



2013

Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen



Tijdens een korte stationsrust worden de ruiten van de NS 1315 door de machinist gereinigd, winter 1965.

Frans van Loevezijn

December/Januari

31	Oudejaarsdag	Ma	7
1	Nieuwjaarsdag	Di	8
2		Wo	9
3		Do	10
4		Vr	11
5		Za	12
6		Zo	13
1	Week		2



De 1300'en van NS

De zestien locomotieven serie 1300 kwamen van goede huize. Deze Alsthom-familie telde zo'n 186 leden die verspreid over de wereld leven: in Algerije, China, Frankrijk, Marokko, Nederland, Spanje en de (voormalige) USSR.

De 1300'en kwamen vanaf mei 1952 in dienst en doorliepen bijna alle stadia van het NS kleurenpatroon, van turquoise via Berlijns blauw (de 1312-1316 werden al in blauw afgeleverd) naar het geel en grijs, later zelfs met een gigantisch NS-logo op een verder gele bak. Op de grote foto van Frans van Loevezijn zien we de *meester* druk doende zijn voorruit te reinigen met een lange borstel. In de zomermaanden is dat vaak nodig voor de vele insecten die daar de dood vinden tijdens een rit, in de winter is dat meer om vastgekoekte stuif-sneeuw te verwijderen. In de door Kiek Puister nagelaten paperassen zat een NS-publicatie van een stoere 1302 in turquoise kleur. Kees Wolf nam de lage zonnestand voor lief en legde naast de 1307 ook zichzelf vast op de foto rechts. Diezelfde 1307 komt langs nabij Hilversum Sportpark, een lange sleep kalkwagens trekkend, na een *levensduur- verlengende renovatie* in Tilburg tussen 1983 en 1987.



NS publicatie van de turquoise 1302, Collectie Kiek Puister



1307 Amsterdam CS, 5 mei 1982, Kees Wolf

De 1307 bij Hilversum Sportpark, zomer 1992, René Platjouw

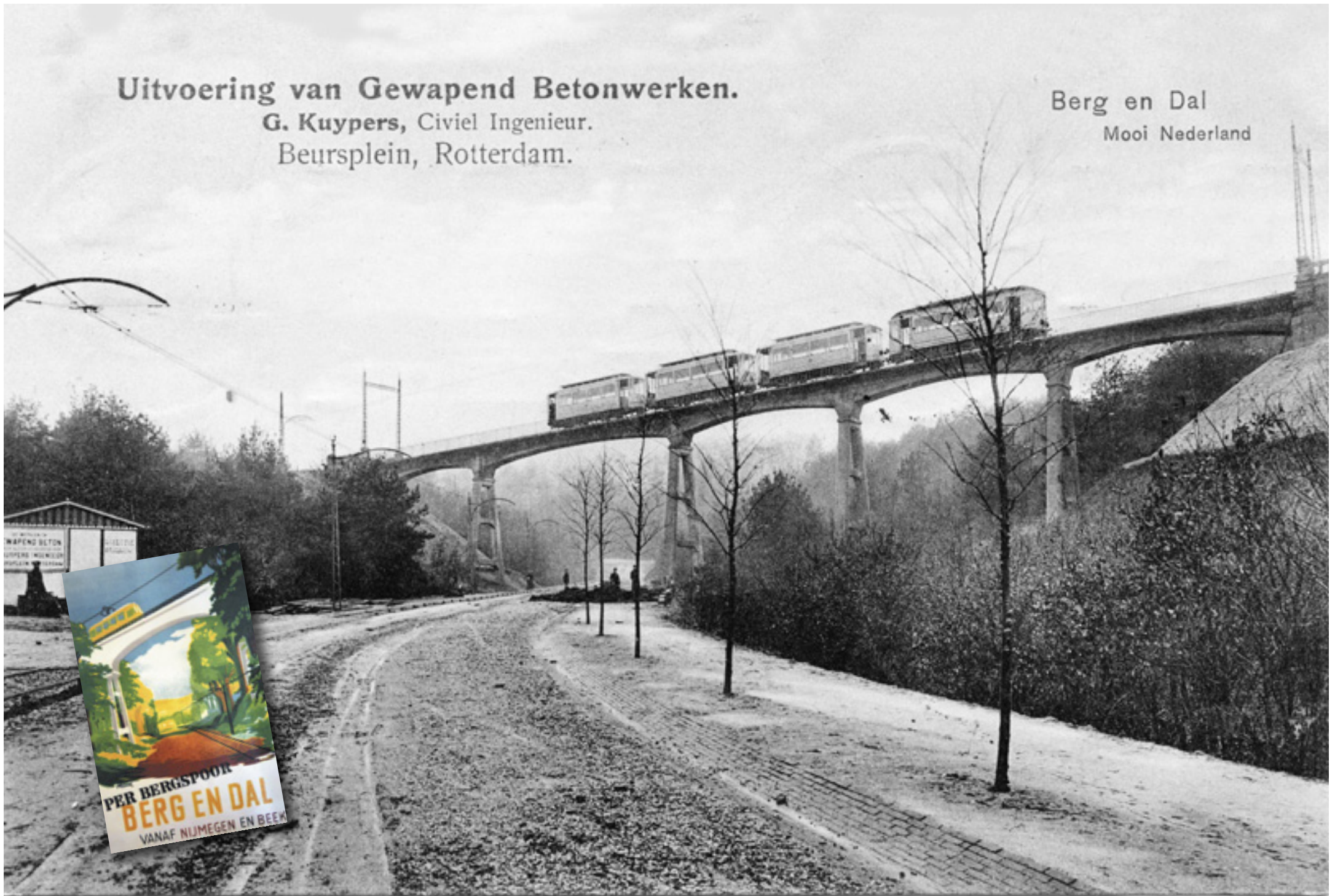


Uitvoering van Gewapend Betonwerken.

G. Kuypers, Civiel Ingenieur.
Beursplein, Rotterdam.

Berg en Dal

Mooi Nederland



Beproeving van het nieuwe viaduct bij Berg en Dal op 30 december 1912.

Ansichtkaart collectie Jan C. de Jongh

Januari

14	Ma	21
15	Di	22
16	Wo	23
17	Do	24
18	Vr	25
19	Za	26
20	Zo	27
3	Week	4



Het 'Bergspoor'

Een trambedrijf in een stad die aan de rand van heuvels ligt, kent lijnen met flinke hoogteverschillen. Dat was ook het geval in Nijmegen, waar vanaf 4 juni 1911 elektrische trams de paarden- en stoomtrams vervingen. Op enkele stukken van het net was de hellingsgraad zelfs 1:12. Tot 20 november 1955, de laatste exploitatiedag van tramlijn 2, kende Nijmegen wellicht één van de meest toeristische tramlijnen van ons land. De lijn is beter bekend als *het bergspoor* naar *Mooi Nederland* en liep vanuit het centrum via Ubbergen en Beek naar Berg en Dal, vlak naast de Duitse grens. De laatste twee plaatsen liggen hemelsbreed iets meer dan een kilometer van elkaar, maar het hoogteverschil is circa 75 meter. Daarom werd de trambaan in een lus om de Sterrenberg aangelegd en werd een groot betonnen viaduct van 85 meter lang en 15 meter hoogte gebouwd. Dit was een van de eerste grote viaducten van gewapend beton in Nederland en de verantwoording voor de bouw rustte op de schouders van Ir. G. Kuyper. Precies een eeuw geleden, op 15 januari 1913 werd de lijn in een besneeuwd sprookjeslandschap voor het toegestroomde publiek geopend. De motorwagens hadden twee motoren van 60 pk elk en voor de stroomafname stonden er twee sleepbeugels op het dak waarmee de 800 Volt bovenleidingsspanning afgenomen werd. Doordat het Nijmeegse trambedrijf een aantal bijwagens met een aluminium wagenbak liet bouwen, konden er gemakkelijk twee meegesleept worden op de lijn. Na de opheffing van de tramlijnen in 1955 werd het pas op 19 juni 1969 wegens bouwvalligheid opgeblazen.



Hünnerpark Nijmegen, mw 29+ bws 106+103+101, 22 juli 1952, Eduard Bouwman

Grenspaal bij Berg en Dal, mw 30, ansichtkaart collectie Jan C. de Jongh





Persfoto van de NS 3819 die de coupure in de dijk bij Krabbendijke passeert, komend van het badkuipspoor, 11 juni 1953.

Collectie Karel Hoorn

Januari/Februari

28	Ma	4
29	Di	5
30	Wo	6
31	Do	7
1	Vr	8
2	Za	9
3	Zo	10
5	Week	6



Watersnood 1953

Bij menig een staat het boek *de Ramp* in de kast, een *Nationale Uitgave* van de gehele Nederlandse perswereld uit februari 1953. De opbrengst uit de verkoop was voor het hulpfonds om verlichting te brengen in de ontstellende nood van zovele getroffen landgenoten, zoals Koningin Juliana in haar voorwoord schreef. In de nacht van 31 januari op 1 februari veroorzaakte een zware noordwester storm en springtij veel schade langs de hele Nederlandse kust. In Zeeland, West-Brabant en Zuid-Holland werd het water zo hoog opgestuwd, dat het gewoonweg over de dijken stroomde. Vervolgens braken de dijken en de snelheid van het instromende water was zo groot dat zeer velen verrast werden en het leven lieten. Een enorme schade was het gevolg en uit heel Nederland en uit het buitenland kwam men te hulp. Heel wat spoor- en tramlijnen werden overspoeld en soms zelfs geheel weggevaagd. Rechts ziet u de restanten van de RTM tramlijn naar Strijen in de Hoekse Waard een maand na de rampnacht.

In het midden rechts een plaatje van Brouwershaven depot, gemaakt op 26 september 1935 met een stoomtram van de lijn Zijpe – Burgh. Op loc 22 staat de depotchef A. Freeke. De remisegebouwen op de achtergrond dateren uit 1899-1900 en bieden tegenwoordig onderdak aan de brandweer en gemeentewerken.

Tussen Goes en Krabbendijke bestond tot in augustus 1953 het zogenaamde *Badkuipspoor*. Totdat de dijken weer hersteld waren verdween deze lijn bij vloed onder water. Bij eb viel het spoor droog en kon een trein met hulpgoederen rijden, maar alleen bij daglicht. De grote foto toont NS-loc 3819 bij de deuren in de coupure in de dijk bij Krabbendijke op 11 juni 1953. Bij het herstel van spoorbanen, bruggen en vele andere zaken verschenen soms vreemde voertuigen op de baan zoals de afgebeelde Jeep met lorries op de Moerdijkbrug.



Weggespoelde RTM sporen in de Hoekse Waard, maart 1953, collectie Jur Deijis



Loc 22 van de RTM bij Brouwershaven depot, 26 september 1935, collectie RTM-Ouddorp

Herstelploeg op de Moerdijkbrug, 19 februari 1953, collectie Karel Hoorn





Vanaf het Witte Huis werd deze fraaie overzichtsfoto gemaakt van de boogbruggen en de Hef, 27 september 1986.

John Krijgsman

Februari

11	Ma	18
12	Di	19
13	Wo	20
14	Do	21
15	Vr	22
16	Za	23
17	Zo	24
7	Week	8



Een Hondekop dendert vanaf de Hef Rotterdam-Zuid binnen, 14 maart 1988, John Krijgsman

Een Beneluxtrein komt ons tegemoet, 14 maart 1988, John Krijgsman

De 'Hef'

De Hef is een bijnaam voor een brug die vrijwel elke spoorliefhebber kent: de grote hefbrug over de Koningshaven in Rotterdam. Aansluitend op het uit 1877 daterende zogenoemde *luchtspoor* tussen Rotterdam Delftsche Poort (DP, later CS, nog later C) en station Blaak lagen de fraaie bogen van de vaste brug naar het Noordereiland. Van daar af vormde de op 31 oktober 1927 opengestelde Koningshavenbrug (zoals de officiële benaming is) de verbinding met het zuiden van Rotterdam. De Hef werd ontworpen door Ir. Pieter Joosting en verving de oorspronkelijke draaibrug uit 1878. Twintig jaar geleden werd op 15 september 1993 de *Willemsspoortunnel* onder de Nieuwe Maas geopend, waarmee het treinverkeer een hindernis kwijt was. Want het scheepvaartverkeer in de Rotterdamse haven maakte dat de Hef regelmatig omhoog moest. Op de brug flitsten de stalen spanten de passagiers aan weerszijden voorbij. Voor de machinisten zag het er heel anders uit. Hun uitzicht was meer dat van een stalen tunnel, zoals op de onderste foto uit 1988 waarbij een Beneluxtrein naar Brussel ons tegemoet komt met het stuurstandrijtuig voorop. De Hef is zo'n begrip in de Maasstad, dat hij mede vanwege zijn bijzondere constructie als monument wordt bewaard.





NZH A516+B517+B516 langs de lijn Leiden-Den Haag nabij Leidschendam, 20 april 1961.

Frits van der Gragt

Februari/Maart

25	Ma	4
26	Di	5
27	Wo	6
28	Do	7
1	Vr	8
2	Za	9
3	Zo	10
9	Week	10



Lente

Een nieuwe lente, een nieuw geluid.
Heerlijk toch om oude trams weer door de bocht te horen piepen na een winterseizoen van stilstand. Op de Amsterdamse museumtramlijn achter het Haarlemmermeerstation staat de Praagse motorwagen 352 (bouwjaar 1915, Ringhoffer/Smichov) gereed voor vertrek op de voormalige *Haarlemmermeerspoorlijn* in de richting van Bovenkerk. De magnolia staat in volle – helaas zeer korte – bloei. Trams rijden in alle seizoenen en elk jaargetijde heeft zijn eigen schoonheid. Frits van der Gragt ging er in de lente van 1961 op uit om nabij Leidschendam de interlokale Blauwe trams van de NZH vast te leggen op de gevoelige plaat. En wat een mooie locatie heeft hij gevonden. De A516 (gebouwd bij Beijnes in Haarlem in 1930) komt ons tegemoet met twee bijwagens bij Veur. Het was de laatste lente voor het maken van dit soort foto's hier, want in november 1961 kwam een eind aan dit fraaie trambedrijf, toen de tramlijn tussen Leiden en Den Haag als laatste van het ooit zo uitgebreide tramnet werd stilgelegd. En we zeggen het nog maar eens: hierbij gunde de toenmalige NZH directie de bevolking geen waardig afscheid van haar trams, want daags voor de aangekondigde stillegging werden de trams in de avonden al door bussen vervangen.

Praag 352 Haarlemmermeerstation, 16 april 2006, René Platjouw





Fluisterloco 824 met metaalrollenwagens passeert de Staalhavenweg in Velsen, 29 april 2012.

René Platjouw

Maart

11	Ma	18
12	Di	19
13	Wo	20
14	Do	21
15	Vr	22
16	Za	23
17	Zo	24
11	Week	12



De 'Hoogovens'

In 1918 werden de *Koninklijke Nederlandsche Hoogovens en Staalfabrieken* opgericht en al in 1924 werd in IJmuiden het eerste staal geproduceerd. In de jaren dertig waren de Hoogovens, zoals het bedrijf bij iedereen bekend is, de grootste exporteur van ruw ijzer ter wereld. Fuseerde het bedrijf in 1999 met British Steel en werd de naam *Corus*, nog geen tien jaar later in 2007 werd alles overgenomen door het Indiase *Tata Steel*. Er waren toen zo'n 9500 man in dienst en er werd circa zeven miljoen ton staal geproduceerd.

Het spoorwegbedrijf bij de Hoogovens is nog steeds een voor velen mistig bedrijf. En dan niet vanwege de vele stoomwolken die er geproduceerd worden. Je komt niet zomaar op het terrein en het eigen materieel blijft vrijwel altijd binnen de poorten. Op het terrein wordt materieel met aparte namen gebruikt, zoals *slakpanwagen*, *gietpanwagen*, *menger* (beter bekend als torpedowagen), *blokschrotwagen*, *schrotzijlosser*, *kiepwagen*, *ijzerwagen*, *gietwagen*, *schrotbakkenwagen*, *plakkenwagen*, *ijkwagen* en *koude blokkenwagen*. Veel van dat materieel is onberemd. Een locomotief heet in Hoogovenjargon een *loco*.

In de zomermaanden kun je af en toe een excursie maken met een trein van de Hoogoven stoomclub. Stoomloco 22 van deze club, genaamd *Tom* en gebouwd door Krupp in Essen in 1949, passeert het *kolenmaalgewijs* tijdens zo'n rondrit op de foto rechts.

Nadat de laatste stoomloco's in 1962 verdwenen, bleef een grote variatie aan dieselloco's over. Naast *Henschel*- en *Cockerill* locomotieven zijn er een 26-tal *General Electric* loco's uit 1970 met één centrale cabine (series 901-909 en 983-999) en zes in eigen beheer ontworpen *fluisterloco's* (serie 820-825), gebouwd in 1976-77 door *Orenstein & Kopp*. Deze hebben aan elk uiteinde een cabine. Vrijwel alle locomotieven zijn ingericht voor afstandsbediening, waarbij de locodrijver vanaf de treeplank of ernaast lopend de machine in zijn macht heeft. De fluisterloco's zijn meestal te zien op het zogenaamde *Gildenspoor* naar de haven, dat tussen de bebouwing van Velsen door loopt.



General Electric loco 995, 11 mei 2011,
Wytze Wijbenga



Hoogoven excursietrein met loc 22 "Tom" uit 1949,
17 april 2011, Wytze Wijbenga

Zijaanzicht menger, zomer 2001, René Platjouw



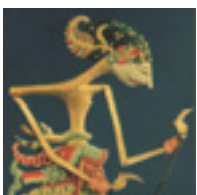


Gezicht op de Passer Besar, mw 17 op lijn 2, circa 1924.

Collectie Frits van der Gragt

Maart/April

25	Ma	2e Paasdag	1
26	Di		2
27	Wo		3
28	Do		4
29	Vr	Goede Vrijdag	5
30	Za		6
31	Zo	1e Paasdag	7
13	Week		14



'Trem Listrik' versus 'Trem Uap'

We kijken ook dit jaar weer even terug naar het rijke spoor- en tramverleden in één van onze voormalige koloniën. Ditmaal gaan we naar Soerabaja op Java in Nederlandsch Indië. Dat we dat zo noemden, bewijzen de in 1938 afgestempelde postzegels. Soerabaja kende tussen 1923 en 1968 stoom- en elektrische trams naast elkaar. De Oost Java Stoomtram (*trem uap*) werd in 1888 opgericht en exploiteerde verschillende lijnen in Soerabaja en omgeving. De elektrische tramlijn (*trem listrik*) bestond al sinds 1911 als plan, maar dit werd pas in 1923 werkelijkheid toen de eerste lijn ging rijden tussen Wonokromo en het Willemsplein. Tot 1968 heeft Soerabaja vier elektrische tramlijnen gekend. De 35 motor- en 17 bijwagens van HAWA uit Hannover waren vrijwel identiek, want men had van aanvang af de gedachte om bijwagens om te bouwen tot motorwagens als dat nodig mocht zijn, hetgeen ook gebeurde met twee bijwagens. Er deden ook enkele ex-stoomtramwagens achter de elektrische tram dienst. De *Passar Besar* (=grote markt) zien we zowel op de grote foto boven als op de foto hiernaast. Beide tractievormen kwamen hierlangs. Op de grote foto zien we een HAWA wagen midden op straat, waarbij de overige weggebruikers opvallen. Let bijvoorbeeld eens op de twee mannen die hun last met een pikoelan (=draagstok) dragen. Stoomtramloc 24 op de foto rechtsboven is er een uit de zwaardere Beyer Peacock serie 13-27 uit 1892-1910. De foto dateert uit circa 1910. Op de achtergrond is een rond waarschuwingssein zichtbaar voor de kruising met de StaatsSpoorlijn. Deze overweg werd in 1926 vervangen door een viaduct. Voorop de loc is het richtingsbord *Oedjong* aangebracht. Ook is duidelijk dat in Indonesië links gereden wordt. Vrijwel onveranderd hebben de stoomtrams voortgestoomd en ze overleefden de elektrische trams. Op de onderste foto zien we een tram in juli 1976, waarschijnlijk een van de laatste exploitatiejaren.



Stoomtramloc 24 naar Oedjong op de Passar Besar, collectie Frits van der Gragt



De elektrische in haar nadagen op de Djalan Tundjungan, circa 1966, collectie NVBS

Tramloc B1240 nabij Wonokromo in juli 1976, collectie NVBS





Loc 1001 met een olietrein op de Veluwe, zomer 1978.

René Platjouw

April

8	Ma	15
9	Di	16
10	Wo	17
11	Do	18
12	Vr	19
13	Za	20
14	Zo	21
15	Week	16



De Olieboer

Kort voor de Tweede Wereldoorlog werden in Drenthe proefboringen naar olie gedaan. In 1943 werd nabij Schoonebeek het toen grootste olieveld van West-Europa ontdekt. Dat betekende jarenlang transport van ruwe olie per trein en die trein kreeg een bijnaam: *de olieboer*. Tot ongeveer 1996 reden lange treinen met ketelwagens via een speciaal aangelegde lijn van Nieuw Amsterdam naar Oud-Schoonebeek dagelijks heen en weer naar Pernis, waar raffinage plaatsvond. De dikvloeibare olie werd met talloze zogenaamde *jaknikkers* omhoog gepompt.

Kort na de Tweede Wereldoorlog trokken uit de legerdump overgenomen Amerikaanse diesel-elektrische locs van de serie 2001-2018 deze treinen tussen Schoonebeek en Zwolle rangeerterrein. De locs werden gebouwd door The Whitcomb Locomotive Company in Rochelle, Illinois, USA in 1943-44 voor het *United States Transportation Corps* en waren oorspronkelijk bij de NS als serie 601-619 opgenomen. Door het steeds maar toenemende gewicht van de olietreinen namen vanaf 1948 stoomlocs van de serie 3400 vanuit depot Zwolle hun taak over. De 3400'en waren gebouwd bij Schwarzkopff te Berlijn in 1921, waardoor ze bij NS de bijnaam *Zwartkoppen* kregen.

Na de elektrificatie van de spoorlijnen naar Almelo en Zwolle kon men elektrische locs van de serie 1000 voor *de olieboer* zien. De sneltreinlocomotieven serie 1000 dateerden uit 1948-49 maar voldeden niet bij hoge snelheden en waren daarom het grootste deel van hun leven in de goederendienst te zien. René Platjouw ging in hun nadagen op 1000-jacht, klom ergens op de Veluwe in een mast en wist daarbij de 1001 te schieten. Ze werden tussen 1980 en 1982 buiten dienst gesteld.



Een niet nader te benoemen 3400 staat in Mariënberg met een lege trein gereed voor vertrek naar Oud-Schoonebeek, circa 1947, ir. J. Quanjer



Loc 617, na 1953 de 2017, op het olielaadstation van Oud-Schoonebeek, 18 augustus 1947, M. van Notten

De 1225 met olietrein nadert Rotterdam CS, 26 november 1977, Karel Hoorn





Noodbrug over de Rijn bij Oosterbeek, 1949.

Foto collectie Schuld, collectie NVBS

April/Mei

22	Ma	29
23	Di	30
24	Wo	1
25	Do	2
26	Vr	3
27	Za	4
28	Zo	5
17	Week	18



De mooiste foto van.....

De NVBS heeft een enorme collectie foto's, dia's en andere documenten. De verschillende delen van de collectie hebben elk hun eigen beheerder. Erikjan Sachse is beheerder van *Spoorwegen Nederland*. We vroegen Erikjan wat voor hem de mooiste foto uit "zijn" collectie is. Erikjan is constructeur en daarom koos hij deze foto uit de collectie van J.F. Schuld: de herbouw in 1949 van de Rijnbrug bij Oosterbeek Laag, die op 17 september 1944 door de Duitsers was opgeblazen. We zien de al op 11 december 1945 geopende noodbrug. Hierbij was onder andere gebruik gemaakt van de oude *Waterloo Bridge* uit Londen die in onderdelen door de geallieerden was meegenomen. Naast de noodbrug zien we de nieuwe brug in aanbouw. Nieuw was toen de manier van bouwen: de brug wordt gebouwd naast de plaats waar hij moet komen te liggen en hij wordt als hij gereed is *ingeschoven* naar zijn uiteindelijke plek.

De foto staat ook symbool voor het snelle herstel van ons spoorwegnet na de Tweede Wereldoorlog. Met allerlei hulpmiddelen zoals noodbruggen over onze vele waterwegen had men al twee jaar na de oorlog weer een compleet functionerend net. Een loc van de serie 3700 passeert met een sneltrein naar Roermond. Het eerste rijtuig is een 2e klasse rijtuig (serie 6011-6020) van Beijnes uit 1910, het meeste rechtse is een 3e klasse rijtuig van Werkspoor of HAWA uit 1930 (serie 6401-6485).

Voor de trein zijn twee van de drie zogenaamde *baken* zichtbaar, bedoeld voor treinen in de tegenrichting op dit enkelsporige baanvak. Deze baken waren als vooraankondiging geplaatst voor een seinpaal en gaven aan de machinist en stoker bij slecht zicht een echo van de langsrijdende trein zodat ze wisten dat een seinbeeld volgde.



Erik Jan Sachse

Vernielde spoorbrug bij Zaltbommel, foto collectie Schuld, collectie NVBS





MBS loc 7 Kikker nabij Haaksbergen, zomer 2001.

Tom Tand

Mei

6	Ma	13
7	Di	14
8	Wo	15
9 Hemelvaartsdag	Do	16
10	Vr	17
11	Za	18
12	Zo	19 1e Pinksterdag
19	Week	20



De Museum Buurt Spoorweg

Na haar oprichting op 21 februari 1967 is de MBS uitgegroeid tot een *rijdend spoorwegmuseum*, waarbij grote projecten als het bouwen van een watertoren, het heraanleggen van twee draaischijven, een locloods en oude overweginstallaties niet geschuwd werden. In juni 1989 kreeg de MBS een vervoerconcessie voor de zeven kilometer lange lijn van Haaksbergen naar Boekelo. Begon men met slechts één stoomloc, thans beschikt de MBS over vijf stoomlocs en zeven diesellocs die bedrijfsvaardig zijn. Eén van de meest unieke stoomlocs op Nederlandse rails is wel loc 2 met een staande stoomketel, gebouwd door Cockerill in 1926. We zien hem op de foto beneden in dubbeltractie met een gast uit Noord-Holland, loc 5 van de Museum Stoomtram Hoorn – Medemblik.

De omgeving van deze lijn is landschappelijk zeer fraai. De bossen en weilanden nodigen uit tot een wandeling, bijvoorbeeld nabij de in eigen beheer gebouwde halte Zoutindustrie. Tijdens zo'n uitstapje kunnen tijdloze plaatjes zoals op de grote foto boven gemaakt worden. Locomotief 7, de Kikker, komt ons hier tegemoet met een fraaie sleep oude rijtuigen. De Kikker is de oudste in Nederland gebouwde rijvaardige stoomloc. Ze werd in 1901 als Staatsspoor 657 door de Machinefabriek Breda afgeleverd, kreeg bij de overgang naar NS het nummer 8107 en kwam in 1952 terecht als loc 3 bij de suikerfabriek te Roosendaal. Op 17 juni 1968 kwam de loc naar Hengelo. Pas vijf jaar later begon de restauratie, die ruim 14 jaar zou duren. Een prachtig staaltje doorzettingsvermogen van de MBS-vrijwilligers.

Cockerill loc 2 met gastloc SHM 5 in voorspan langs de Geukerdijk tijdens een stoomfestival op 23 mei 1999, Tom Tand





NS 2450 op de Loozerheide tussen Budel en Weert, 5 april 1991.

Emiel de Block

Mei/Juni

20	2e Pinksterdag	Ma	27
21		Di	28
22		Wo	29
23		Do	30
24		Vr	31
25		Za	1
26		Zo	2
21	Week		22



Van Sahara tot Siberië

Tussen 1954 en 1957 werden 130 locomotieven van de series 2400/2500 gebouwd door Alsthom in Frankrijk. Ze waren aanvankelijk bedoeld voor het rijden in de lichte en middelzware goederdienst. Doordat *multiple* geschakeld kon worden, trokken ze ook zwaardere lasten. Ze waren overal in ons land te vinden, of dat nu de 2450 was in de *Sahara* van de Loozerheide tussen Budel en Weert of de 2418 in winterse omstandigheden in Budel zoals Illya Vaes het vastlegde op 12 februari 1991. Vanaf het midden van de jaren '70 verdween de een na de andere machine van het spoortoneel.

Voor een door de NVBS georganiseerde afscheidsrit werden vier locs door vrijwilligers speciaal geschilderd. Bij een extra afscheidsrit op 4 augustus 1991 kwam dit kleurrijke gezelschap 2400' en onder andere ook in IJmuiden. We zien de 2413 in de afleveringskleuren blauw/grijs, de 2444 in geel/grijs (vanaf 1971), de 2530 met zijn verhoogde cabine en lila kleur, daardoor ook wel *de Bisschop* genoemd, en helemaal achterop de 2450 in rood-bruin.

Na hun leven bij de NS zijn er enkele in Saoedi-Arabië terecht gekomen en een groot aantal kwam bij Franse aannemers in dienst bij de aanleg van hogesnelheidslijnen. Meestal in groepen van vier trokken ze dan de werktreinen. Op de foto van Tom Tand zien we vijf locs brullend aanzetten waarbij de rookpluim karakteristiek is.



NS 2418, te Budel, 12 februari 1991, Illya Vaes



Afscheidsrit in IJmuiden, 1991 met de 2413 + 2444 + 2530 + 2450, 4 augustus 1991, Emiel de Block

In Boxtel zien we de afnameproefrit voor de SNCF met de 2501 + 2449 + 2453 + 2403 + 2419, 25 april 1991, Tom Tand





Hogesnelheidsbioscoop in de ICE naar Basel, 2 juni 2006.

René Platjouw

Juni

3	Ma	10
4	Di	11
5	Wo	12
6	Do	13
7	Vr	14
8	Za	15
9	Zo	16
23	Week	24



In de 'bioscoop'

Voor iedere spoor- en trambelangstellende is het waarschijnlijk een van de hoogtepunten in de hobby om voor in een trein mee te kunnen rijden en de baan onder je te zien wegschieten. Helaas is het slechts aan weinigen gegeven om daadwerkelijk op de bok mee te mogen rijden. Daarom was er in de oude stroomlijnmotorrijtuigen van het type omBC, in de *dieselvijven* en in de elektrische treinstellen *Mat'40* van de NS een extraatje voor het publiek in de afdeling voorin. Men had achter de machinist een tussenschot met ramen gemaakt, waardoor de beleving van het "machinist zijn" kon worden ervaren. Deze afdeling werd ook wel de *bioscoop* genoemd. De glazen wanden werden later om twee redenen geblindeerd. De machinisten vonden het vervelend dat ze op de vingers werden gekeken, maar ook vonden sommige reizigers het angstig het spoor zo snel op zich af te zien komen, vooral bij overwegen.

Bij de ICE treinstellen van de Deutsche Bahn heeft men het idee echter nieuw leven ingeblazen. Zittend in het compartiment achter de bestuurderscabine heeft men een vrij zicht op de baan, die met meer dan 280 km/u onder je doorglijdt. In Nederland halen deze treinen hooguit de helft van die snelheid...



Doorkijkje in de cabine van de omBC 2904, NS publicatie, collectie Kiek Puister

In de bioscoop van een omBC, uit NS jubileumboek 1839-1939, collectie Willem Stephen van 't Schip





Ansichtkaart van het Gevers Deynootplein in al zijn glorie begin jaren '50.

Juni

17	Ma	24
18	Di	25
19	Wo	26
20	Do	27
21	Vr	28
22	Za	29
23	Zo	30
25	Week	26



Per tram naar Scheveningen

*'Er is geen zee zo distingué,
Als de Scheveningse zee,
Daar baadt alleen de haute volée.
En er is geen strand zo charmant,
Als het Scheveningse strand,
Daar flirt de bloem van Nederland.'*

Dat zong Louis Davids al voor de Tweede Wereldoorlog. Dat is te zien aan het chique Kurhaus met daarvoor het even statige Gevers Deynootplein en aan het publiek dat in 1904 keurig in de rij klaar stond om zich te laten vervoeren met de eerste elektrische trams van de HTM.

Op de grote foto is het plein nog domein van de trams, die er een dubbelsporige keerlus hadden. Tegenwoordig is het geheel verbouwd met appartementen. De tram- en buslijnen naar Scheveningen waren voor de HTM een lucratieve bezigheid waarvoor ook reclame gemaakt werd. Het strand en de Pier waren trekpleisters en dat zijn ze nog steeds. In de zomermaanden reed zelfs een speciale lijn 15. Wim Sonneveld zong een prachtig lied over de zomertram van Scheveningen:

*'Daar komt hij zwaar van ouderdom
Statig en traag het hoekje om van dromen en herinneringen
Hij belt, hij ziet me heus wel staan
Zijn open wagen achteraan, de zomertram van Scheveningen....'*

Behalve per HTM trams kon men de badplaats ook bereiken met de blauwe trams van de NZH die vlak naast het Gevers Deynootplein hun eindstation hadden. Na het strandbezoek kon je daar lange rijen passagiers aantreffen.



Motorwagen 17 als "elite-tram" circa 1904, collectie Tim Castricum



Advertentie van de HTM uit een tijdschrift uit 1941, collectie Willem Stephen van 't Schip

NZH A513+B502 staan gereed voor strandvervoer, 1 september 1954, Frits van Dam





Een metrostel van de serie 5300 rolt station Wilhelminaplein binnen, 24 september 2009.

René Platjouw

Juli

1	Ma	8
2	Di	9
3	Wo	10
4	Do	11
5	Vr	12
6	Za	13
7	Zo	14
27	Week	28



De Metro van Rotterdam

Toen prinses Beatrix en prins Claus op 9 februari 1968 de eerste rit van de Rotterdamse metro van het Centraal Station onder de Nieuwe Maas door naar het Zuidplein maakten, hebben ze vast niet bevroed dat het nog geen zes kilometer lange lijntje veertig jaar later uitgroeide tot een bijna 80 kilometer lang netwerk van metrolijnen. Vanuit het Rotterdamse centrum brengen de metro's ons onder andere naar Spijkenisse, Pernis, Ommoord, Nesselande, Capelle aan den IJssel en via de voormalige NS Hofpleinlijn naar Den Haag. Als de plannen doorgaan wordt ook het NS-spoor tussen Schiedam en Hoek van Holland (opening 1893, elektrisch 1935) in 2016 aangesloten op dit metronet waarbij dan een lijn ontstaat van Nesselande naar Hoek van Holland Strand. Het 40-jarige bestaan van de metro werd op 9 februari 2008 gepast gevierd met een extra rit en de uitgave van een fraai jubileumboek van de hand van Jan van Huijsloot en Joachim Kost. Van de feestelijke rit zien we stel 5260 (serie 5201-5271, Düwag, 1980-84) bij station Beurs aankomen. De eerste metrowagens 5001-5027 werden in 1966-67 door Werkspoor in Utrecht gebouwd en we zien één van de rijtuigbakken in aanbouw op een dia van Jur Deijs. Sinds 2003 is de gehele serie oude wagens afgevoerd op de 5024 na, die als eerste Nederlands museum-metrostel bij de Stichting ROMEO in de remise Hillegersberg is ondergebracht. In 1985 bereikte de metro De Akkers in Spijkenisse en de foto rechts toont een metro van de eerste series onder de karakteristieke kap van dit station. Er is bijna geen station gelijk bij de Rotterdamse metro en vele zijn architectonische hoogstandjes. Heel speciaal is ook de later toegevoegde halte Wilhelminaplein, die schuin in de op-/afrit van de tunnelbuis onder de Nieuwe Maas ligt. Er wordt via de omroep zelfs voor gewaarschuwd dat de vloer afloopt.



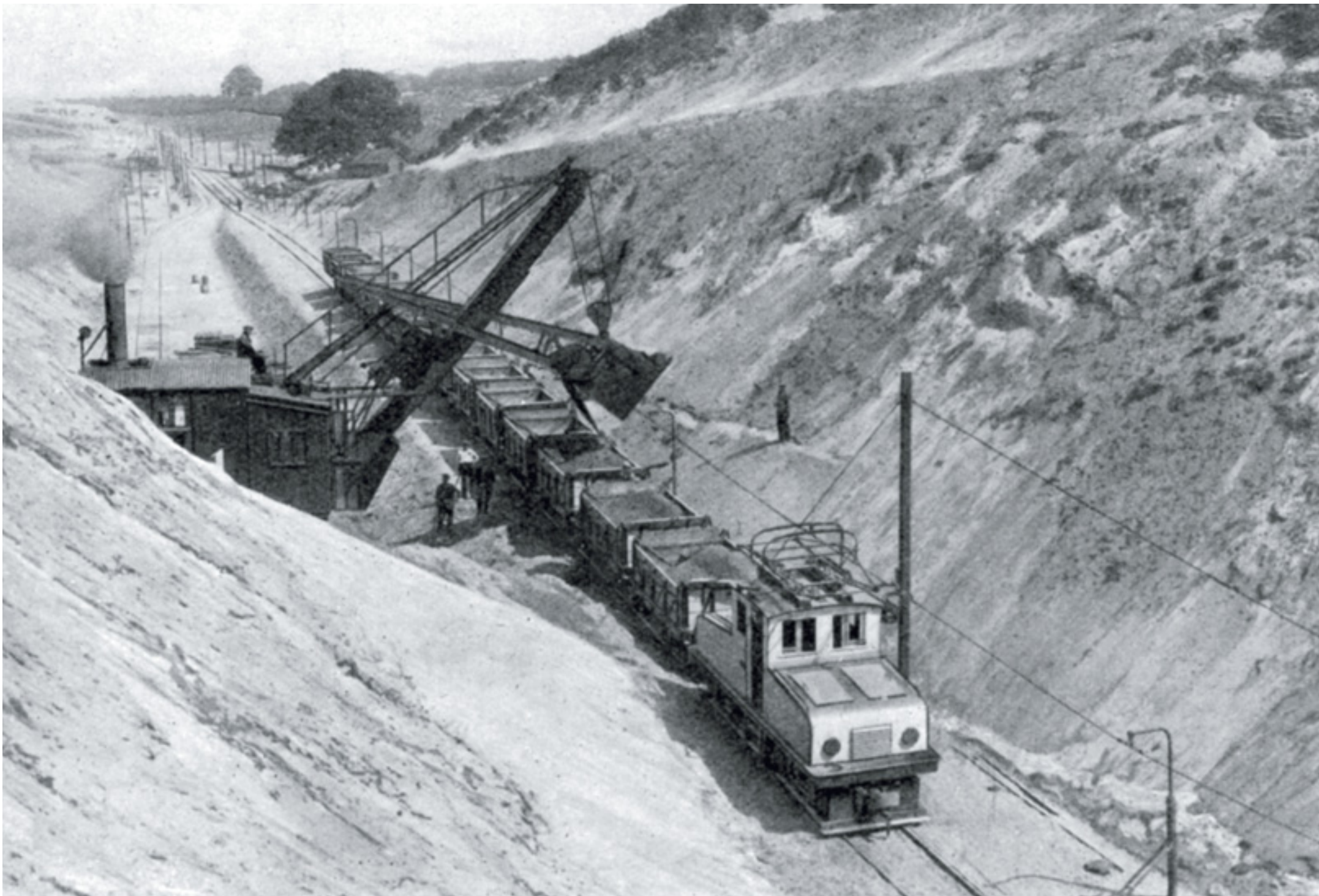
Werkspoor, bouw eerste serie RET metro's, maart 1967, Jur Deijs



Düwag 5260 met de extra rit voor "40 jaar metro", 9 februari 2008, Anneliese van der Sluis

Metro eerste type M te Spijkenisse, circa 1988, René Platjouw





Een stoomexcavateur braakt wolken uit bij het beladen van de zandwagens in Alteveer, circa 1920.

Foto Siemens-Schuckert

Juli

15	Ma	22
16	Di	23
17	Wo	24
18	Do	25
19	Vr	26
20	Za	27
21	Zo	28
29	Week	30



Zandtram in Arnhem

In Arnhem exploiteerde de GETA niet alleen een aantal tramlijnen voor passagiers. Men hield zich ook bezig met transport van groenten, mest en zand. Met zandvervoer was men al in 1918 begonnen, maar tussen 1920 en 1923 was er zelfs een aparte lijn voor dat zandtransport. In de hoger gelegen wijk Alteveer werd zand afgegraven voor ophoging van lager gelegen stadsdelen, vooral het Arnhemse Broek. Via speciaal daarvoor aangelegde sporen werd dit industriegebied in aanleg bereikt. Aanvankelijk werden de zandwagens met een vijftal in eigen beheer gebouwde motorgoederenwagens (serie 34-38, daterend uit 1918 of 1919) getrokken, maar in 1920 werden twaalf sterke vierassige elektrische lokomotieven (serie 39-50, gebouwd door Siemens-Schuckert) afgeleverd voor dit zandvervoer. Er werden maar liefst 145 kiepwagens voor deze transporten aangeschaft. Op de grote foto zien we de belading van de zandwagens door middel van een stoomexcavateur. De bovenleiding voor de locomotieven was hier zijdelings van het spoor opgehangen. Op de locomotieven waren hiervoor kleine uitklapbare hulp-stroomafnemers aangebracht. Naarmate het zand werd afgegraven kon men de sporen opzij schiften, waarbij de zijleiding met het spoor meeschoof. Er werd met deze transporten zo'n anderhalf miljoen kubieke meter zand verplaatst.



Locomotief van Siemens Schuckert met de speciale zijbovenleiding, circa 1920, foto Siemens-Schuckert

Het lossen van het zand in industriegebied Het Broek te Arnhem, circa 1920, foto Siemens-Schuckert





LINT 37 komend vanaf Zutphen in de boog nabij Eefde, 29 april 2011.

Egbert Elenbaas

Juli/Augustus

29	Ma	5
30	Di	6
31	Wo	7
1	Do	8
2	Vr	9
3	Za	10
4	Zo	11
31	Week	32



SYNTUS in de Achterhoek

Sinds 1999 is de vervoersmaatschappij SYNTUS actief in diverse regio's in oost-Nederland. Het is een zogenaamde *joint venture* tussen NS en de Franse vervoerder Keolis. De naam is niet zomaar gekozen, het staat voor **SY**Nergie Trein en **buS**, en dat staat weer voor een samenhangend netwerk van bus- en spoorlijnen. De samenhang gaat zelfs zover dat een machinist ook buschauffeur is en omgekeerd.

De Achterhoek, de Betuwe, Salland en Twente zijn het werkterrein voor dieselmechanische treinstellen serie 21-45 van het type LINT 41/H, gebouwd door Alstom in hun vestiging in Salzgitter (D). Ze hebben een lage vloer en zijn 41 meter lang. Twee treinstellen, de 44 en 45, kregen een rode uitmonstering met daarop het regionale *Twentse Ros*. Apart zijn de handtekeningen van bekende Achterhoekers die op de treinstellen prijken. Op de grote foto komt de 37 met de naam van Gerard Tebroke, een oud-langeafstandsloper, ons tegemoet vanaf Zutphen in de bocht nabij Eefde.

We zien de 45 met de naam van Hennie Kuiper, een oud-wielrenner, op de brug over een zijkanaal van het Overijsselsch kanaal in Vroomshoop. Bij een overweg met de Binnenweg langs het Afleidingskanaal in de buurt van Eefde werd de 29, Sandra Vanreijns, een countryzangeres, gekiekt. Bij de laatste aanbestedingsprocedure raakte Syntus het vervoer in de Achterhoek en de Betuwe kwijt aan de vervoerder Arriva, die vanaf eind 2012 daar de scepter zwaait. Wat er met de amper tien jaar oude treinstellen gaat gebeuren is onduidelijk.



LINT 29 langs het Afleidingskanaal bij Eefde, 29 april 2011, René Platjouw



LINT 45 in Vroomshoop, 23 maart 2012, Peter Meurs





PCC 1313 en bijwagen 2107 in de Grote Marktstraat te Den Haag, 27 februari 1992.

Karel Hoorn

Augustus

12	Ma	19
13	Di	20
14	Wo	21
15	Do	22
16	Vr	23
17	Za	24
18	Zo	25
33	Week	34



1300'en

Voor het jaar 2013 zochten we bij trams naar nummers met een 13 erin. In Den Haag en Rotterdam reden ooit 1300'en en we zien op de grote foto de PCC 1313 van de HTM in de Grote Marktstraat met achter zich aan de gemotoriseerde bijwagen 2107. Op de foto rechts rijdt Düwag 1313 van de RET op de Coolsingel.

Deze wagen (en de hele serie 1300 van de RET) heeft een geschiedenis. De 1313 was een in 1965 door Düwag afgeleverde enkelgelede tram met het nummer 263. In 1975 kreeg hij een tussenbak en werd hij vernummerd in 313 om in 1983 weer te worden ingekort tot enkelgelede. Met een één voor het bestaande nummer werd het zo de 1313. In juni 1986 werd deze wagen afgevoerd.

In Amsterdam heeft niet een 1300 rondgereden. 1298 was het dichtstbijzijnde nummer. Door de komst van nieuwe bussen in de jaren vijftig werd er voor het bestaande nummer van de resterende wagens uit de serie *grootbordessers* 236-300 het cijfer één geplaatst. Aangezien motorwagen 300 kort daarvoor al afgevoerd was heeft het nummer 1300 in de hoofdstad dus niet bestaan. Naast de 1297 op het Amsterdamse Stationsplein (toevallig wel op lijn 13) staat een nog vrijwel nieuwe 551 op lijn 1.



Düwag 1313 op het Weena te Rotterdam, 14 juni 1984, Karel Hoorn

GVB 1297+835 op lijn 13 en enkelgelede 551 op lijn 1 op het Amsterdamse Stationsplein, 14 augustus 1957, Hans Kaper





Het ondergrondse station Blaak te Rotterdam met een plan V in de stoptreindienst richting Rotterdam Centraal, 10 april 2010.

René Platjouw

Augustus/September

26	Ma	2
27	Di	3
28	Wo	4
29	Do	5
30	Vr	6
31	Za	7
1	Zo	8
35	Week	36



Plan V

Lange tijd was het *materieel '64*, ook wel plan V voor de tweewagenstellen (serie 401-438, 441-483 en 801-965) en plan T voor de vierwagenstellen (serie 501-531), te vinden op vrijwel alle stoptreindiensten in ons land. De 501 kwam als *Treinstel Toekomst* met tal van vernieuwende extra's al in 1961 op de baan. Sinds 1964 werd door Werkspoor een groot deel van de serie afgeleverd, maar na het afleveren van de 840 in 1972 werd de rijtuigfabriek stilgelegd en ging de bouw van de serie helemaal over naar Talbot in Aken. Daar kwam de laatste plan V van de productielijn in 1976. Ze trekken snel op en kunnen met gemak de 130 km/u dienst-snelheid volhouden. Kwamen ze aanvankelijk in het groen in dienst, door de invoering van de nieuwe huisstijl in 1968 kregen ze vrij snel allemaal het gele jasje. Ook een blauw jasje staat het plan V goed. Een blauw beplakt stel komt de *PROTOS* treinstellen van Connexxion regelmatig te hulp op de Valleilijn. Met de komst van de Schiphollijn steeg plan V tot grote hoogten. Met een paar vleugels eraan en goede motoren vloog de NS-vliegtrein van de toen verstrekte folders af, rechtstreeks de blauwe reclamebanen in....



Plan T, ELD4 516, onder de kap van Amsterdam CS, 26 februari 1969, Bert Stortenbeker



De door Connexxion ingehuurde NS 867 kruist PROTOS 5034 in Lunteren op de Valleilijn, 12 april 2011, Egbert Elenbaas

Promotiefolder voor de Schiphollijn, collectie René Platjouw





NZH A77 op een persrit tien dagen voor het beëindigen van de exploitatie, 20 september 1956.

Zwart/wit foto van Frits van Dam, ingekleurd door Peter Günther

September

9	Ma	16
10	Di	17
11	Wo	18
12	Do	19
13	Vr	20
14	Za	21
15	Zo	22
37	Week	38



Waterland, 'a tourist attraction'

De Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij opende een stoomtramlijn tussen Amsterdam en Edam in 1888, vijf jaar later gevolgd door een lijn naar Purmerend en Alkmaar. Hiervoor was een nieuwe concessie en zelfs nieuwe naam nodig: de Tweede Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij. In 1932 nam de NZH de exploitatie over en werden de lijnen naar Purmerend en Edam onder de draad gebracht en de laatste doorgetrokken tot Volendam. Op de kleine foto onderaan staat tramloc 11 *Alkmaar* langs het nieuwe tracé op de Meeuwenlaan in Amsterdam. Het zijn de laatste dagen van de stoomtram in begin 1932. De bovenleidingmasten zijn al geplaatst.

Voor de vissersdorpen Volendam en Marken met hun typische huisjes en klederdracht brachten vele toeristen op de been. Vanaf het *Koffiehuys* aan het Stationsplein in Amsterdam ging men met een veerbootje over het IJ naar het tramstation in Noord. Van daar met de *Marken Expres* naar Volendam en vervolgens met een boot naar het eiland Marken.

Als tractievoertuigen werd een aantal *Metallurgiques* uit 1904 en *Sloterdijkers* uit 1916 naar Waterland overgebracht. De *Sloterdijkers* waren oorspronkelijk tweewassige bijwagens bij de Eerste Nederlandsche Elektrische Tram-Maatschappij, serie 51-55, gebouwd door Beijnes in 1899. In 1904 kregen ze draaistellen en gingen ze als bijwagens serie 73-77 bij de Elektrische Spoorweg Maatschappij op de lijn Amsterdam-Zandvoort rijden. Voorzien van motoren werden het in 1916 motorwagens voor de lokaaldienst Spuistraat - Sloterdijk, wat hun bijnaam verklaart.

Helaas kwam het einde van de lijn naar Purmerend al in 1949; de lijn naar Volendam wist het nog tot 30 september 1956 vol te houden. De bevolking nam massaal afscheid van "hun" tram. De foto van de A77 werd een week voor de opheffing door Frits van Dam gemaakt tijdens een speciale rit voor persfotografen en het *Polygoonjournaal*. Niet alleen de tram verdween, ook de zakken bij de kolenboer - een bijna uitgestorven beroep - zijn een markant en verdwenen tijdsbeeld. Bij het NZH-bedrijfsmuseum in Haarlem staan de A14 en de BY2, die na hun restauratie de herinnering aan dit aparte bedrijf levend zullen houden.



Openingsrit van de elektrische tram te Monnickendam, 16 augustus 1932, collectie Karel Hoorn



Tramloc 11, Alkmaar, circa 1932, Meeuwenlaan, (collectie?) Jan Voerman



De 1714 met DD-AR stam 7308 bij Utrecht-Lunetten, 14 april 1994.

Illya Vaes

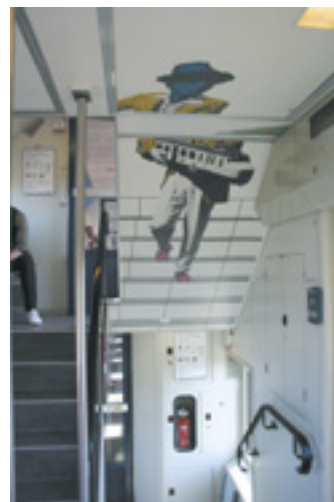
September/Oktober

23	Ma	30
24	Di	1
25	Wo	2
26	Do	3
27	Vr	4
28	Za	5
29	Zo	6
39	Week	40



Trappetje op, trappetje af

De toename van het vervoer in de spits vormde een probleem voor de NS waarvoor een oplossing moest worden gevonden. In oktober 1980 kwam een stam dubbeldeksrijtuigen van de SNCF voor proeven naar ons land. Dagelijks reed men hiermee, meestal getrokken door een loc van de serie 1100, een slag tussen Amsterdam en Amersfoort. Voortbordurend op dit concept werd een eigen type dubbeldekker (*DDM-1*) ontwikkeld met vooral meer stahoogte in de compartimenten. In 1985 werden de eerste van een serie van 73 rijtuigen in dienst gesteld. Het waren vast gekoppelde combinaties van zes of zeven rijtuigen met een 1600 als trek- duwkracht. De stuurstandrijtuigen kregen namen en afbeeldingen van bedreigde diersoorten. Ook had de NS een primeur met zogenaamde *plafondkunst* op de balkons. In 1989 werd een vervolgsérie besteld (DDM-2/3 ofwel DD-AR), die in kortere treinstelcombinaties van drie of vier rijtuigen gekoppeld werden, ieder met hun eigen locomotief van de serie 1700. Soms hebben twee gekoppelde combinaties van slechts zes rijtuigen daardoor twee locomotieven! Een deel van die locomotieven is vervolgens weer vervangen door zes-assige motorrijtuigen, mDDM. Inmiddels zijn de tijden weer veranderd. De dubbeldekkers worden in het stoptreinverkeer afgelost door nieuwe Sprinters en gaan voor een groot deel over naar het Intercityverkeer. Daarvoor ondergaan ze een grote verbouwing tot luxe vier- of zeswagentreinstam, DDZ genoemd, waarbij onder andere gezellige zitjes aan het publiek worden aangeboden. Uiterlijk vallen ze op door hun blauwe “voorhoofd”.



SNCF dubbeldekkers op proef tussen Amsterdam en Amersfoort, oktober 1980, René Platjouw

Foto linksonder: plafondkunst op het balkon van een dubbeldekker, René Platjouw

DDZ 7503 tijdens een geluidsmetrit tussen Zwolle en Amersfoort bij Putten, 4 oktober 2011, Cees Romeijn





Protos treinstel 5032 van Connexion bij Barneveld-Noord op de Valleilijn, 14 oktober 2007,

Tom Tand

Oktober

7	Ma	14
8	Di	15
9	Wo	16
10	Do	17
11	Vr	18
12	Za	19
13	Zo	20
41	Week	42



Herfst

In de herfst ondervinden spoor- en tramwegen de nodige problemen. Is er geen regen of mist, dan zijn er wel herfststormen en vallende blaadjes. Die blaadjes worden door de wielen van de railvoertuigen tot pulp vermalen, waardoor het lijkt alsof de rails met zeep zijn ingesmeerd. Vaak is dat zichtbaar aan de zwarte koek op de anders zo glimmende spoorstaven.

Maar de herfst is natuurlijk ook een heel mooi jaargetijde, waarin de natuur zich hult in een warme kleurenpracht. Op de grote foto heeft Tom Tand de Valleilijn tussen Amersfoort en Ede-Wageningen voor ons vastgelegd. Het hemelsblauw van een Connexxion *PROTOS* treinstel vormt een mooi contrast met het bruin van de bomen en het groen van het gras.

Aangezien de fabrikant Fahrzeugtechnik Dessau waar de zes treinstellen (serie 5031-5035 uit 2008 plus een prototype uit 2006) gemaakt werden op de fles is, blijven dit vijf unieke treinstellen op Nederlandse rails. Het prototype ging weliswaar terug naar Dessau om aangepast te worden aan de anderen, maar door problemen keert het vrijwel zeker niet meer terug.

Bij metro, tram en sneltram kunnen ook mooie plekjes gevonden worden met herfsttinten. GVB sneltrams 70 en 71 staan op de Buitenveldertse-laan bij de halte Boelelaan/VU klaar om naar het CS te vertrekken. In Rotterdam wordt het grijs van Citadis 2052 geflankeerd door de kleuren langs de Melanchtonweg. Op de onderste foto passeert ons sneltram 5013 richting Nieuwegein Zuid. De groen/gele kleuren van Connexxion wijken sinds begin 2012 voor lichtgeel en grijs, waardoor een foto op deze plek een komende herfst weer anders zal zijn.



Sneltrams 70+71 bij de halte Boelelaan/VU, 29 oktober 2011, Boudewijn Deurvorst



RET Citadis 2052 op de Melanchtonweg, 29 oktober 2011, René Platjouw

Sneltram 5013 richting Nieuwegein Zuid in de bocht bij de Marimbalaan kort na de halte Zuilenstein, 1 november 2011, René Platjouw





Bosbouw met paardentraction te Plan Inclinat Siclau, 27 mei 1999.

Gerard de Graaf

Oktober/November

21	Ma	28
22	Di	29
23	Wo	30
24	Do	31
25	Vr	1
26	Za	2
27	Zo	3
43	Week	44



Beestachtig

Tot de komst van mechanische tractie was het paard van groot nut voor de mens. Dankzij de gladde stalen staven, die wij rails noemen, kon één paard zeer grote lasten trekken. In Nederland hebben veel paarden-tramlijnen bestaan, niet alleen in de grote stad, maar ook op het platteland. Maar deze twee weken kijken we naar de industrielijntjes. Daar werden werkpaarden gebruikt om lorries over de rails te trekken. Nabij Loppersum werden in begin 20e eeuw de Wirdumer wierde afgegraven. Wierde is Gronings voor *terp*. De grond van deze ophogingen bleek een goede grondverbeteraar wanneer het werd uitgestrooid op bijvoorbeeld een zanderige akker. Voor de arme bevolking was hiermee geld te verdienen en vele wierden werden afgegraven. Simpele rails maakten het slepen van de volgeladen lorries met de vruchtbare grond gemakkelijk.

Het bij de steenfabriek Malburgen werkende paard had het waarschijnlijk heel wat beter dan de paarden die tot ongeveer 1935 in de mijnen dienst deden. De mijnpaarden leefden hun leven onder de grond, hadden daar hun eigen stallen en werden soms helaas blind, omdat ze tot hun bezwijken nooit meer boven in het daglicht kwamen. De foto uit circa 1910 werd in de gangen van Staatsmijn Wilhelmina gemaakt. En als u dacht dat paarden niet meer bij het spoor gebruikt worden, dan heeft u het mis. Bij Plan Inclinat Siclau in Roemenië wist Gerard de Graaf op 27 mei 1999 de grote foto te schieten. Een met hout beladen wagen wordt verplaatst door een paard als rangeerende kracht. Deze boslijn van Covasna naar Comandau werd helaas in de tweede helft van dat jaar gesloten. In 2003 werden bij een steenfabriek te Iwno in Polen nog paarden gebruikt. En als die fabriek nog steeds stenen produceert, gebeurt het daar misschien nog steeds op deze manier, wie weet....



Afgraving van een wierde bij Wirdum, circa 1918, ansichtkaart collectie NVBS



Steenfabriek Malburgen, 20 mei 1964, Karel Hoorn

Mijnpaard in de Staatsmijn Wilhelmina in Terwinselen, circa 1910, collectie Gerard de Graaf





NS 3737 met Belgische rijtuigen van de ZLSM passeert Berkel-Enschot tijdens een gezelschapsrit ter gelegenheid van 100 jaar Meiereische Vereniging, 8 september 1996.

Tom Tand

November

4	Ma	11
5	Di	12
6	Wo	13
7	Do	14
8	Vr	15
9	Za	16
10	Zo	17
45	Week	46



Stoomsfeer

Met de stoomwet onder mijn kussen... zongen Ed en Willem Bever jaren geleden in de *Fabeltjeskrant*. Dat gold ooit voor iedere rechtgeaarde NVBS'er. Stoom blijft boeien, of dat nu bij een klein model van een stoomwals is of bij een reusachtige statische machine in een oud stoomgemaal. Officieel was het op 7 januari 1958 in ons land gedaan met de stoomtractie op NS-sporen. De 3737 trok de laatste stoomtrein van Geldermalsen naar Utrecht Maliebaan, het Spoorwegmuseum in. Toen de NVBS in 1971 haar veertig jarig jubileum vierde kwam een Duitse stoomgigant weer op de baan, waarbij de directie in Utrecht werd overweldigd door de enorme belangstelling van het massaal toegestroomde publiek. In het NS jubileumjaar 1989 maakten verschillende stoomlocomotieven uit Europa tot ieders genoegen hun opwachting bij de stoomparades in Utrecht. Heel even was daar weer de sfeer van vroeger, die we op de onderste foto zien, waarbij drie sneltreinen uit deze stad vertrekken in 1929. Geheel links staat een lokaaltrein gereed op het buurtspoorwegstation. Hier vertrokken treinen in de richtingen Hilversum, Baarn, Amersfoort en Zeist.



NS 5529 te Stadskanaal Hoofdstation, 2 mei 1953, Jan de Jongh

De sneltreinen gaan v.l.n.r. in de richting van Amersfoort, Amsterdam en Gouda. Op de kleine foto rechts staat de loc 5529 te Stadskanaal Hoofdstation gereed voor vertrek. Op deze plek kunt U ook vandaag de dag met de STAR nog een rit maken achter een stoomloc.

Utrecht in 1929 met vertrekkende treinen, uit NS jubileumboek 1839-1939, collectie Willem Stephen van 't Schip





Alle sporen onder de kap in gebruik, 17 juni 1998.

Emiel de Block

November/December

18	Ma	25
19	Di	26
20	Wo	27
21	Do	28
22	Vr	29
23	Za	30
24	Zo	1
47	Week	48



Zwols kapsel

In 1868 kreeg Zwolle een nieuw stationsgebouw met een grote perronkap. Die kap was uitgevoerd met zogenaamde *sikkelspanten*. Ook de overkappingen van o.a. Utrecht Maliebaan, het Weesperpoortstation in Amsterdam en het station van Leeuwarden hadden deze Engelse constructie. Van deze kappen waren in begin jaren '90 nog slechts de spanten van Zwolle en Leeuwarden over. De constructie van de Zwolse kap was in de loop der jaren zo verzwakt dat restauratie niet meer mogelijk bleek. Daarom werd in 1994 besloten een nieuwe kap te maken waarin aan de oostkant een gerestaureerd spant van de oude kap werd opgehangen. Het ontwerp kwam van architect J. Garvelink van het NS Ingenieursbureau. Was de overspanning van de oude kap 20,1 meter, de nieuwe kap overspant 30 meter.

Op de grote foto van 17 juni 1998 trof Emiel de Block alle sporen onder de kap in bedrijf. De Intercity's vanuit de Randstad van en naar het noorden flankeren op het middenspoor een plan V waarmee – gezien het seinbeeld – gerangeerd wordt. Hetzelfde geldt voor de Koploper op het rechtse kopspoortje. Links staat een Buffel ronkend gereed voor een slag naar Kampen. Op de onderste foto zien we het zojuist opgeleverde station Zwolle in 1868. Links staat loc 26 van de Staatsspoorwegen (serie 21-78, Beyer Peacock).



Artistieke kijk op de nieuwe kap



Het ingebouwde oude sikkelspant in de nieuwe kap, 1 mei 2012, René Platjouw

Loc 26 van de Staatsspoorwegen bij het nieuwe Zwolse Station in 1868, uit NS jubileumboek 1839-1939, collectie Willem Stephen van 't Schip





ACTS loc 6702 te Leeuwarden, 7 december 2010.

Björn Nielsen

December

2	Ma	9
3	Di	10
4	Wo	11
5	Do	12
6	Vr	13
7	Za	14
8	Zo	15
49	Week	50



'Okkasies'

De oudjes doen het nog best is een vaak gehoord gezegde. En waarom ook zou je iets afdanken als het nog goed functioneert? Om even in ons belevingsgebied te blijven: er zijn vele locomotieven en treinstellen afgevoerd, die beslist nog wat langer hun trouwe diensten hadden kunnen vervullen. Daar is men inmiddels ook achter gekomen, gezien de talloze locomotieven die een tweede, soms wel derde leven krijgen bij andere vervoerders op het spoor.

Onze Nederlandse 1200'en, Duitse V100 diesels, zware Belgische diesellocs van de reeks 63, ja zelfs al afgedankte NS 1600'en, het zijn voorbeelden van een nieuwe denkwijze. In nieuwe jasjes gestoken doen al die locs nog steeds waarvoor ze ooit gemaakt zijn: treinen trekken. En dat kleine zinnetje kun je op twee manieren opvatten, want niet alleen trekken ze zware goederentreinen, ook trekken ze ons als belangstellenden naar het spoor, met een camera in de aanslag. Want het spoor wordt steeds kleurrijker met al die nieuwe maatschappijen. We zien op de grote foto in nachtsfeer de 6702 rangeren met een goederentrein van ACTS in Leeuwarden. De locs van de reeks 63 van de NMBS wogen 80 ton en werden tussen 1961 en 1966 door La Brugeoise et Nivelles en General Motors geleverd. Sinds 2003 zijn ze buiten dienst. De bij ACTS rijdende exemplaren werden genummerd in de serie 6700. Sinds 2012 gaat een deel verder in nieuwe oranje jasje bij de firma LOCON.

En staat het rode DB-jasje niet fraai bij de 1615 in Beverwijk?



NMBS 6326 met een sleep ijzerertswagens bij Eekeren-boven (B), zomer 1986, Egbert Elenbaas



DBSchenker 1615 te Beverwijk, 30 maart 2012, Henk Zwoferink

Kleurrijk treffen in Amersfoort, oranje LOCON 9802, geel/blauwe NS-VIRM en groen/grijze 2814 van NMBS logistics, 7 februari 2012, René Platjouw



Problemen met een drukveerwissel in de Leidsestraat in de strenge winter van 1979.

René Platjouw

December

16	Ma	23
17	Di	24
18	Wo	25
19	Do	26
20	Vr	27
21	Za	28
22	Zo	29
51		
	Ma	30
	Di	31
Week		52/1



Wisselend winterweer

Het koude jaargetijde is nogal wisselvallig. Het kan vriezen, het kan dooien. Sneeuw, ijzel en verkeer zijn twee zaken die niet prettig samengaan of je moet je per slee willen verplaatsen. Wissels bij tramwegen geven de nodige problemen bij sneeuwval, maar daar kun je als bestuurder zelf iets aan doen met een wisselijzer en bezem. In de Leidsestraat gaven de drukveerwissels bij de wisselplaatsen op de bruggen elke winter wel moeilijkheden zoals zichtbaar tijdens de winter van 1979. Dat was voorbij toen de Leidsestraat in 1980 voorzien werd van strengelspoor. Op het Weena in Rotterdam lijkt vierasser 401 met pekelaanhanger 2020 bijna vastgelopen in de sneeuw. Een bezem moet soelaas bieden. De foto op het Buitenhof in Den Haag toont motorwagen 805 met daarachter PCC 1001. Door ijzel was de tram die dag vrijwel het enige vervoer op straat. Ooit werden in de wintermaanden bij sneeuwval peketrans ingezet, die bij wissels een flinke plas van de zilte brij deponeerden wat bevrozing vertraagde. Maar peketrans zijn ouderwets, dacht men op hoger niveau. Men was vergeten dat droge sneeuw ook isoleert. Met veel vrije banen komt het op de weg gestrooide zout nauwelijks op de trambaan terecht. Met als gevolg hapering of zelfs stranding. Omdat de HTM, met veel vrije banen dit aan den lijve heeft ondervonden zijn daar weer peketrans beschikbaar. Tegenwoordig vertrouwt men wel wat al te veel op de techniek. We zullen het maar niet hebben over de wissels en hun verwarmingen bij de spoorwegen in Nederland. Ze lijken wel van een heel andere makelij vergeleken bij die in Alpenlanden en in het hoge noorden van Scandinavië. Of zouden we in onze lage landen gewoon last hebben van *the wrong kind of snow*, zoals ze ooit in Groot Brittannië als excuus aanvoerden?



RET 401 met pekelaanhanger 2020 op het Weena in Rotterdam, 11 januari 1959, Henk Mertens

HTM 805 op het Buitenhof in Den Haag, 23 januari 1979, Johan Blok



Foto omslag: Van twee naar acht sporen

De eenvoudige halte Bijlmer uit 1971 langs de lijn Amsterdam – Utrecht werd in 1977 gecombineerd met een metro-halte van de Oostlijn. Ruim vijftientig jaar later ging het station opnieuw op de schop. Het nieuwe station is een gezamenlijk ontwerp van het Britse architectenbureau Grimshaw Architects (architect Neven Sidor) en Arcadis Architecten (architect Jan van Belkum). Zij leverden een huzarenstukje door tussen 2000 en 2007 deze halte te verbouwen tot een zessporig station met aansluiting op de Utrechtboog. Ondanks alle bouwactiviteiten bleef de treindienst zoveel mogelijk doorgaan. Sinds 10 december 2006 is de naam gewijzigd in Amsterdam Bijlmer ArenA (ja echt, met een hoofdletter aan het eind!). We zien op 7 april 2009 metrostel 86 op lijn 50 richting Isolatorweg naast Sprinter 2967 van de NS richting Amstelstation. Soms trekken trein en metro een kort sprintje samen....

Foto: Anneliese van der Sluis

Beste NVBS-leden,

Voor jullie ligt de kalender voor het jaar 2013. Nadat de kalenders in de nieuwe stijl van 2011 en 2012 goed waren ontvangen, was het voor ons de vraag of we weer zo'n mooie kalender konden maken. We hebben ons best weer gedaan en wij zijn er tevreden over! Vanaf deze plaats bedanken wij alle fotografen en inzenders. Zonder hen en zonder de hulp van de medewerkers bij het NVBS archief in Amersfoort was deze kalender niet mogelijk geweest. We hebben een aantal ingezonden, maar niet gebruikte, foto's bewaard. Ook onze dank aan de "meelezers", Dirk Eveleens Maarse en John Krijgsman. Zij hebben ervoor gezorgd dat de begeleidende teksten (hopelijk) geen fouten bevatten. Vinden jullie toch nog fouten dan lezen wij dat graag via kalender@nvbs.com. Wij, als commissie, hopen dat jullie de editie 2013 weer met veel genoeg zullen ophangen en gebruiken.

Martin Bos,
Coördinator Kalendercommissie

De kalendercommissie, van links naar rechts: Gert Jan Binkhorst, Emiel de Block, Martin Bos, Karel Hoorn en René Platjouw.



Oude omslag van dienstregeling NS, collectie Kiek Puister.