913 met onder meer de oprichtingsstatuten, 27 februari 1878.

Inschrijvingsbiljetten aandelen van fl. 250,- voor geldlening van fl. 100.000, -

Arbeidsovereenkomst F. Pel als chef van Dienst en wagenmaker, 13 februari 1909.

Schriftelijke verklaringen omtrent aanstelling conducteurs C. en P. Broertjes.

Handgeschreven dienstregeling met 7 wagens, 11 koetsiers en 11 conducteurs.

Functieomschrijving chef van Dienst.

Afschrijvingen en uitkeringen aandeelhouders.

Boekje openbare verkoop op 24 mei 1913 van paarden inclusief leeftijden en aantal dienstjaren, alsmede stalbenodigdheden en inventaris van de smederij.

### **NEDERLANDSCHE RHIJN-SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ (N.R.S.)**

'Tramweg Den Haag-Scheveningen. Grondplan schaal 1:1000', 23 pagina's in kleur.

Twee volgestorte aandelen van fl. 240, =, Utrecht, 24 sept. 1888 en 18 april 1889.

### **HOLLANDSCHE IJZEREN SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ (H.IJ.S.M.)**

*Stoomtramweg Den Haag-Scheveningen.*

Aankondiging dat per 1 februari 1892 sectie-abonnementen nog uitsluitend zijn verkrijgbaar bij een aantal vermelde haltekantoren.

### **NOORD-HOLLANDSCHE TRAM (N.H.T.)**

Folder 'Vreemdelingendienst 1931. Rondreizen Amsterdam-Marken-Volendam'.

### **EERSTE NEDERLANDSCHE ELECTRISCHE TRAMWEG-MAATSCHAPPIJ (E.N.E.T.)**

'Dienstregeling voor de wagenvoerders', (mei 1899).

Reglement beambten Vereniging "Eensgezindheid" met diploma J.Leurs, (4 okt. 1899).

Idem met kwitantie 'Ontvangen contributie', (9 mei 1900).

Reglement personeelsvereniging "E.N.E.T.'s Vriendenkring", (1 mei 1903).

Boekje 'Behandelen van de biljetten', (met 50 originele voorbeelden), (1904).

Reglement Zieken- en Ondersteuningsfonds voor het personeel, (mei 1904).

---

Rolleerdienst Winterdienstregeling 1905/06 Ceintuurbaan en lijn Haarlem-Bloemendaal.

Idem Winterdienstregeling vanaf 10 sept. 1906.

Rolleerdienst Zomer 1906 voor de Ceintuurbaan.

***ELECTRISCHE SPOORWEG MAATSCHAPPIJ/EERSTE NEDERLANDSCHE***

***ELECTRISCHE TRAMWEG-MAATSCHAPPIJ (E.S.M./E.N.E.T.)***

Personeelsdienst voor conducteurs, ingaande 16 sept. 1921, Amsterdam-Zandvoort,

Amsterdam-Sloterdijk, Haarlem-Bloemendaal, Haarlem-Overveen en de Ceintuurbaan.

***ELECTRISCHE SPOORWEG MAATSCHAPPIJ (E.S.M.)***

Document van het Ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid, gedateerd 7 februari 1903, met voorwaarden van de vergunning aan de Electriche Spoorweg Maatschappij voor de aanleg van het traject Amsterdam-Haarlem.

Dienstreglement, (1904).

Foto Halfweg, proefrit Métallurgique motorrijtuig, (1904).

Foto remiseterrein Leidsche Vaart, heren bij Métallurgique motorrijtuig, (1906).

Foto met overzicht remiseterrein L'vaart met E.N.E.T.- en E.S.M.- materieel (1906).

Foto in remise L;vaart met onderhoudspersoneel, (1906).

Behandeling der biljetten Haarlem-Zandvoort, (maart 1905).

Negen dienstregeling boekjes: Zomer 1905, 1915, 1916 en 1919; Winter 1905/06, 1909/10, 1915/16, 1916/17 en 1917/18.

Drie losse dienstregeling kaarten: Zomer 1914, 1915 en Winter 1915/16

Amsterdam/Admiraal de Ruijterweg-Sloterdijk v.v.

Vijftien losse kaarten 'Aanschrijvingen aan het Rijdend Personeel', nummers. 118, 140,

152, 170, 176, 202, 210, 211, 249, 263, 297, 335, 377, 386 en 391.

Reglement van het Zieken- en Ondersteuningsfonds personeel der Electriche

Spoorweg Maatschappij, (1 juli 1905).

Statuten van de Onderlinge Vereeniging van Personeel der E.S.M. "Ons Belang" met Huishoudelijk Reglement, (sept. 1905).

Statuten en Huishoudelijk Reglement der Vereniging "Streeft naar Eensgezindheid",

---

Afd. Haarlem van de Nederlandse Bond van Electriche Spoor- en Trambeambten, (1906).

Voorschriften voor het gebruik der Booglamp-koplampen, (1907).

Tarieven voor het vervoer van reizigers, (1915).

Beperkte dienstregeling ingaande 10 feb. 1917 Amsterdam-Haarlem, Amsterdam-Zandvoort, Zandvoort-Amsterdam, Haarlem-Bloemendaal v.v., Haarlem-Overveen v.v., Ceintuurbaan en Amsterdam-Sloterdijk v.v.

Losse dienstregelingkaart Zomer 1922 Ceintuurlijn met Station-Bloemendaal v.v.

Personeelsdienst voor conducteurs ingaande Zomer 1922 lijnen Amsterdam-Zandvoort, Amsterdam-Sloterdijk, Ceintuur-Bloemendaal en Station-Overveen.

Rolleerdienst Zomer 1907 Ceintuurbaan en Bloemendaal.

Rolleerdiensten Amsterdam-Zandvoort: Zomer 1906, 1907 en 1908; Winter 1906/07, 1907/08 en 1909/10.

Rolleerdiensten Amsterdam-Zandvoort en Haarlem-Bloemendaal: Zomer 1908.

Rolleerdiensten Amsterdam-Zandvoort, Bloemendaal en Ceintuurbaan: Zomer 1909 en 1910; Winter 1913/14.

Rolleerdiensten Amsterdam-Zandvoort, Haarlem-Bloemendaal, Haarlem-Overveen en Ceintuurbaan: Zomer 1914 en 1917; Winter 1916/17 en 1918/19.

***NOORD-ZUID-HOLLANDSCHE TRAMWEG-MAATSCHAPPIJ (N.Z.H.T.M.) c.q.***

***NOORD-ZUID-HOLLANDSCHE VERVOER-MAATSCHAPPIJ (N.Z.H.V.M.)***

Twee foto's op karton, Rijnsburg, 1911: zij aanzicht motorrijtuig serie A 1-10 en interieur van de werkplaats, (beide foto's met personeel).

Gedrukte foto van het eerste tramrijtuig te Overveen op 19 augustus 1917.

'Leerboek der Electriche Tractie' door dr. H.S. Hallo, (Delft, juni 1924).

Dienstregeling Internat. Bloemententoonst. Heemstede, 15 maart-21 mei 1925.

Drieëndertig foto's periode 1930-1961.

Twee krantenknipsels van ongevallen op 21 september 1927 en 21 juli 1930.

Krantenknipsel trambotsing A 40 en A 39, Stationsplein, Haarlem, 19 aug. 1929.

---

Bruikleenovereenkomsten voor expositie 50 jaar NZH, hoofdkantoor Haarlem, 1931.

Menukaart openingsrit elektr. tramlijn Amsterdam-Edam-Volendam, 30 nov. 1932.

Acht krantenknipsels opening elektr. tramlijn Haarlem-Leiden, 30 december 1932.

Vier jaarverslagen 1934, 1943, 1944 en 1956.

Brochure "Alkalische accumulatoren", (19-5-1937), met bijlagen.

Brochure "Terugvoeden met serie motoren", (6-7-1937), met bijlagen.

Achtentachtig verschillende vervoerbewijzen.

Drieëndertig dienstregelingen/reisgidsen periode 1943-1961.

De Locaal- en Tramwegwet, (1945).

Voorwaarden voor het vervoer van reizigers, bagage en honden, (juni 1945).

Leidraad voor aankomend rijdend personeel, (1946).

Lijst van verkortingen.

Beknopte handleiding voor wagenvoerders en conducteurs, (1947).

Dienstreglement, deel C. Algemeene Veiligheidsvoorschriften, (1947).

Dienstreglement, deel D. Voorschriften omtrent buitengewone voorvallen, (1947).

Voorschriften omtrent de behandeling van gevonden voorwerpen, (maart 1950).

Handleiding bestudering der voorschriften rijdend personeel (tram), (jan. 1951).

Achtendertig foto's, jaren '50.

Boekje met rijmtekst en tekeningen t.g.v. 40-jarig ambtsjubileum J.B. van Kempen.

Vijfenvoertig stuks NZH-correspondentie van J.B. van Kempen, periode 1918-1967.

Brochure N.V.B.S. "Openbaar Vervoer in en om Leiden", (1971).

## 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-attributen beschikbaar komen die vaak worden geschonken en waarvoor wij u zeer dankbaar zijn!

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

Dat de BLAUWE TRAM bij velen leeft, is voor ons een teken 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](mailto:info@blauwetram.nl)

**NL 13 INGB 0000 412 327**

**t.n.v. Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram, onder vermelding van "donatie" met uw woonadres en emailgegevens.**

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



## Schrijf uw verhaal over 'De Blauwe Tram'

Lieve mensen, beste donateurs,

Het Historisch Genootschap is op zoek naar uw belevenissen met De Blauwe Tram. De mensen die 'De Blauwe Tram' nog in het echt hebben meegemaakt worden steeds minder talrijk. Welke herinneringen heeft u aan dit opmerkelijke vervoersmiddel?

Wilt u een verhaal(tje) opschrijven voor het nageslacht? Wij ontvangen het graag en zullen het in ons jaarverslag/archief opnemen.

Onze contactgegevens zijn: [info@blauwetram.nl](mailto:info@blauwetram.nl)

## DANK U WEL !

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

**NZH-Blauwe Trams de A327 en A106, met verwarming, brachten de deelnemers van de Oliebollenrit terug bij het Centraal Station. Eerder die dag was daar de rit begonnen. Na een geslaagd bezoek in het Haags Openbaar Vervoer Museum en een tramrit door de Hofstad, gingen de deelnemers voldaan huiswaarts.**



Den Haag Centraal Station, 20 december 2025.

Foto: Raymond Naber.

***Beste lezers, we wensen u een prachtig 'Blauwe Tram' jaar en tot ons volgend jaarverslag.***