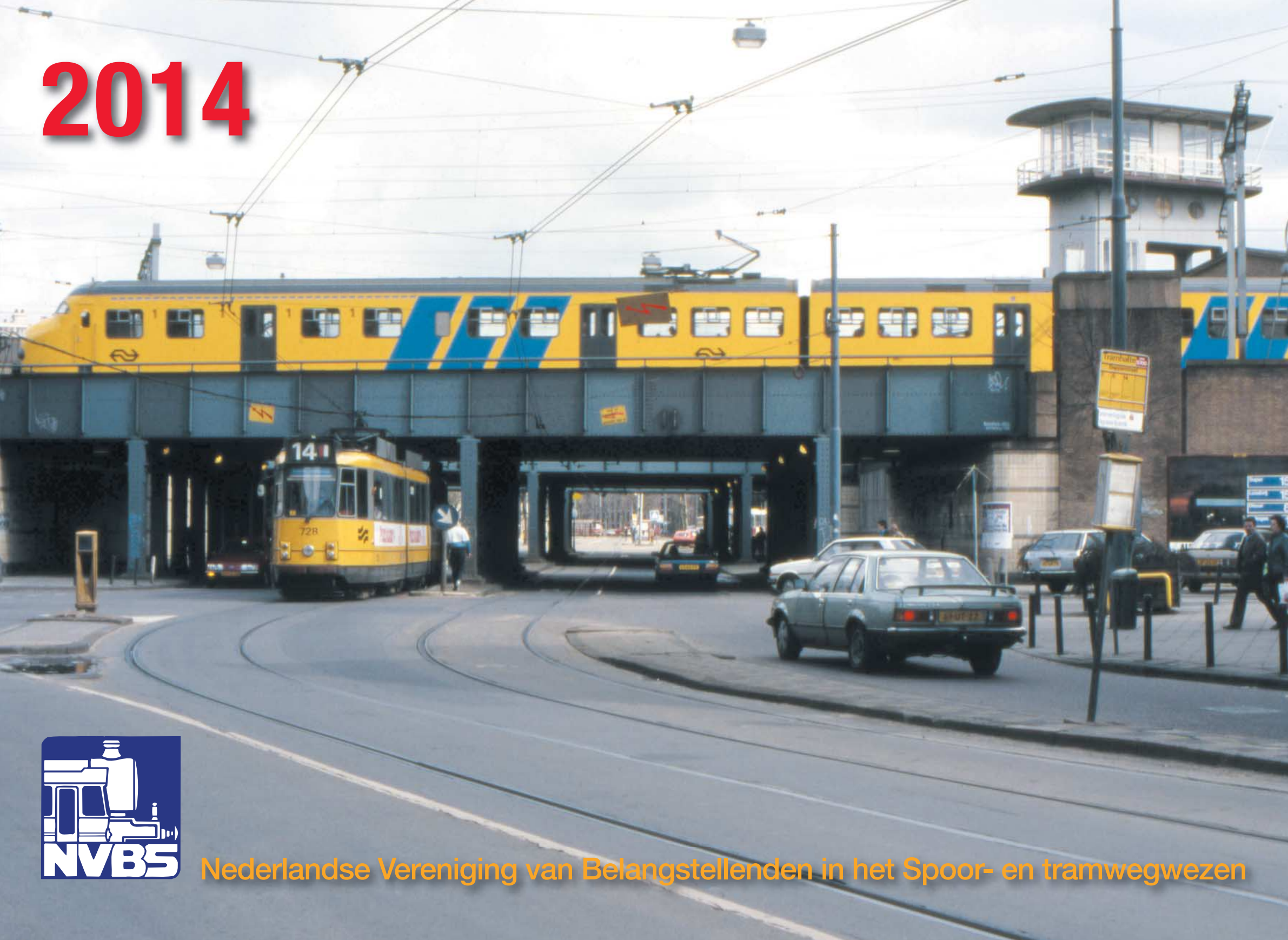


2014



Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen



Stoomlocomotief NS 1393 vertrekt vanuit Apeldoorn naar Zwolle, terwijl de NS 1443 even wacht tot de fotograaf het spoor heeft vrijgemaakt; 25 augustus 1934.

Foto: (SNR)

December/Januari

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



De 'Grote Groenen'

Voor deze kalender zochten we naar een mooie foto van locomotief 1400, en liever nog de 1414. Die hebben bestaan, maar een bruikbare foto vonden we niet. Hert waren er twee uit de serie die bekend werd onder de naam *Grote Groenen*.

Vergeleken met latere Nederlandse stoomlocomotieven waren de *Grote Groenen* helemaal niet zo groot, maar in 1880 bij de aflevering van de eerste 1 B locs van deze serie zag men dat anders. Het type was zo succesvol dat de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) er maar liefst 176 van liet bouwen bij Beyer Peacock & Co. Ltd. in Gorton bij Manchester; de laatste werd in 1895 afgeleverd. De Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg-Maatschappij (NBDS) kocht er ook drie. Toen in 1921 de samenwerkende maatschappijen de gemeenschappelijke "NS nummering" invoerden kregen ze de nummers 1301-1479, inclusief de drie NBDS-locs. Het is tot dusver de grootste serie locomotieven in Nederland, uitgezonderd de 237 Britse oorlogslocomotieven 4301-4537. Vanaf 1924 werden ze langzamerhand buiten dienst gesteld; de laatste werd pas in 1940 afgevoerd. In 1939 werd de 1326 al voor een toekomstig spoorwegmuseum terzijde gesteld en opgeslagen in Maastricht. Hoewel deze loc ernstig beschadigd raakte door de acties van een Duits 'Sprengkommando' bij hun terugtocht uit Maastricht in 1944, werd hij midden jaren vijftig gerestaureerd en staat hij tegenwoordig als SS 326 te pronken in het Spoorwegmuseum te Utrecht.



Staatsieportret van de SS 337 in Utrecht Centraal Station; circa 1938. Foto: SNR

Stoomlocomotief NS 1382 klaar voor vertrek circa 1938. Foto: SNR



Stoomlocomotief SS 326 staat glimmend langs het perron van het Spoorwegmuseum op 25 mei 2013. Foto: René Platjouw





Stadler-treinstel 524, 'Jaap en Aleid Rensen' van vervoerder Arriva, stuift vlak na de splitsing bij Herfte in de richting van Dalfsen. 25 januari 2013.

Foto: Egbert Elenbaas

Januari

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



Zwolle – Emmen, de Vechtdallijnen

De gehele spoorlijn tussen Zwolle via Emmen naar Stadskanaal werd in 1905 in gebruik genomen. In 1946 werd al het vervoer tussen Emmen en Stadskanaal gestaakt. Het resterende gedeelte tussen Zwolle en Emmen kende stoomtractie tot de jaren '50 toen eerst Blauwe Engelen en daarna dieseldrieën (plan U) het gingen overnemen. De dieseldrieën bleven jarenlang de lijn trouw tot de elektrificatie 1987. Vanaf 1993 tot en met 2005 mochten de negen treinstellen SM '90 hun rijkunsten vertonen op het baanvak. Deze 'Railhoppers' waren op tal van punten nieuw. De gebruikte technieken, draaistroomtractie, indeling van het interieur en ook vormgeving zijn terug te vinden in later gebouwd materieel als het DM '90 en de alom tegenwoordige treinstammen VIRM. Na het SM '90 reden treinstellen plan V (mat'64) de dienst op Emmen. Laatstgenoemde waren na een aanpassing van de aanzetversnelling beter geschikt voor de lijn. Eind 2012 kwam het vervoer op Zwolle-Emmen en Almelo-Mariënberg via aanbesteding in handen van Arriva. Onder de naam 'Vechtdallijnen' exploiteert zij thans de spoor- en buslijnen in deze regio. Er wordt tussen Zwolle en Emmen geen gebruik gemaakt van oud NS materieel, maar van nieuwe treinstellen van Stadler in een fraaie wit met blauwe beschildering. Op het lijntje van Mariënberg naar Almelo blijven de treinstellen type Lint rijden.



Twee 'Railhoppers' met het stel 2102 voorop nabij Dalfsen; circa 1996. Foto: Egbert Elenbaas

Een NS-treinstel type DE III langs het Kanaal Almelo – De Haandrik nabij Gramsbergen in de zomer van 1982.

Foto: René Platjouw





Een seinbrug gezien vanaf het Emmabrug bij het emplacement van Baarn.

Het sein voor de aankomende stoptrein van Amsterdam naar Amersfoort toont doorrijden op doorgaand spoor, terwijl het volgende sein stop toont; 30 april 1958.

Foto: Luud Albers

Januari/Februari

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



Seinen

Vóór de komst van lichtseinen en computers werd de beveiliging van het spoor met mechanische seinen geregeld. Armseinen, wissellantaarns en rangeerseinen werden met handels en trekdraden via 'rollen' bediend, hetgeen vaak wel enige spierkracht vereiste. Uit de foto rechts blijkt wel hoe groot zo'n armsein is. Mocht er een trekdraad breken, dan vielen de armseinen door de zwaartekracht vanzelf in de 'onveilige' stand. Een vroege vorm van 'fail-safe'. Bij aftakkingen van het hoofdspoor stonden vertakkingseinen. Was er sprake van meerdere aftakkingen, dan konden de seinborden er voor een leek gecompliceerd uitzien. De klassieke beveiliging was tot 2006 in gebruik: Post H op het goederenemplacement van Utrecht GE was het laatste bolwerk in actieve dienst. Tegenwoordig zijn mechanische seinen bij museumbedrijven, al dan niet in functie, te zien.



Op de seinbrug bij het seinhuis in Amsterdam Centraal station Oostzijde; circa 1950.
Foto: SNR

Beijzede armseinen Seinpalen op Zwolle oostzijde, januari 1979. Foto: Feite de Haan

Van links naar rechts een rangeerstoplantaarn, vertakkingsvoorsein, vertakkingshoofdsein, voorsein, hoofdsein, automatisch bloksein en een overwegdraaiseinbord





De museumtrams 144, 401, 454 en 465 als decor van de voorstelling "staakt, staakt !!" in de remise Lekstraat op 23 februari 2012.

Foto: Karel Hoorn

Februari

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



Februaristaking

Op 23 februari 2012 werden de museumtrams 144, 401, 454 en 465 als decor gebruikt voor de voorstelling “Staakt, staakt !!” die in de remise Lekstraat plaatsvond. Die voorstelling was een herinnering aan een belangrijke gebeurtenis in de Tweede Wereldoorlog.

Nadat in de dagen daarvoor in Amsterdam tussen de bevolking en de Duitsers flink wat gesteggel geweest was waarbij een NSB'er kwam te overlijden, werden op 22 en 23 februari 1941 als represaille 427 joden opgepakt en weggevoerd naar concentratiekamp Buchenwald. De verontwaardiging in Amsterdam was enorm en binnen de toenmalige CPN (Communistische Partij Nederland) werd bij de scheepswerven en fabrieken besloten op te roepen tot een algemene staking. Gewapend met stencils gingen ze in alle vroegte al op pad om het trampersoneel te motiveren. Als de tram niet zou rijden, was het duidelijk voor de burgerij dat er iets aan de hand was. De Duitsers werden totaal verrast door deze massale uiting van protest. Pas de volgende dag werd door de SS hard terug geslagen waarbij negen mensen het leven lieten. De herdenking van die ‘Februaristaking’ op 25 februari 1941 wordt in Amsterdam elk jaar gehouden bij het standbeeld van De Dokwerker op het Jonas Daniël Meijerplein. In 1991 werd met de zogenaamde ‘Verzetstram’ gereden naar het toen vijfjarige Verzetsmuseum en ter gelegenheid van de vijftigste keer dat deze daad van verzet herdacht werd. De rol die de Amsterdamse tram daarbij gespeeld heeft werd er door onderstreept. Afgezien van het feit dat tramlijn 8 gedurende zijn hele loopbaan dwars door het hart van de Jodenbuurt reed is er geen enkele relatie tussen deze tramlijn en de deportaties. Lijn 8 werd opgeheven voor de deportaties begonnen.



‘Grootbordesser’ 262 op tramlijn 8 in de Weesperstraat op 30 december 1935. Foto: SNR

De ‘Verzetstram’ 464+721 in de Plantage Kerklaan bij de Plantage Muidersgracht; februari 1991. Foto: Tom Tand





De altijd in de bruine kleur gebleven NS-diesellocomotief 2275 rijdt vanaf de Maashaven/Rijnhaven door de straten naar het emplacement Feijenoord; 25 februari 1992.

Foto: SNR

Februari/Maart

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



Een goederentrein voor je deur

Het kleinschalige goederenvervoer zoals dat in de vorige eeuw in heel Nederland plaatsvond, is grotendeels vervangen door bulkvervoer. “Voor elk vervoer een wagen” was vroeger het motto. Hoewel de kleinschalige buurtgoederentreinen vooral dienden om de lokale kolenboeren en andere bedrijfjes te bedienen. De speciale wagens “voor elk vervoer” waren vooral bedoeld voor grote bedrijven die en veelal eigen spooraansluiting (raccordement) hadden. Vele aansluitingen bij fabrieken, rangeerterreinen en kleine laad- en losplaatsen her en der in het land hebben het veld moeten ruimen. De locomotief met wagens komt niet meer door de straat naar het plaatselijke overslagbedrijf. Op de bovenste foto bedient loc 2275, de laatste en ook altijd bruin gebleven locomotief serie 2200, de havensporen in Rotterdam Feyenoord. De liberalisering van het goederenvervoer leverde onder andere een groot aantal in Canada gebouwde locomotieven in Nederland op: de class 66. Anno 2013 is van het uitgebreide straatspoor in de regio Rotterdam slechts een stukje aan de Waalhaven Noordzijde overgebleven. Locomotief 6476 van DB Schenker duwt enkele wagens naar de firma Metaal Transport in de Waalhaven-Oost op 3 mei 2013. De ontwikkelingen bij het goederenvervoer gaan onverminderd door en wie weet hoe de toekomst er zal gaan uitzien?



Locomotor 223 staat voor een buurtgoederentrein op de Hofpleinlijn bij Pijnacker; mei 1967. Foto: SNR



Locomotief 6476 van DB Schenker duwt enkele platte wagens naar de firma Metaal Transport in de Waalhaven-Oost op 3 mei 2013. Foto: Bruno Batenburg.

De diesellocomotief DE64 type Class 66 van vervoerder HGK dendert met een kolentrein door station Ede-Wageningen; 30 januari 2013.

Foto: Egbert Elenbaas



RHENEN. 't Hof met Hôtel »De Koning van Denemarken«.



Backer & Rueb loc 5, genaamd 'Renkum', van de OSM op de wisselplaats bij de Utrechtsestraatweg / Frederik van de Paltshof te Rhenen; circa 1915.

Foto: SNR

Maart

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



OSM en NBM

Op 1 oktober 1883 werd het eerste deel van de tramlijn van de Ooster Stoomtram-Maatschappij van Driebergen naar Arnhem in dienst genomen. Aanvankelijk nog slechts tot Doorn. Erg snel ging het niet. In die beginjaren was 15 km/u de maximum snelheid en binnen de bebouwde kom van de plaatsen onderweg was dat slechts de helft. Omstreeks 1890 werd 20 km/u toegestaan, voor vele omwonenden "vreselijk hard!"

In Rhenen zien we loc 5 'Renkum' wachten op zijn tegenligger. Op het dak van de loc is de condensor te zien waardoor de stoom uit de cilinders werd geleid. Afgekoeld tot water werd het weer als voedingswater voor de ketel gebruikt. Typisch voor de in 1884-1894 door Backer & Rueb gebouwde locjes 4-14 was de afgeronde vorm van de lockast. Zichtbaar is ook de (pas later) aangebrachte houten kopwand die het verblijf voor machinist en stoker vooral in de winter iets draaglijker maakte.

De komst van de 'Benzo's' omstreeks 1910 betekende een geleidelijke afvoer van de stoomtramlocs. Toen de 1e Wereldoorlog uitbrak kwamen deze benzinemotorwagens door brandstofgebrek al snel stil te staan. Het kolentekort in die jaren versnelde een beslissing over elektrificatie. In 1927 ging

de OSM op in de Nederlandse Buurtspoorweg-Maatschappij. Op de 5 en 15 na werden alle stoomtramlocjes afgevoerd. De twee locjes kregen omstreeks 1938 een pantograaf en een elektrische installatie. Ze hebben als 49 in Rhenen en 50 in Zeist tot het opheffen van de NBM in 1949 als rangeerlocjes dienst gedaan. Ook de benzo's werden omgebouwd. De foto rechts laat dat zien.



Rangeerloco 49, genaamd 'Zus', (ex loc 5) naast de remise te Rhenen in de oorlogsjaren.

Fotograaf: onbekend

Motorwagen 62 (ex Benzo) met bijwagens op de Frederik van de Paltshof te Rhenen; circa 1935.

Foto: SNR





De Blauwe Engel 86 van de NS heeft zojuist het in 1916 door architect G.W. van Heukelom gebouwde station van Maastricht verlaten en rijdt naar Eijsden; 27 mei 1955.

Foto: Luud Albers

Maart/April

24	Ma	31
25	Di	1
26	Wo	2
27	Do	3
28	Vr	4
29	Za	5
30	Zo	6
13	Week	14



Allan Engelen

De Blauwe Engelen spreken nog steeds tot de verbeelding van menig treinliefhebber. Het waren fraaie motorrijtuigen en tweerijtuigstellen met een glanzende vleugel van de Rotterdamse bouwer Allan & Co op de gestroomlijnde neus. Het donkere gebrom, de penetrante dieselgeuren en de raamslingertjes waar je oneindig aan moest draaien om maar een spleetje frisse lucht te krijgen, het zijn nu mooie herinneringen. Ze reden natuurlijk op de zijlijnen, in Groningen en Friesland, in de Achterhoek en in Zuid-Limburg. Dat gaf weer een heel andere sfeer aan de reiziger dan het geraas van een sneltrein. Het plan X, wat de officiële benaming van de Engelen is, dateerde uit 1953/'54. De oorspronkelijke blauwe kleur maakte plaats voor rood, later kregen de verbouwde tweerijtuigstellen het gele NS-jasje. Hun bijnaam bleef echter behouden. De firma Alan bouwde in dezelfde jaren, in 1954/55 voor de Portugese staatsspoorwegmaatschappij Caminhos de Ferro Portugeses 25 motorrijtuigen My 301-325 en 12 aanhangrijtuigen Ry 301-312 voor breedspoor plus 10 motorrijtuigen MEy 301-310 en 8 aanhangrijtuigen Rey 301-308 voor meterspoor die een hoog 'Blauwe Engelgehalte' hebben. De motoren onder de vloer met hun gebrom, dezelfde slingerreampjes, handgrepen en allerlei details van de bouwer waren herkenbaar. Bij hun aflevering hadden ze ook een blauwe kleur. Na een aantal jaren werd hun beschildering rood met wit rond de ramen. Werden in ons land de enkele motorwagens in de jaren '80 door de Wadlopers vervangen en wisten de tweetjes hun buitendienststelling te rekken tot de komst van de Buffels en Lint-stellen in 2002, in Portugal kregen de rijtuigen omstreeks de eeuwwisseling een grondige verbouwing waarbij ze onherkenbaar werden veranderd. De frontpartij met de vele raampjes werd vervangen door een nieuwe kop met één grote ruit en de kleuren werden lichtgroen met lichtgrijs. Gelukkig is de 304 voor museumdoeleinden bewaard. We zien hem met de latere versies op de foto hieronder.



Een verbouwde diesel-twee op de Miljoenenlijn (Simpelveld – Valkenburg) bij station Schin op Geul; datum onbekend. Foto: J.W. Bleeker



De rode NS 71 is onderweg van Winterswijk naar Zutphen; 20 augustus 1984. Foto: Jan-Willem Kroese

Museumwagen Allan 304 naast een verbouwde (links) en een nog niet-verbouwde Allan (rechts) in Serpins op de lijn naar Coïmbra, Portugal; zomer 1999.

Foto: Egbert Elenbaas





De ruim tachtig jaar oude NMVB stoomlocomotief 801 (type 11, Leonard) uit 1885 sleept zijn last tussen Poulseur en Sprimont; 25 augustus 1964.

Foto: Karel Hoorn

April

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



Stenen naar IJmuiden

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen bij onze zuiderburen kende naast elektrische tramnetten in en bij diverse grote steden en langs de kust ook veel interlokale tramlijnen die met stoom- en dieseltrams bereden werden. De stoomlocs waren sinds ongeveer 1936, de oorlogsjaren uitgezonderd, veelal uitsluitend voor het goederenvervoer bestemd. Veel lijnen kwijnen weg. Ook de autorail kon hier niet baten. De uit 1887 daterende normaalsporige buurttramlijn van Poulseur naar Sprimont kende in de jaren zestig een opleving van het goederenvervoer doordat de steengroeve van Merbes-Sprimont één van de leveranciers was van steenblokken ten behoeve van de verlenging van de pieren van de haven van IJmuiden. Vier stoomlocs van ruim tachtig jaar oud reden af en aan! In totaal ging het om twee miljoen ton steen in

blokken variërend van 300 tot 6000 kilo die uit verschillende steengroeven kwamen. Bij de groeven van Quenast en Lessen werden de stenen direct op een laadplaats van de NMBS geladen. De Belgische spoorwegen verbouwde maar liefst 750 oude wagons tot open goederenwagens, geschikt voor 18 ton draagvermogen. Via Essen - Roosendaal en Visé - Maastricht kwamen de wagens in Lage Zwaluwe. Vanwaar de steentreinen in vaste samenstellingen van 56 wagons elke werkdag via de Oude Lijn naar IJmuiden reden.

Ten behoeve van de Zuidelijke Havendam was vanaf het station IJmuiden een spoor doorgetrokken. Aan de noordkant werden de stenentreinen via het terrein van de Hoogovens geleid. De foto van Roef Ankersmit toont ons zo'n dagelijks rijdende trein bij Rijswijk. Deze plek is door de komst van de spoortunnel onherkenbaar veranderd.

Twee diesellocomotieven, 2214 en 2228, passeren een onherkenbaar Rijswijk met hun stenentrein van Lage Zwaluwe naar Beverwijk; 21 augustus 1962. Foto: Roef Ankersmit





Tijdens een excursie met de tot 'Gouden Koets' omgetoverde GVB-Combino 2033 werd het Paleis op de Dam gepasseerd; 5 mei 2013.

Foto: Martijn Roos

April/Mei

21	2e Paasdag	Ma	28
22		Di	29
23		Wo	30
24		Do	1
25		Vr	2
26	Koningsdag	Za	3
27		Zo	4
17		Week	18



HTM-GTL8 3038 in zijn
'kroningsjasje' op de Gevers
Deijnootweg; 30 april 2013.

Foto: Karel Hoorn

Troonswisseling

De Abdicatie van Koningin Beatrix en de inhuldiging van Koning Willem Alexander maakten 30 april 2013 tot een feestdag die de geschiedenisboekjes in gaat. Heel het land kleurde oranje en verschillende vervoerbedrijven deden mee met de feestvreugde door een voertuig te pavoiseren (versieren).

Werd dat vroeger gedaan met vaantjes en guirlandes, tegenwoordig is plakplastic het tovermiddel. Bij de NS reed treinstel 9520 rond als kroningstrein "van B(eatrix) naar A(lexander)", terwijl men in Utrecht sneltramrijtuig 5012 van oranje fronten voorzag, Oranje kroontjes en Nederlandse vlaggen op de zijkant aanbracht met een pakkende tekst op oranje achtergrond erbij: "Feestje? Wij brengen U veilig thuis".

In Den Haag werden twee GTL's (3038 en 3029) van voor tot achter in helder oranje getooid met een grote driekleur op de middenbak. Gestileerde portretten van de Majesteiten Beatrix en Willem Alexander completeerden het geheel. In de Hofstad reed ook motorwagen 2 (alias GTA 72) meerdere ritten naar Scheveningen, fraai versierd op de wijze zoals dat vroeger gedaan werd. De volgens velen mooiste creatie was toch wel de 'Gouden Koets' van het GVB in Amsterdam. Combino 2033 was met een knipoog naar de in 1898 door de firma Spijker gebouwde koets voor Koningin Wilhelmina met gouden 'ornamenten' beplakt. Het Rijkswapen, alle provinciewapens én dat van Amsterdam waren op de wagen te vinden. Op de deuren stond links de WA van Willem Alexander en rechts de M van Maxima. Achterop was de tram getooid met de hermelijnen mantel, waaruit aan beide wagenzijden een echte hermelijn opkeek.



NS-VIRM-stam 9520 reed van B naar A en deed dat door Leiden Centraal; 27 april 2013.

Foto: Emiel de Block



Connexxion-sneltram 5012 passeert de molen van IJsselstein; 1 mei 2013. Foto: René Platjouw

Motorrijtuig HTM 2 (alias GTA 72) met klassieke versiering op Plein 1813; 30 april 2013.

Foto: Karel Hoorn





Bij het 25-jarig jubileum van de NVBS reed NS-loc 3737 een afscheidsrit met houten rijtuigen en kwam daarbij langs de Spoorsingel in Delft; 16 juni 1956.

Foto: Jan de Jongh

Mei

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



Spiegelingen

In ons waterrijke land is het gewoon dat spoor- en tramlijnen waterwegen tegenkomen.

Water spiegelt als het niet waait heel mooi. De grote foto hierboven hadden we ook op zijn kop kunnen plaatsen.

Jan de Jongh wist de 3737 op 16 juni 1956 voor ons te fotograferen langs een rimpelloze Spoorsingel in Delft, lang voordat het spoor door Delft omhoog ging op een lang viaduct. Het was de afscheidsrit van de houten rijtuigen van NS en tevens het 25-jarig jubileum van de NVBS. Van een spoorviaduct was nog geen sprake. En van een spoortunnel helemaal nog niet.

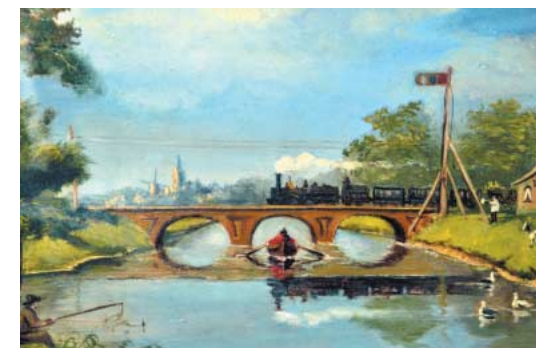
De trams van de sneltram Utrecht veranderden in hun bestaan al vaak van uiterlijk. Daar zou je een hele (be)spiegeling aan kunnen wijden. We houden het bij hun eerste uiterlijk.

Het spoortracé tussen Amsterdam en Utrecht is in pakweg vijftien jaar onherkenbaar veranderd van twee naar vier sporen. De Intercity met een Hondekopviertje spiegelt zijn schoonheid in een waterplas bij de Tafelbergweg. Niet alleen de fotograaf van het heden is gefascineerd door spiegelingen. Omstreeks 1860 wist een amateurschilder het schilderij te maken van een stoomtrein op een spoorbrug. Het schilderij hangt in het Spoorwegmuseum.

Een Intercity Hondekopviertje tussen Amsterdam Bijlmer en Abcoude; circa 1980. Foto: René Platjouw



Connexion-sneltram 5006 bij halte Zuilenstein; zomer 1988. Foto: Gerard Koster



Olieverfschilderij van amateurschilder uit circa 1860. Collectie en copyright: Spoorwegmuseum



De jeugd kijkt belangstellend toe bij baanwerkzaamheden op de Koningin Wilhelminalaan in Voorburg met werklocomotief A1004 van de NZH; omstreeks 1950.

Foto: Henri Frankenmolen

Mei/Juni

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



Kinderen en trams

De koning te rijk was je als de conducteur je een restant *boekje* gaf. Tenminste, als je al een beetje van het tramvirus bezeten was. Bijzondere, en vooral stilstaande trams op een ongewone plek, konden zich verheugen op extra aandacht van de buurtkinderen. NZH-wegwerkers Jan van Baardwijk en Toon Boting hebben hun locomotief A1004 met een bakwagen voor een klusje neergezet op de Koningin Wilhelminalaan in Voorburg. Tegenwoordig zou minstens de helft van deze kinderen hun aandacht niet op de tram maar op iets anders zoals bijvoorbeeld een computerspel richten. Het vervoermiddel 'tram' is voor de meeste kinderen in ons land iets onbekends en in het Nederlands Openluchtmuseum in Arnhem zijn de daar rijdende rijtuigen een eerste kennismaking tijdens een schoolreisje. In Den Haag waren er 'Kindertrams' voor speciale scholen. Groot kindervervoer was er in de vakantietijd waarbij konvooien werden ingezet van en naar zogenaamde 'vakantie-kolonies'. Ze reden bijvoorbeeld ook op lijn 3. We zien motorwagen 269 met de bijwagens 672 en 655 in de Weimarstraat onderweg naar Scheveningen op de kruising met de Beeklaan. Na het afleveren van de kinderen werd zo'n tramstel vaak als extra op een van de Scheveningse lijnen ingezet voor de afvoer van strandgangers.

Motorwagen HTM 269 trekt een 'kindertram' met twee bijwagens, 672 en 655, in de Weimarstraat op weg naar Scheveningen op de kruising met de Beeklaan; 14 augustus 1959. Foto: Ferry van Loon



De conducteur van bijwagen HTM 129 (ex LTM uit 1923) deelt zijn afgescheurde couponboekjes uit.
Bron: HTM publicatie

Schooljeugd in een Rotterdamse vierasser in het Nederlands Openluchtmuseum; 25 mei 2013. Foto: René Platjouw





Turnhout Hoofdstraat, NMVB-lijn 41 Turnhout – Antwerpen, motorwagen 10195 met twee bijwagens; 5 augustus 1951.

Foto: Maurits van Witsen

Juni

2	Ma	2e Pinksterdag	9
3	Di		10
4	Wo		11
5	Do		12
6	Vr		13
7	Za		14
8	Zo	1e Pinksterdag	15
23	Week		24



De mooiste foto van ...

Maurits van Witsen is al heel wat jaren de beheerder van de Foto's en Prentbriefkaarten tramwegen België, Luxemburg en Frankrijk, één van de deelverzamelingen van de Stichting NVBS Railverzamelingen. Dit jaar presenteren we zijn mooiste foto. Een tramstel met de beroemde Standaardrijtuigen van de NMVB rijdt op 5 augustus 1951 door de Hoofdstraat van Turnhout en is zojuist vertrokken als lijn 41 naar Antwerpen. Waarom juist deze foto? Maurits vertelt daar zelf het volgende over: "Omdat mijn familie op 3 juni 1943 (Hemelvaartdag) was gevlucht naar België, overgestoken vanaf Hilvarenbeek onder geleide van de marechaussee naar Weelde, vandaar per bus naar Turnhout, alwaar ik voor het eerst van mijn leven een Belgische tram aanschouwde (ik was als toen 15-jarige nog nooit in het buitenland geweest). Ja, met een hele lange interlokale tramlijn naar Antwerpen (en vandaar verder met de enige elektrische spoorlijn naar Brussel...), materieel van eenvoudige maar voortreffelijke vormgeving, voortreffelijke rijeigenschappen, een lijn met een nummer, terwijl onderweg ook nog een lijn 40 en zelfs een 40 doorstreept tegenkwamen. Voor ons gezin betekende het onder militair regime gebrachte België toen een hele vrijheid."

Maurits haalde meer voorbeelden van Belgische trams in de buurt van de Nederlandse grens uit de verzameling. De spoorauto zien we op 5 augustus 1951 te Wuustwezel aan de Nederlandse grens. De lijn Antwerpen – Wuustwezel grens is in 1951 als lijn 64 helemaal geëlektrificeerd. Lijn 64 hield het vol tot 2 oktober 1966. De lijn Turnhout – Poppel liep tot 1935 nog door naar Tilburg. Heel mooi is natuurlijk dat tramstel dat zichtbaar aan de grens staat, nog met douane...

Hoe de lidmaatschapskaart van aspirant lid (dat werd je toen nog voor je gewoon lid kon worden) M. van Witsen er in 1962 uitzag zien we hieronder. En Maurits zelf mag natuurlijk niet ontbreken.



Spoorauto AR 168 met een aanhangrijtuig serie 671-680. Brasschaat Polygoon, 5 augustus 1951. Foto: Maurits van Witsen



Foto van een extra stoomtram op de lijn van Turnhout naar Poppel, speciale militaire stoomtram 'Polar Bear Special'; oktober 1944. Foto: Maurits van Witsen

Foto van een spitsuurtramstel, te Zandvliet Belgische Tol / Nederlandse grens, lijn 77 naar Antwerpen, motorwagen 9662 met drie standaard bijwagens 19575 + 19264 + 19277; 5 juli 1955. Foto: Maurits van Witsen





'Bakkie' 665 passeert grenspaal 130 tussen Zeeuws-Vlaanderen en België in de spoorlijn Sas van Gent – Gent op 16 september 1992.

Foto: Tom Tand

Juni

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



Bakkies

Met hun karakteristieke gepruttel en gerammel van drijfstangen waren de drieassige rangeerloesjes van de serie 500, 600 en 700 jarenlang te vinden op menig rangeerterrein, raccordement of station. Met hun hoekige opbouw waren ze dan wel niet zo mooi, maar robuust waren ze wel en de NS heeft hiermee na de oorlog een goede keus gemaakt.

De eerste van deze typisch Engelse dieselelektrische rangeerloesjes werden al vóór de Tweede Wereldoorlog gebouwd door de werkplaats van de London Midland and Scottish Railway in Derby. Uit de reserve van het War Department kwamen in 1946 tien loesjes bij de NS terecht, nadat ze al eerder van het WD waren gehuurd. In 1957 waren maar liefst 110 van deze loesjes in dienst. De door de NS bestelde loesjes kwamen van Dick, Kerr Works in Preston. Uiterlijk leken ze allemaal op elkaar, maar technisch gezien waren er verschillen. Terwijl de eerste exemplaren vanaf 1971 werden afgevoerd, werd een aantal van de 600'ers in begin jaren zeventig geschikt gemaakt voor radiografische besturing. Rotterdam Rail Feeding (RRF) heeft zes 600-ers gekocht en op de foto rechts zien we de rangeerder naast zijn zwarte RRF-loc met een bedieningskastje.

Op de van de rest van het net afgesneden lijn in Zeeuws-Vlaanderen reden ze jarenlang alle treinen, zoals bij de grensmaal bij Sas van Gent, of op een deel van de vroegere Geldersche-Overijsselsche Lokaalspoorweg-Maatschappij lijn bij de aansluiting van Akzo in Hengelo. Anno 2013 rangeert de 643 nog voor Railpro in Crailoo.

Locomotief 612 heeft tien wagens naar de aansluiting van Akzo in Hengelo geduwd en zal naar station Hengelo rijden. De trein staat op het, begin 1996, verlengde kopspoor op het voormalige tracé naar Haaksbergen; 18 maart 1996. Foto: Illya Vaes

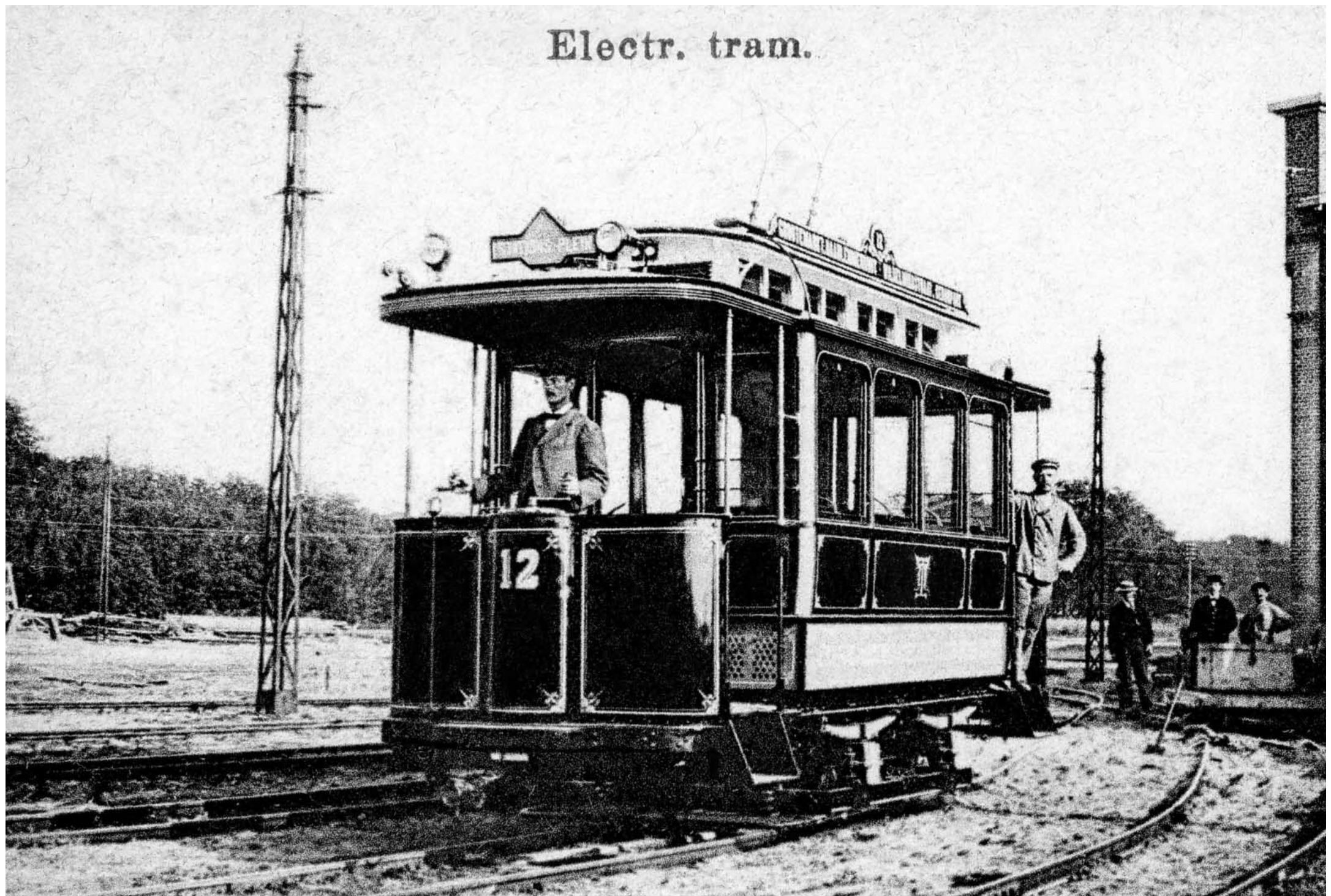


Rangeerlocomotief 526 brengt de eerste nieuwe tram van fabrikant LHB voor het GVB, de 725, uit Amsterdam Watergraafmeer naar de spooraansluiting van het GVB aan de Plantage Doklaan; 20 juni 1974. Foto: René Platjouw



Locomotief nr. 5 van Rotterdam Railfeeding (RRF) wordt radiografisch bediend in de Botlek; 11 september 2006. Foto: Jan-Willem Koene





'Stadswagen' 12 (uit de serie 1-12 van fabrikant Beijnes) van de ENET maakt een proefrit op het remiseterrein in Haarlem; medio 1899.

Uitvergroting van een ansichtkaart, collectie René Platjouw.

Juli

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

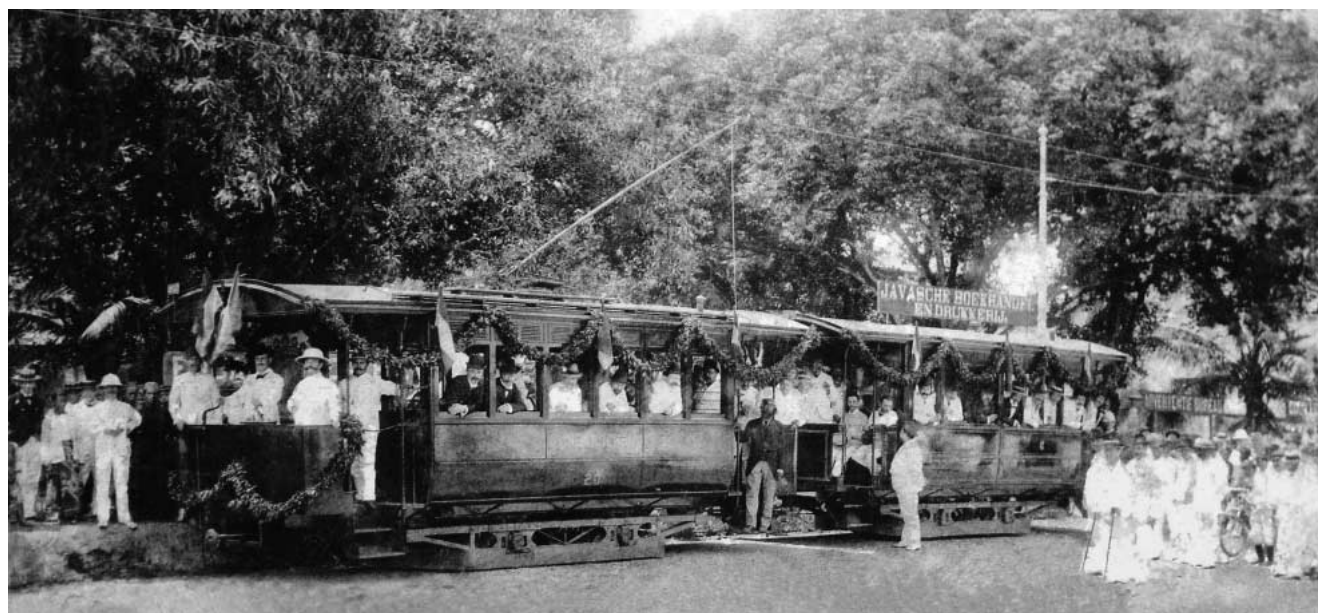


De eerste elektrische

Over het algemeen denkt men dat de eerste ritten op 15 mei 1899 tussen Haarlem en Zandvoort van de Eerste Nederlandsche Electriche Tram-Maatschappij het prille begin vormen van de elektrische trams op Nederlands grondgebied. Afgezien van de Akense tram die al sinds 6 augustus 1895 in Vaals enige honderden meters Nederland binnendrong, was men in de overzeese gebiedsdelen, die toen ook als Nederlands grondgebied werden beschouwd, Nederland een maand voor.

Op Java opende de Batavia Electriche Tram-Maatschappij op 10 april 1899 zijn eerste tramlijn van Harmonie via de Rijswijkstraat en Tanah Abang naar de dierentuin, waar ook de remise Tjikini gesitueerd was. We zien op de foto hieronder de officiële openingsrit met een in België gebouwde motorwagen (serie 1-22, derde klasse voor 'Inlanders') en een bijwagen (serie 51-72, eerste en tweede klasse). Beide kwamen van Dyle et Bacalan.

Motorwagen 20 van de BETM (Batavia Electriche Tram-Maatschappij) staat met een bijwagen gereed voor de openingsrit op 10 april 1899. Foto: SNR



De witte kleding van de genodigden spiegelt in de opgepoetste glanzende zijwanden van de wagens. De BETM ging in juli 1930 samen met de Nederlandsch-Indische Tramweg Maatschappij (een tweede maatschappij in Batavia) over in de Bataviasche Verkeers Maatschappij.

In 1904 ging de ENET weliswaar op in de Electriche Spoorweg Maatschappij (ESM), maar de naam ENET bleef om concessieredenen gehandhaafd. De ESM-tramlijn Amsterdam – Haarlem kon toen worden doorgetrokken naar de badplaats Zandvoort. Met zijn frequentie van soms minder dan tien minuten was deze tramlijn één van de drukste interlokale tramlijnen van Europa.

De grote foto toont ons de originele toestand van stadswagen 12 bestemd voor de Haarlemse Ceintuurlijn (serie 1-12) bij de remise aan de Leidsevaart. Deze door Beijnes gebouwde wagens hadden slechts één motor.



Een van de eerste GVB-metrostellen van de serie M5 passeert tijdens proefritten het Amstelstation in Amsterdam; 30 augustus 2012.

Foto: René Platjouw

Juli

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



Metro GVB

Het metronetwerk in Amsterdam is niet zonder slag of stoot tot stand gekomen. Het verzet ertegen is nog steeds te zien in metrostation Nieuwmarkt, waar foto's van de metrorellen en een sloopkogel ons aan die roerige bouw-jaren van de Oostlijn herinneren. Tijdens de jubileumop-tocht in 1975 reed een bus in metro-verpakking mee in de stoet. Na de eerste serie metro's van Linke Hoffman Busch, de zogenaamde 'Zilvermeeuwen' of ook wel 'Con-tainers' genoemd, volgde een serie sneltrams voor de lijn naar Amstelveen. De naam 'Metro' was politiek gezien taboe. De lijn naar Amstelveen werd onder meer om die reden met de naam 'Dubbelrail' gepresenteerd. Van Amstelveen reden trams van lijn 5 via de binnenstad naar het Centraal Station. Sneltrams van lijn 51 doken vanaf het Amstelstation de bestaande metrobuis in. Ook de 'Ringlijn' tussen Isolatorweg en Gein werd aanvankelijk nog als sneltram gepresenteerd. Daarom zijn de voor deze lijn geleverde CAF-wagen slechts 2.65 m breed. Nadat de perronranden langs de haltes tussen Isolatorweg en station Zuid letterlijk waren afgezaagd, konden ook de Zilvermeeuwen met hun drie meter brede wagenbakken naar Sloterdijk rijden. Met de komst van de nieuwe metro-stellen serie M5 van Alstom wordt gebroken met de 'tradi-tie' van korte stammen die gekoppeld kunnen worden. Eén zesdelig geleed metrostel van 116 meter lengte kan maar liefst 960 reizigers vervoeren. Om snel in en uit te kunnen stappen zijn liefst 24 deuren per zijkant aanwezig.



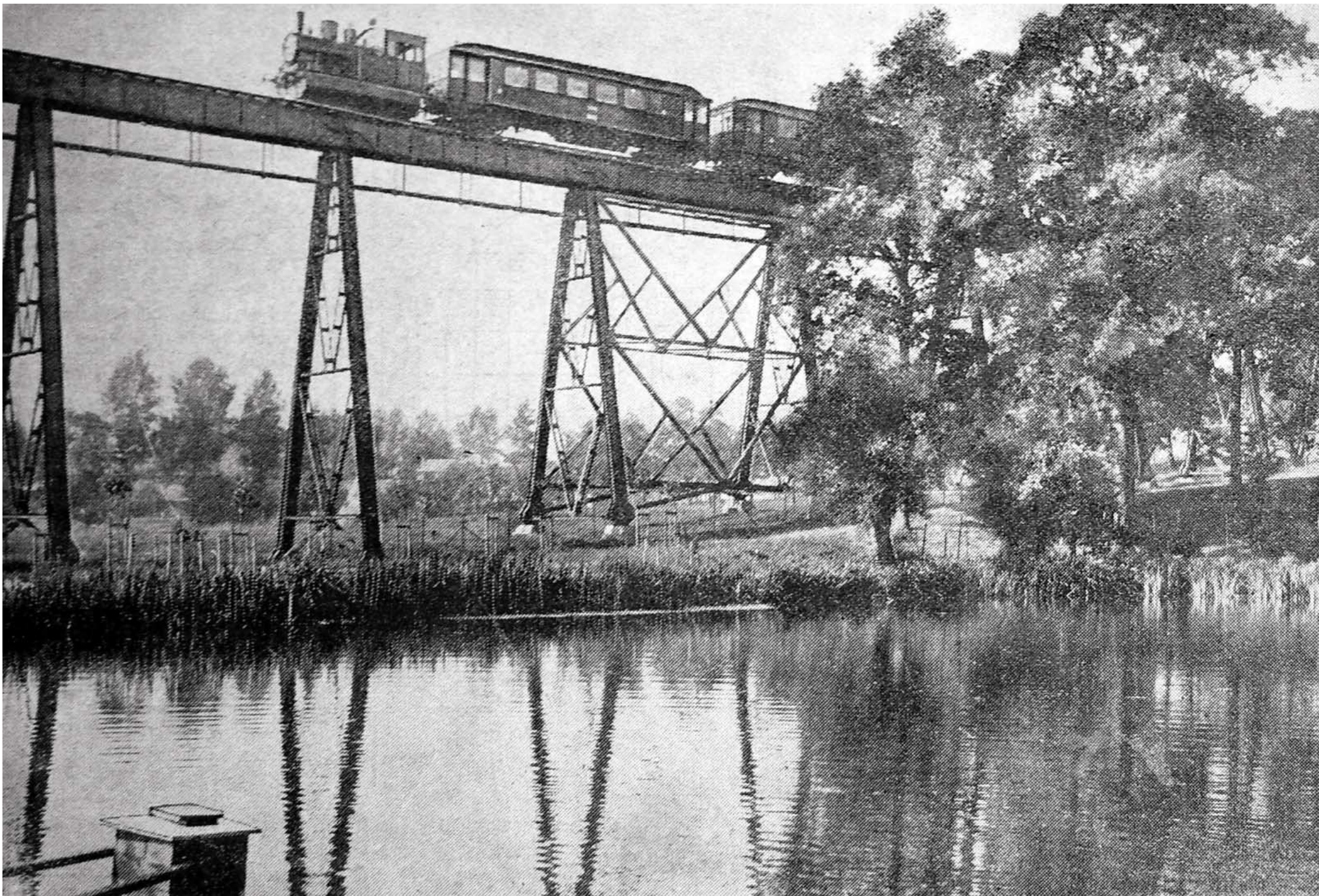
Een bus in metro-vermomming tijdens de GVB jubileumoptocht op de Churchilllaan; 20 september 1975. Foto: Jur Deijs



GVB-sneltrams 63+ ? (gebouwd door BN in 1994) op de Buitenveldertselaan; februari 1995. Foto: René Platjouw

Ontmoeting bij de metrosplitsing tussen de NS-sporen bij Duivendrecht. Links twee zogenaamde 'CAF-wagens' op lijn 50 naar Gein. Midden 'LHB-stellen' op lijn 53 naar Gaasperplas en op de achtergrond een treinstam VIRM van NS op 26 februari 2013. Foto: René Platjouw





Een personentram Maastricht - Vaals van de LTM rijdt op het viaduct bij Gulpen hoog boven de zalm- en forelkwekerijen van de Nederlandsche Heidemaatschappij; circa 1930.

Foto: SNR

Juli/Augustus

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



De LTM en het Gulpdalviaduct

De tramlijnen in Limburg ontstonden laat. Op 18 juni 1915 begon de Centrale Limburgsche Spoorweg Maatschappij haar diensten op een smalspoortramnet terwijl de stoomtrams van de Limburgsche Electricche Spoorweg Maatschappij (LTM) pas in 1918 verschenen. De Staat der Nederlanden richtte in 1921 de LTM op, die bovengenoemde bedrijven opslokte. De aanleg van een normaalsporig tramnet tussen Roermond, Maastricht en Vaals lag in de bedoeling. Vooral de tramlijn van Maastricht naar Vaals bleek kostbaar. Omdat ook spoorwagens vervoerd moesten worden, waren diepe ingravingen bij Margraten en Cadier en Keer nodig. Bovendien moest het Gulpdal bij Gulpen worden overbrugd met een viaduct van 612 meter lengte en 18 meter hoogte. Het bleek de duurste tramlijn die in Nederland werd gebouwd. Het gedeelte Wijlre-Gulpen - Vaals werd op 27 juni 1922 ingewijd, terwijl de hele 26 km lange lijn tot station Maastricht in 1929 in dienst kwam. Helaas kwamen de verwachtingen niet uit en al op 5 april 1938 werden de tramdiensten gestaakt. Het viaduct werd in 1939 gesloopt.

Hanomag bouwde vijftien tweeassige locomotieven naar een ontwerp van ir. D.Verhoop, de serie 21-35, die tussen 1922 en 1925 in dienst werden gesteld. Door de waterbakken buiten het frame en hun hoge gedrongen bouw waren het opvallende machines, die met hun 28 ton tevens de zwaarste tramlocs waren in Nederland. In december 1931 kwam nog één zwaardere loc in dienst: Garratt-loc 51, die 71,5 ton op de weegschaal bracht. Na de opheffing werd veel materieel doorverhandeld door de sloper. Gelukkig werd loc 26 jaren later teruggevonden en bij de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik weer in oude luister hersteld. Een enkele keer reed hij op een andere lijn.

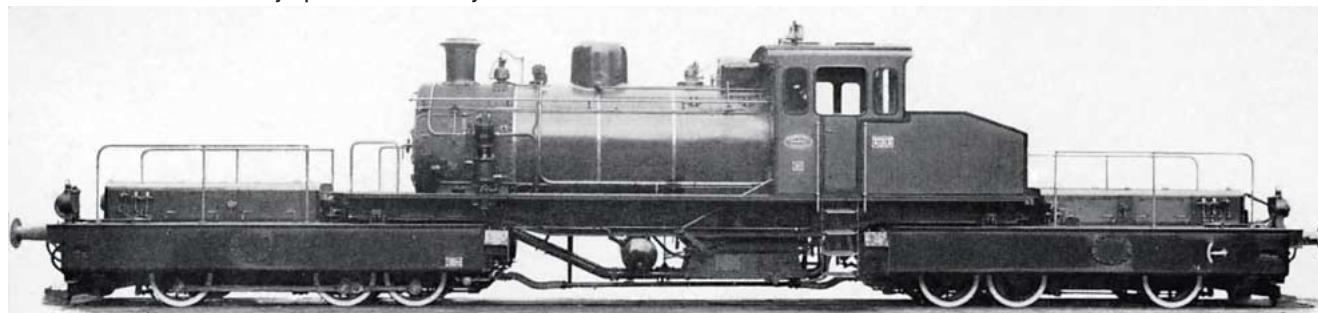


Prentbriefkaart van het viaduct te Gulpen; datum onbekend. Foto: SNR



LTM-locomotief 21 van de SHM (tegenwoordig hernummerd in 26) van de Stoomtram Hoorn – Medemblik tijdens ritten op de Haarlemmermeerspoorlijn tussen Amsterdam en Amstelveen in de zomer 1979. Foto: Jur Deijs

Fabrieksfoto van LTM-locomotief 51 (Garratt). Foto: Henschel





Tijdens het 75-jarig jubileum van de NVBS kwamen stoom en elektriciteit uit 1924 in Dieren samen; 15 oktober 2006.

Foto: René Gerhards

Augustus

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



Museaal spoor voor jong en oud

In alle uithoeken van ons land zijn museumorganisaties actief om oud materieel te restaureren of zelfs een hele spoorlijn nieuw leven in te blazen. Helaas heeft men niet overal evenveel succes. Soms wordt alle moeite niet beloond, zoals met de onderstaande zadeltank-tenderloc (ex-NS) 8826 (de voormalige WD75115) op de toeristische lijn van de Stichting Stoomtrein Tilburg-Turnhout bij Baarle-Nassau. De SSTT ging in 1981 failliet. Deze stoomloc is sinds 1998 in het materieelbestand van de Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij opgenomen. In april 2012 kon bij de Stoom Stichting Nederland de 8811 weer in dienst gesteld worden.

Stoomlocomotieven zijn na het einde van het stoomtijdperk bij de NS in 1957 af en toe op de hoofdlijnen te zien. Ook elektrisch- en diesel-museummaterieel wordt gekoesterd en af en toe ingezet. Een gelukje voor de fotograaf is dan de samenkomst van een grote stoomloc en een bewaarde Blokkendoos uit 1924. Dat was bij het 75-jarig bestaan van de NVBS.

Het is steeds meer een gewoonte bij museumlijnen om speciale themadagen te houden en om mensen in klederdracht erbij te betrekken. Zo wist Anneliese van der Sluis de foto van het meisje te maken in Medemblik. En voor de jeugd doen al die vrijwilligers het toch, zodat zij straks nog steeds 'die goede oude tijd' kunnen beleven.



Medewerkers bij de VSM; 25 maart 2006. Foto: René Platjouw



De jeugd kijkt zijn ogen uit bij de SHM op 24 mei 2008. Foto: Anneliese van der Sluis

Zadeltankloc 8826 van de Stoomtreinstichting Tilburg-Turnhout (SSTT) nabij Baarle-Nassau; zomer 1982. Foto: Bert van Raaij





Kolenbunker voor de belading van de kolentram bij de remise van de elektrische tram aan de Waalkade te Nijmegen; 22 juli 1952.

Foto: SNR

Augustus/September

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



Kolentrans

In de steden Groningen, Nijmegen en Rotterdam hebben trams gereden speciaal voor kolenvervoer waren gemaakt. Ze kwamen niet op de gewone tramnetten van die steden, maar bleven op een eigen lijntje tussen een loswal en de elektriciteitscentrale of gasfabriek pendelen. Het in 1932/33 door Werkspoor gebouwde vierassige voertuig in Rotterdam had weinig gemeen met een tram, maar het reed op 600 volt en werd met tramschakelkasten bediend. Vanwege het beladen via de bovenzijde was de pantograaf ver uit het midden van de wagen geplaatst. Tussen de in 1934/35 geopende "Elektriciteitsfabriek Galileistraat" en de ongeveer 750 meter verder gelegen laad- en losplaats van het Gemeentelijk Energie Bedrijf aan de Nieuwe Maas kon men dit voertuig heen en weer zien rijden. In 1949 werd nog een tweede wagen geleverd. Ze waren met de Romeinse cijfers I en II genummerd. In 1976 kwam een einde aan deze wijze van kolentransport in Rotterdam.

In Nijmegen werd al sedert 1872 uit kolen zogenaamd "pijpgaz" gewonnen. In 1913/14 leverde Allan een kolenmotorwagen met een bunkerinhoud van ongeveer drie ton. Bij de Waalkade was een bunker waaronder de wagen gevuld werd. Na een kort ritje van slechts 600 meter werden de kolen via de zijkleppen gelost. De dienst begon in 1913 en eindigde in 1955, toen kolengas verdrongen werd door mijngas uit Zuid-Limburg. Het voertuig is ongenummerd door het leven gegaan. In Groningen kwamen de kolentrans - eveneens gebouwd door Allan - in 1921 in dienst tussen de kolenoverslag bij het Noorderstation en de gascentrale. Ook hier dienden de kolen voor de fabricage van gas. Het ketelhuis van het Academisch Ziekenhuis werd ook regelmatig van kolen voorzien. Er waren drie motorwagens (nummers 1,3 en 4) en zelfs een bijwagen (nummer 2). Helaas vonden we geen foto van zo'n kolentransstel. In tegenstelling tot Nijmegen kenden deze wagens twee beugels. Aan dit bedrijfje kwam in 1961 een eind.



Kolentrans nummer 4 in de Akkerstraat te Groningen; 16 augustus 1951. Foto: Jan de Jongh

De laad- en losplaats van het GEB Rotterdam aan de Nieuwe Maas met één der twee 'kolentrans'; omstreeks 1974. Foto: Bas Schenk





De Arend en HTM-'Buitenlijner' 61 op de Westvest te Delft; 11 juli 1948.

Foto: J.A. Bonthuis, ingekleurd door Peter Günther

September

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



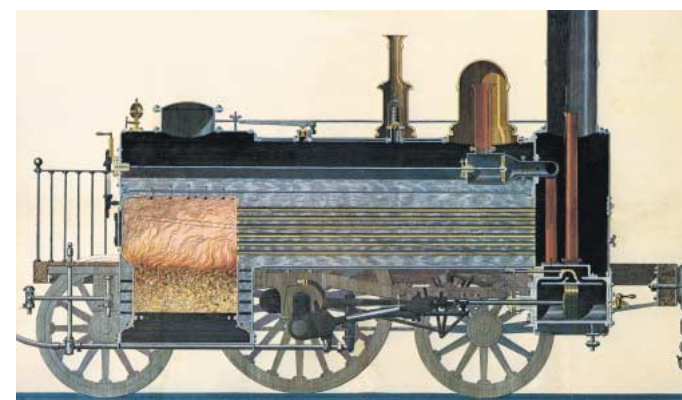
175 jaar spoor, de Arend

De ontwikkeling van 175 jaar spoorwegen in ons land op één pagina samenbrengen is onmogelijk. Op 20 september 1839 werd de officiële openingstrein gereden tussen Amsterdam en Haarlem. In negen rijtuigjes van het type Diligence, Char à Bancs en Waggon werden een muziekkorps en opgewonden reizigers vervoerd. Dat het spoor 'aansloeg' en er veel vraag naar was, bleek wel uit het feit dat de vier breedspoorlocomotieven De Snelheid, De Arend, de Hoop en De Leeuw (gebouwd door de Engelse firma Longridge & Co) al snel broers en zussen kregen. Locs werden sneller en groter en het breedspoor (1945 mm) van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij werd in 1866 omgespoord naar normaalspoor van 1435 mm. Van de originele De Arend is bekend dat hij in 1857 werd afgevoerd en gesloopt.

In 1939 werd ter gelegenheid van het eeuwfeest een replica gebouwd van De Arend in de Werkplaats Zwolle. Tijdens de grote manifestatie "De trein 1839-1939" op het Amsterdamse Frederiksplein draaide De Arend rondjes op een speciaal aangelegd spoor. Hetzelfde gebeurde opnieuw in Utrecht in 1989 bij het 150 jarig jubileum. Weinig is bekend dat de loc met zijn wagons in 1948 ook heeft gereden in Delft. Ter gelegenheid van het 100 jarige bestaan van de Technische Hogeschool wisten de studenten voor elkaar te krijgen dat op het Westvest het noordelijke tramspoor van de tramlijn Den Haag – Delft van een derde rail voorzien werd zodat ongeveer een kilometer lang breedspoor ontstond. Een houten stationsgebouwtje kreeg de naam Halfweg. Het feest duurde ongeveer een week en gedurende die tijd reden de Buitenlijners van de HTM via enkelspoor. Tegenwoordig wordt de loc bij speciale manifestaties in het Spoorwegmuseum onder stoom gebracht en pendelt hij op een stukje breedspoor heen en weer.

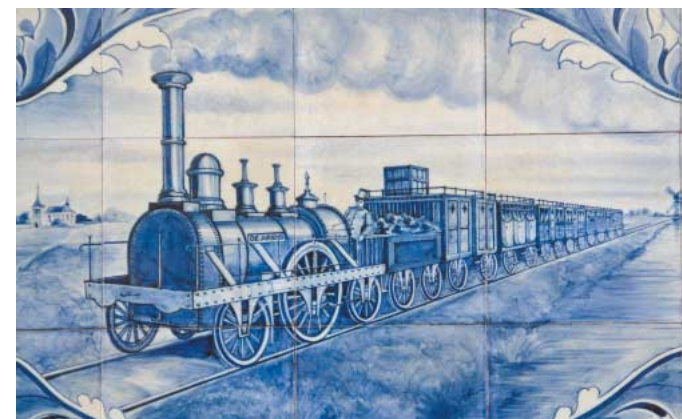


Gedurende de manifestatie 'Treinen door de Tijd' in Utrecht reed de Arend net als in 1939 rondjes op het terrein van de Jaarbeurs in Utrecht. Net als bij een modelbaan had men een heuse 'tunnel' geplaatst. Foto: René Platjouw



Lengtedoorsnede van één van de eerste locomotieven uit 1839. Verzameling: Willem Stam

Een deel van het tegeltableau dat in station Haarlem hangt. Foto: René Platjouw





FYRA stel 4805 is bij Rüdesheim op de linker Rijnsoever op weg naar Nederland na een bezoek in Wenen op 12 oktober 2010.

Foto: Wouter Radstake

September/Oktober

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

FYRA

FYRA

Van oudsher koopt NS geen materieel van de plank, maar laat zelf materieel ontwerpen. Dit leverde karakteristieke vormen op zoals het stroomlijnmaterieel, de Hondekoppen, plan V, Railhoppers, de VIRM-dubbeldekkers en de Sprinters. Nergens anders dan in ons land zien we zulke treinen rijden. NS Hispeed koos in 2004 voor haar concessie op de Hogesnelheidslijn-Zuid (de verbinding tussen Amsterdam en Brussel) niet voor beproefd hogesnelheidsmaterieel, maar liet 'eigen' treinen ontwerpen en bouwen door de Italiaanse fabrikant AnsaldoBreda. Er werden negentien treinstellen van het type V250 besteld (NS zestien stuks en NMBS drie exemplaren).

Deze 'snelle Italianen' kregen vanwege hun vorm de oneerbiedige bijnaam 'Kruimeldief'. Door de marketing afdeling van NS werd oorspronkelijk ook de naam 'Albatros' gebruikt. De stellen zouden in de treindienst, genaamd Fyra, dienst moeten doen. De 'Fyra-terindienst' (??? Joop) met deze stellen had het paradepaardje van NS Hispeed moeten worden, maar kinderziektes plaagden de treinstellen vanaf het eerste moment na hun indienststelling in december 2012. Ondanks uitgebreide testen in de klimaatkamer bij Wenen bleken de stellen niet bestand tegen sneeuwval en vertoonden tal van mankementen. André Pronk had in januari 2013 geluk toen hij het Fyra stel 4801 in Brussel trof, nog tijdens een sneeuwbuï ook. Kort daarna werden alle stellen op non-actief gesteld.

Op het moment van schrijven (juni 2013) is de verwachting dat de V250-stellen nooit in dienst zullen komen. Hoe men de treinverbinding tussen Amsterdam en Brussel weer wil gaan herstellen is een zeer onduidelijke zaak. En dat terwijl we destijds zomaar zonder reserveringsplicht elk uur in 'de Benelux' konden stappen....



Fyra-stel 4801 in de 'Klimakammer' van Rail Tec Arsenal in Wenen. Foto: Rail Tec Arsenal, Wien

Fyra-stel 4801 trotseert in Brussel sneeuw die de Albatrossen na luttele weken fataal zal blijken te worden; 20 januari 2013. Foto: André Pronk





De GETA 76 (Gemeente Tram Arnhem) aan de halte Grote Weide in het Openluchtmuseum op 28 oktober 2009.

Foto: Anneliese van der Sluis

Oktober

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



Als de blaadjes vallen

Herfst. Het blad aan de bomen verandert van kleur. Korte tijd schittert de natuur in helder geel, vlammend oranje en rood en vele tinten bruin. Prachtig om te zien en te fotograferen, maar machinisten en trambestuurders denken daar anders over. Al die kleurenpracht valt vroeg of laat op de grond of op de rails. Doorslaan bij optrekken, glijden bij het remmen, kans op vierkante wielen, gedoseerd zandgebruik; kortom het rijden met een railvoertuig in de herfst vraagt extra aandacht van het rijdend personeel.

De tram van Arnhem hield in 1944 op te bestaan. De remise lag net niet ver genoeg van de Rijnbrug vandaan. Bij de gevechtshandelingen tijdens Operation Market Garden werd het gebouw volledig met de grond gelijk gemaakt met vrijwel al het trammaterieel nog binnen. In het Openluchtmuseum draait de replica GETA 76 in elk jaargetijde zijn rondjes. Aan de halte Grote Weide steekt de wagen bleek af tegen een achtergrond van de grote bruin-gekleurde bomen. De Amsterdamse 'Stoeltjeswagen' 307 uit 1914 (oorspronkelijk een bijwagen uit 1910) staat na een speciale rit op 31 oktober 2010 met zijn donkerblauwe kleur in de lus achter het Haarlemmermeerstation, waarbij het weinige aanwezige licht een speciale sfeer creëerde. En naarmate de seizoenen voortgaan wordt het ook kleurrijker langs de museumtramlijn naar Bovenkerk. Bij een van de overwegen zien we de conducteur de kruising met zijn vlag beveiligen alvorens de Groningse 41 zal oversteken.



'Stoeltjeswagen' 307 na een speciale rit in de lus achter het Haarlemmermeerstation; 31 oktober 2010. Foto: René Platjouw

Groningen GTG 41 met bijwagen NBM 43 steekt de Molenweg in Amstelveen over; 28 oktober 2007. Foto: René Platjouw





Staatsieportret van het SS Nieuw Amsterdam in 1938 ter gelegenheid van het veertigjarig regeringsjubileum van Koningin Wilhelmina.

Prentbriefkaart: SNR

Oktober/November

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



In de boot genomen

Dat is nu precies wat er gedaan wordt op deze pagina. Tijdens Sail '95 werd het publiek in de hoofdstad op ludieke wijze in de maling genomen met een Intercitybak die over de Amstel, door de grachten en over het IJ voer. Een van de reservebakken van het VIRM-materieel, 290 8698 werd van een tweede kop voorzien in de Hoofdwerkplaats Haarlem.

Bij de 'tewaterlating' van het SS *Nieuw Amsterdam* in 1938 werden de Rotterdammers verast met de aanblik van een schip in de straten van de Maasstad. Met een RET-vierasser als basis werd dit fraaie voertuig in eigen werkplaatsen geconstrueerd ter gelegenheid van het 40-jarig regeringsjubileum van Koningin Wilhelmina. Tijdens de grote optocht van GVB '75 laveerde zelfs een pont door de straten van Amsterdam. Het GVB liet niet alleen trams, bussen en werkmaterieel in deze optocht zien, maar bouwde op een platte wagen een pont, compleet met rode en groene lantaarns in de mast.

De 'metro' kwamen we al tegen in week 29/30.



Tijdens de manifestatie Sail 2005 voer deze Bison door de grachten en over het IJ; hier de Nieuwe Herengracht bij de Rapenburgersluis op 3 augustus 2005.

Foto: Rob van Ee

Tijdens de grote optocht van GVB '75 laveerde een heuse pont door de straten van Amsterdam; 20 september 1975. Foto: Jur Deijs





Met gehuurde Belgische rijtuigen type M-2 rijdt de 1212 bij De Steeg in een prachtig herfstdecor op het baanvak Dieren - Arnhem; 26 oktober 1992.

Foto: Tom Tand

November

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



Grensgevalen

Het rollend materieel van de Europese spoorwegen is zeer gevarieerd. Er zijn verschillende spanningssoorten in de ons omringende landen, waardoor de meeste elektrische locomotieven niet ver over de landsgrenzen kunnen komen. Voor de rijtuigen en wagens gelden al decennialang internationale RIC-, RIV- en UIC-normen en zij kunnen daardoor probleemloos over de grenzen. Op deze 'multiculturele' pagina hebben we buitenlanders samengebracht met Nederlanders. Zo heeft de NS jarenlang Belgische rijtuigen type M2 gehuurd voor dienst op de IJssel-Brabantlijn. Tom Tand wist zo'n stam rijtuigen te vangen met een 1200 er voor. De herfst zorgt voor een prachtig decor. Bij Venlo zijn Duitse locomotieven regelmatig te zien op Nederlandse sporen. De E03 met een stam IC rijtuigen is daar een mooi voorbeeld van. Daarentegen trokken Nederlandse locs Duitse rijtuigen naar Emmerich, zoals we zien op een foto van Arthur Staal. Een 1300 zal in Emmerich worden vervangen door een Duitse loc. Een deel van de bovenleiding kan in deze twee grensstations daartoe worden omgeschakeld van 1500 V gelijkstroom naar 15 kV wisselstroomspanning. En in Venlo wisselde jarenlang een Sik de Duitse loc tegen de Nederlandse. Vanwege het ontbreken van omschakelbare bovenleiding moest een Sik de locomotieven omrijden. De stroomscheiding lag halverwege het station. Later is dit gewijzigd in omschakelbare bovenleiding per spoor.



Loc 103 224 van de DB in normale dienst met een stam Intercityrijtuigen van NS aan de haak als trein 1811 naar Köln Hauptbahnhof bij vertrek uit Venlo op 29 september 1998. Foto: Bob Visser



In Venlo wordt DB-loc E10 468 door een Sik weg gerangeerd; omstreeks 1989. Foto: Joop Schuld

De NS 1310, de laatste in blauwe kleur in actieve dienst, wordt in Emmerich aangehaakt/losgekoppeld aan/van drie Duitse rijtuigen op 11 januari 1982. Foto: Arthur Staal





Een paard op hol.

Gisternamiddag omstreeks één uur geraakte in de N. Westerstraat het paard bij het omspannen van de tram uit handen en op hol. Het dier galoppeerde de O. Westerstraat door en werd eindelijk aan het zuid-einde van de Breedstraat gegrepen.

Deze holpartij liep zonder ongelukken af, ofschoon er heel wat passage in de straten was.

November

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



Paardentrams

Het is dit jaar 2014 anderhalve eeuw geleden dat tussen Den Haag en Scheveningen de eerste paardentram ging rijden. Net als bij de pagina over 175 jaar spoorwegen valt dit niet in één kalenderpagina te vatten. Paardentrams reden overal in het land, niet alleen in steden en dorpen, maar ook als interlokale tramlijn, zoals bijvoorbeeld de PHE. De Paardetram Hoorn-Enkhuizen begon in 1887 en werd in 1892 door de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij overgenomen. Voor een rit over de bijna 20 km lange lijn had men ruim één uur en drie kwartier nodig. Mooi is het verhaal over de op hol geslagen trekkracht van de tram, iets wat in de loop der tijden beslist elders ook wel is voorgekomen. Werden in de grote steden de paardentrams na de eeuwwisseling vervangen door voertuigen met elektrische aandrijving, op tal van plaatsen bleef het paard nog tot ver in de jaren twintig actief. We zien onderaan een foto uit ca 1924 in Breda, waar de paardentrams reden tot oktober 1925. De laatste paardentramlijn in ons land was de lijn tussen Makkum en Harkezijl in Friesland. Deze lijn hield het vol tot 1930.

De Stichting Tramwerk kreeg uit het spoorwegmuseum de OSM paardentramwagen 16 van de lijn Utrecht-De Bilt-Zeist te restaureren. En als zo'n restauratie dan klaar is, dan wil je er toch ook mee rijden, nietwaar? Dus werd 17 oktober 2011 een proefrit gemaakt waarvan bijgaande foto getuigt. De fraaie wagen is momenteel weer in het Spoorwegmuseum te bezichtigen.



Breda; circa 1924. Foto: SNR

Paardentram 16 van de OSM na restauratie op de Nieboerweg in Den Haag; 17 oktober 2011. Foto: Jaap van der Noordt





ICE 4602 onderweg naar Keulen tijdens een korte stop in het vernieuwde station van Arnhem op 25 juni 2012.

Foto: René Platjouw

December

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



TGV, ICE en Thalys met 300 km/uur

Snelle treinen hebben Europa kleiner gemaakt. Bij de geboorte van spoorwegen was men bang voor de 'duizelingwekkende' snelheid waarmee de mens zou reizen. Toen die gevreesde snelheid niet zo adembenemend bleek, werd die snelheid juist het paradepaardje van menige spoorwegaatschappij. Groter en sneller werden de locomotieven. Treinen met klinkende namen als Flying Scotsman, Golden Arrow, Fleche d'Or of Le Mistral snelden door Engeland en Frankrijk en bleven daarbij binnen de landsgrenzen. Internationale treinen waren er ook en de Rheingold, de Etoile du Nord en de Oriënt-Express zijn wel de meest bekende. De luxe TEE treinen van Ir. Den Hollander brachten in 1957 een netwerk van verbindingen tussen Europese hoofdsteden. In 1987 werd de TEE opgevolgd door EuroCity-treinen, een modern jasje voor het (luxe) grensoverschrijdende verkeer.

De TGV in Frankrijk, de Thalys, de ICE en de Eurostar, de Spaanse AVE (en wellicht toch de Fyra) vormen samen een Europees spoorwegnet. Het wachten is nog op aansluiting met het Italiaanse hogesnelheidsnet.

Eenmaal op hun eigen speciaal voor de hoge snelheden gebouwde spoorbaan gekomen, wordt men nogmaals in de kussens gedrukt wanneer de treinstellen van 160 km/u versnellen naar snelheden tot 300 km/uur of meer. En dan...? Wel, de enige sensatie van die hoge snelheid is het ontbreken van sensatie. Heel gewoon.



Fyra en Thalys konden korte tijd samen gezien worden op Amsterdam CS; 29 december 2012. Foto: Egbert Elenbaas



Folderomslag van NS Internationaal: Een grenzeloze toekomst.

Thalys 4538 en Eurostar 3306 in Paris Nord op 17 april 2008. Foto: Anneliese van der Sluis





De 'Koopgoot' van Rotterdam is met RET-ZGT 739 makkelijk bereikbaar op 6 december 2008.

Foto: Frans Boom

December

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



RET tram

De 'Koopgoot' in het centrum van Rotterdamse is een van de vele plekken waar winkelend Nederland zo kort voor de feestdagen naar toe trekt. En dit is een van die winkelgebieden waar je heel gemakkelijk met openbaar vervoer kunt komen. Na de Tweede Wereldoorlog werd een nieuw hart in Rotterdam gebouwd, maar zelfs daarin zijn inmiddels al weer vele veranderingen. Zo is het prachtige Centraal Station van architect Sybold van Ravesteyn uit 1957 in 2008 gesloopt. Het was te klein geworden, zei men. Een nieuw stationsgebouw verrees. Een grote constructie van staal, beton en hout, die nu al oneerbiedig, maar wel volgens Rotterdams gebruik, de bijnaam de 'Patatzak' kreeg. De perronoverkappingen van van Ravesteyn met hun aparte vlinderbogen werden een voor een neergehaald en vervangen door één grote stationskap over alle sporen. Sommigen zullen het nieuwe station mooi vinden, anderen vinden het minder geslaagd. Over smaak valt nu eenmaal niet te twisten.



Van het oude stationsgebouw van Rotterdam Centraal van architect van Ravesteyn resten slechts herinneringen. Van de ZGT 733 overigens ook; zomer 1985. Foto: René Platjouw

Het nieuwe stationsgebouw van Rotterdam Centraal, bijgenaamd de 'Patatzak', vormt een spectaculair decor voor Citadis; 2103. 1 april 2013. Foto: Anneliese van der Sluis





Bij gebrek aan een waterkolom in Arnhem neemt locomotief NS 3737 water uit een brandweerslang tijdens een rit, in het NS-150-jubileumsjaar. Kijkt U eens bij week 49/50 in deze kalender naar de grote veranderingen op deze locatie.

Datum: 20 augustus 1989. Foto: Stichting NVBS Railverzamelingen (SNR)

Foto voorop

Amsterdamse 'Luchtwagen' 728, gebouwd door Linke Hoffman Busch, komt als lijn 14 onder het viaduct bij station Amsterdam Muiderpoort vandaan om de Wittenbachstraat in te rijden. Bovenlangs kruist een onbekende treinstel plan V. Op de achtergrond zien we de HTM 3069 op lijn 3 naderen tijdens zijn proefritten in Amsterdam. De seinhuistoren uit 1938/39 van architect H.G.J Schelling in de stijl van het 'Nieuwe Bouwen' staat sinds 2003 op de gemeentelijke monumentenlijst.

Datum: april 1987. Foto: René Platjouw

Alstublieft, u heeft de NVBS-kalender 2014 in handen. Op die van 2013 kregen we weer vele positieve reacties, vooral over de 'nieuwe stijl' en over de schrijfstijl. Daarvoor onze dank. Het blijft elke keer zoeken naar geschikte onderwerpen. Die zijn er genoeg, maar inspelen op actualiteit is op een kalender telkens een afweging: is het over een jaar, als de kalender aan de muur hangt, nog steeds een goede keus? De pagina over de Fyra is daar een goed voorbeeld van. Wat vandaag gebeurt, is morgen al geschiedenis, maar niettemin interessant genoeg om af te beelden.

Voorts onze dank aan de fotografen en inzenders. Zonder hen is de NVBS-kalender in deze vorm niet mogelijk. Natuurlijk kunnen we niet alles gebruiken, maar we bewaren alle foto's, zodat we er in de toekomst mogelijk toch gebruik van maken. Wat in het vat zit, verzuurt beslist niet! Dank zijn we ook verschuldigd aan de medewerkers in het archief te Amersfoort NVBS-centraal. Op ons verzoek halen ze dozen vol foto's, knipsels of dia's tevoorschijn. U ziet in de kalender de resultaten van hun medewerking met de vermelding *Foto: SNR*.

De 'meelezers' (Dirk Eveleens Maarse en John Krijgsman) behoedden ons voor missers in de begeleidende teksten.

Wij danken hen hierbij hartelijk. Vindt U toch nog fouten, dan vernemen wij dat graag via kalender@nvbs.com.

Wij, de vijf leden Kalendercommissie, hopen dat u deze kalender 2014 weer prominent zult ophangen en met evenveel genoegen zult gebruiken als waarmee wij hem hebben samengesteld.

Martin Bos, coördinator

Over de NVBS

De NVBS is een vereniging van en voor spoor- en tram- belangstellenden: mensen met passie voor railvervoer. Inmiddels bestaat de NVBS al meer dan 80 jaar en beschikken wij over ruim 20 regionale afdelingen waar u maandelijks vele interessante presentaties kunt bijwonen. Elke maand verschijnt het fraai geïllustreerde blad "Op de Rails" en op de website www.nvbs.com staat actuele informatie over de activiteiten van de vereniging. Regelmatig worden er excursies en buitenlandse reizen georganiseerd, de afdeling jongeren onderneemt speciale activiteiten voor de jonge railleefhebbers. De NVBS winkel heeft een groot assortiment boeken en dvd's over railverkeer. Wie boeken en documentatie zoekt, kan terecht bij de NVBS bibliotheek. Daarnaast beschikt ons documentatiecentrum nog over een enorme collectie foto's, kaarten en andere documenten. De winkel, bibliotheek en het documentatiecentrum zijn gevestigd in 'NVBS Centraal', een gezellige ontmoetingsplaats voor railleefhebbers. De ingang van 'NVBS Centraal' kunt u vinden aan de voorzijde van het NS station Amersfoort. De (regelmatige) openingstijden kunt u vinden op de website.



*De kalendercommissie, v.l.n.r.:
Gert Jan Binkhorst,
Emiel de Block,
Martin Bos,
Karel Hoorn
en René Platjouw.*