

Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen



2015



Treinstel 1983 van de Ontario Northland Railway in winterse omstandigheden.

Fotograaf en datum onbekend, collectie René Platjouw

December/Januari

29	Ma	5
30	Di	6
31 Oudejaarsdag	Wo	7
1 Nieuwjaarsdag	Do	8
2	Vr	9
3 Nieuwjaarsreceptie 12:00 - 16:00 NVBS Centraal, Amersfoort	Za	10
4	Zo	11
1	Week	2



Van TEE tot Northlander, Europeanen in Canada

Tussen 1957 en 1974 hebben de vijf dieselelektrische TEE-treinstellen van NS en de Zwitserse spoorwegen tussen Amsterdam, Zürich en Parijs zo'n vier miljoen kilometers afgelegd. De vier overgebleven stellen (stel 501 verongelukte op 9 februari 1971 bij Aitrang, Dld) werden na hun buitendienststelling te koop aangeboden.

In 1976 lukte het inderdaad om ze aan een Canadees consortium te slijten, dat ze verhuurde aan de Ontario Northland Railway. Tussen Toronto en het in het hoge noorden gelegen Timmins werden de treinstellen in een geel blauwe kleur ingezet op de zogenaamde 'Northlander'-route. Tussen Toronto en North Bay werd gebruik gemaakt van de sporen van de Canadian National. De barre winterse omstandigheden en onbekendheid van het technische onderhoudspersoneel met het materieel waren teveel voor de motorwagens en omstreeks 1980 werden ze dan ook vervangen door locomotieven type FP.7 van General Motors.

Helaas werden de oude motorwagens gesloopt. De als trekduwtreinen ingerichte rijtuigen deden vervolgens dienst tot februari 1992. Vijf bakken, waaronder twee stuurstandrijtuigen, kwamen na omzwervingen via Duitsland en Zwitserland naar Nederland terug.



Eén van de vijf NS-SBB TEE treinstellen te Rotterdam.
Foto uit NS-jaarverslag 1959



De 1902, ex NS1003, tijdens de TEE-Phoenixrit, de NVBS 'Wederopstanding-Afscheidsrit' op 3 augustus 1977 deed eveneens Rotterdam Centraal Station aan. Dia: René Platjouw

Staatsieportret van een locomotief type FP. 7 van General Motors.
Fotograaf en datum onbekend





Tramwagen 15 van de GETA op het Nieuwe Plein. 21 juni 1944.

Foto Renes, collectie Frits Spee

Januari

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



Elektrische trams met wagennummer 15

Zolang er treinen en trams rijden, is er behoefte geweest om de voertuigen van éénzelfde serie onderling herkenbaar te maken. Aanvankelijk kregen de locomotieven namen, maar al snel werden nummers gebruikt. Namen verdwenen allengs of bleven als 'extraatje'.

We kunnen rustig vaststellen dat vrijwel elk bedrijf begon met een nummer 1. Voor het jaar 2015 zochten we wagens met het wagennummer '15'. We kozen de 15 van de Gemeente Electriche Tram Arnhem op het Nieuwe Plein als grote foto. Het hartstuk van het afbuigend spoor naar het Willemssplein wordt juist vernieuwd. Rotterdam heeft twee wagens met nummer 15 gehad. De eerste was de tweeramer uit 1905, te zien als lijn 1 op de Schiedamsesingel. De tweede had het geluk museumtram te worden, een kleine Schindler uit 1957. Ook in Den Haag droeg een tweeramer van de eerste serie het nummer 15. We zien hem op lijn 4 met als achterbakkie de 329, een voor de elektrische tram aangepast paardentramrijtuig. De nieuwe sporen over de Kalvermarkt worden die dag in gebruik genomen. Als laatste foto rechts-onder zien we de Groningse 15 op het Heereplein.

Foto boven: RET tweeramer 15 op lijn 1 op de Schiedamsesingel. Ca 1905. Ansichtkaart collectie SNR

Foto midden: Den Haag, lijnen 4 en 6, kruising Kalvermarkt / Spui. 21 november 1930. Foto: collectie Stichting Haags Tram Museum (SHTM)

Foto onder: Tramwagen 15 van de GTG onderweg naar Helpman op het Heereplein te Groningen. Ansichtkaart, collectie Jan de Jongh





BR loc E27002 'Aurora' staat met stoomverwarming in Sheffield Victoria Station klaar voor een proefrit naar Manchester. 21 februari 1968.

Foto William Wright uit Tamworth, UK

Januari/Februari

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



NS 1500; Griekse godinnen in hun tweede leven

In de jaren vijftig wilde British Rail haar spoorlijnen elektrificeren. De Woodhead-route Manchester - Sheffield kwam in 1951 onder de draad met 1500 Volt gelijkstroom. Zevenenvijftig vierassige locs Class EM1 (uit 1950-53) reden hoofdzakelijk de goederendienst, terwijl zeven zesassige EM2's (uit 1953-54) bestemd waren voor de 'express passenger trains' tussen Manchester Piccadilly en Sheffield Victoria station. Deze Co'-Co'-locs 27000 - 27006 kregen namen uit de Griekse mythologie: Electra, Ariadne, Aurora, Diana, Juno, Minerva en Pandora. Eerst zwart geschilderd en vanaf 1960 groen. Alleen de 27002 werd uiteindelijk BR-blauw. In 1968 kwamen deze locs in Bury buiten dienst te staan.

Op dat moment had NS behoefte aan meer trekkrachten vanwege het dienstregelingplan Spoorslag '70. De zeven locs werden overgenomen en kregen in de hoofdwerkplaats Tilburg een nieuwe cabine-inrichting, sterkere compressoren, de geel/grijze NS-huisstijl en nieuwe nummers. Ondanks de verbouwingskosten kreeg NS voor slechts een derde van de nieuwprijs zes locomotieven; de 27005 werd als plukloc gebruikt. De 1501 kwam als eerste op 8 mei 1970 in dienst. De 1500'en reden hoofdzakelijk op de lijn Den Haag Centraal - Venlo en naar Hoek van Holland, maar waren af en toe ook voor een goederentrein elders te zien. Toen het einde van hun werkbare leven naderde werd samen met Engelse museumorganisaties een waardig afscheid gevierd. Van de oorspronkelijk zeven locs zijn er maar liefst drie bewaard gebleven. De 1505 staat in het Manchester Museum of Science and Industry, de 1502 in het zwart bij de Midland Railway te Butterley en de 1501 wordt in ons land gekoesterd door de Werkgroep 1501.



De 1505 op haar stamlijn Den Haag - Venlo met ICR-rijtuigen door Oisterwijk. september 1982. Foto Egbert Elenbaas



Tijdens NS-150 reed de groene 'Electra' 27000 extra treinen. Hier de Britannia-Express met plan-E-rijtuigen bij de Appellaan te Breudijk. 24 juni 1989. Foto Tom Tand

De 1505 in NS-huisstijl in het Manchester Museum of Science and Industry (MOSI). 18 februari 2014. Foto Gert Jan Binkhorst





Motorwagen 905 met bijwagen op lijn 6 op de Hogesluis. Dit was een tramstel zonder conducteur op de motorwagen.
De beschildering van de kop leverde hem de bijnaam 'Bloedneus' op. Voorjaar 1978.

Februari

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



Drieassers, er net tussenin

Lange tweeassers met een radstand van ruim drie meter gaan piepend en weinig comfortabel door krappe bogen. Vierassers waren een dure mogelijkheid om dat te verbeteren. Rond 1930 ontwikkelde de Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur een drieassig tramonderstel dat een grote verbetering betekende bij het doorlopen van bogen.

Relatief kleine series werden met dit Buchli-onderstel gebouwd of uitgerust. De middenas kan zijdelings bewegen, daarbij de voor- en achteras via dissels sturend. Bij de keuze voor de drieasser in Amsterdam waren na de oorlog de kosten doorslaggevend. De onderdelen voor de bouw moesten uit veel landen betrokken worden. Deviezenproblemen zorgden voor maanden vertraging. De serie heeft veel technische en uiterlijke aanpassingen ondergaan. Vooral de grote filmkast sprong in het oog. Het is eigenlijk nooit een geliefd tramtype geworden. De kleine foto's tonen een onderstel in de werkplaats, het interieur met zijn rode lederen bekleding en een losse drieasser op lijn 27 in de zomerdienst. In deze vorm – met kleine filmkast en beugelcijfer – zijn ze het langst te zien geweest.

Foto boven: Onderstel 993 in de centrale werkplaats Tollensstraat. 20 februari 1965. Foto Karel Hoorn

Foto midden: Interieur van drieasser 533. 12 juli 2009. Foto René Platjouw

Foto onder: Lijn 27 met losse wagen 540 in stromende regen op de Elandsgracht. 8 september 1967. Foto Karel Hoorn





Onder dreigende donderwolken dendert de inmiddels gele Rode Duivel in de Alblasserwaard de oprit naar de Baanhoekbrug bij Sliedrecht op. 27 mei 1972.

Foto Ted Doing

Februari/Maart

23	Ma	2
24	Di	3
25	Wo	4
26	Do	5
27	Vr	6
28 NVBS 84	Za	7
1	Zo	8
9	Week	10



Rode Duivels

Werkspoor bouwde tussen 1960 en 1963 in totaal 42 driedelige diesel-elektrische treinstellen Plan U: de 111 t/m 152. De Dieseldrieën deden dienst in onder meer Noord-Nederland, Noord-Holland en op de routes Dordrecht-Geldermalsen en Nijmegen-Roermond. Door de vanaf 1960 toegepaste rode huisstijlkleur voor dieselstellen en als aanvulling op de 'Blauwe Engelen' kreeg dit type de bijnaam 'Rode Duivels'. Begin jaren '70 werden de stellen geel geschilderd. De NS had rond de millenniumwisseling al afscheid willen nemen van alle stellen, maar door materieelgebrek bij NS zelf en inzet bij Syntus hebben een aantal gemoderniseerde stellen het nog tot 2003 uitgehouden. In de laatste paar jaar reden sommige stellen zelfs volledig 'onder de draad', zoals in de stoptreindienst Zwolle-Groningen. Op drukere trajecten konden de 1000 pk sterke en 125 km/h snelle stellen niet meer meekomen met het toenomen treinverkeer. Vier stellen zijn voor museumdoeleinden bewaard. Andere zijn aan Slowakije verkocht. In verleden en heden zijn er met de Dieseldrieën een aantal excursies geweest, waarvan hiernaast een foto uit 1967 tijdens een NVBS diesel-rondrit door Groningen en Drenthe.



*Diesel 3 staat in Hoorn klaar voor vertrek naar Enkhuizen. 24 mei 1969.
Fotograaf onbekend, dia collectie SNR*

*Tijdens de dieselrondrit door Groningen en Drenthe voor de NVBS op
23 september 1967 doet DE3 128 Stadskanaal aan.
Fotograaf onbekend, dia collectie SNR*





Flexity Swift 6103 van de RijnGouwelijn op de draaibrug over de Gouwe kort voor Gouda. 21 oktober 2009.

Foto René Platjouw

Maart

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



RijnGouwelijn, mooie toekomst alweer achter de rug

De kans dat er weer een tram door de binnenstad van Leiden zou gaan rijden was in het eerste decennium van deze eeuw erg groot. Het in 2003 gestarte Light-Rail-project RijnGouwelijn beoogde een verbinding tussen Gouda, Alphen aan den Rijn, Leiden en door naar Katwijk en/of Noordwijk. Een klein deel van het ooit zo omvangrijke door Ir. Burgersdijk opgebouwde NZH tramnet zou dan herboren zijn. Het heeft helaas niet zo mogen zijn, want de tegenstanders in de Leidse gemeenteraad vormden een meerderheid. In 2009 werden de proeven met de light rail trams tussen Alphen en Gouda stilgelegd. De in een samenwerkingsverband door NS en de HTM geëxploiteerde Flexity A32 trams werden volgens afspraak overgedaan aan Stockholm, waar al trams van dit type rondreden.

Foto boven: In mei 2003 werd de RijnGouwelijn in dienst gesteld. Wagen 1 (later 6101) staat in Alphen aan den Rijn naast een plan V richting Leiden. Dia René Platjouw

Foto midden: Wagen 6101 staat gereed voor vertrek uit Alphen aan den Rijn. 21 oktober 2009. Foto Martijn Roos

Foto onder: Wagen 408+406 als lijn 22 op de Gröndalsvägen in Stockholm. 27 augustus 2013. Foto Karel Hoorn





NS depot Utrecht met locs 1647, 1605 en 3776. Op de achtergrond NS HGB III, 'de inktpot'. April 1930.
Foto: H.C. Casserley, een Brit die toestemming van NS had om in april 1930 op NS-terreinen te fotograferen.

Maart/April

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



Stoom tussen Inktpot en Peperbus

Een NVBS kalender zonder stoom-pagina zou een enorme blunder van de kalendercommissie betekenen. Gelukkig is er bij de SNR, de Stichting NVBS-Railverzamelingen in Amersfoort een schat aan oude foto's, waaruit we dit keer het locomotievendepot in Utrecht als grote foto gekozen hebben. Drie locomotieven omlijsten NS hoofdbouw III. Dat gebouw kreeg langzaam maar zeker de bijnaam 'de Inktpot'. De Inktpot als officiële naam ontstond pas toen ProRail het gebouw in gebruik nam als haar hoofdkantoor. Het is nog steeds het grootste bakstenen gebouw van Nederland, met 22 miljoen gemetselde stenen en gefundeerd op onder meer 21 kilometer oude spoorstaven.

Ook bij de stoomlocomotieven was er een serie 1500. De 1501 – 1510 werden tussen 1892 en 1902 gebouwd voor de NCS (nrs. 21-30) door Neilson & Co te Glasgow (de eerste zeven) en Henschel & Sohn uit Kassel (de laatste drie). De laatste nog aanwezige locs werden kort na 1945 afgevoerd.

Let op het ontbreken van een (aangegoten) schoorsteenkroon bij de middelste machine, het is een van de negen zogenoemde Rhijnbogen, waarvan de HSM er vele liet nabouwen, waaronder de loc geheel links.

Rechts de 3776, een van de zogeheten volbezette deelserie 3773-3784, reeds van verre te herkennen aan hun grote rookkastdeur en geschilderde dombekleding. Als stoomdepot werd Utrecht opgeheven op 14 november 1955.

NS 1506 stoomt Zwolle binnen met een trein van Leeuwarden naar Vlissingen. 13 augustus 1934.

Foto J.J.B. Vellekoop, collectie SNR





HTM 3006 langs de Koekamp in Den Haag met krokussen in volle bloei. 13 maart 2008.

Foto Karel Hoorn

April

6	2e Paasdag	Ma	13
7		Di	14
8		Wo	15
9		Do	16
10		Vr	17
11	Algemene Ledenvergadering	Za	18
12		Zo	19
15	Week		16



Trams in de lente

De lente is een kleurrijk jaargetijde en daarom een geliefd seizoen om de camera te pakken. De bloesems aan de bomen variëren van wit tot donkerroze. Een populair motief blijft een trein of tram die afsteekt tegen bloeiende bollenvelden. Ook in de begintijd van de spoorwegen was dat al zo. De mooie ansichtkaart met de ENET tram naar Zandvoort op het viaduct bij Aerdenhout is voor een groot deel gemanipuleerd. De tram heeft geen passagiers, de trein komt in fantasievol perspectief aanstormen en de spoorloot gaat schuil onder een ingeplakt bollenveld. Het gemis aan kleur werd door inkleuren goedge maakt.



Motorwagen serie 31-38 met bijwagen serie 51-55 (beide uit 1899) op het ENET viaduct over de Oude Lijn tussen Haarlem en Leiden te Aerdenhout. ca.1902. Ansichtkaart, collectie René Platjouw



Sneltrams 5008+ 5027 tussen Utrecht en IJsselstein in IJsselstein. 31 maart 2014. Foto Eelco van Weerdenburg

RET-Schindler 10 op lijn 11 in de Huygensstraat in Rotterdam. 2 mei 1980. Foto Marco Moerland



GVB-Combino 2092 op het Weteringcircuit te Amsterdam op de in december 2013 opgeheven lijn 25. 28 april 2010. Foto Rob de Haan





VIRM-stellen 9520 ('K(r)oningstrein') en 9525 (Olympisch) van NS langs de bollenvelden bij Hillegom. 30 april 2013.

Foto Cock Koelewijn

April/Mei

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



De lente langs het spoor

De kleurenpracht van de lente brengt menig fotograaf op de been. Toen we de foto van de twee fel oranje IRM treinstellen onder ogen kregen, was de keuze snel gemaakt voor de grote foto bij dit thema. In Zuid-Limburg ronkten de gele 'Blauwe Engelen' op de Miljoenenlijn in de lente volop tussen de bloesems door. Ook in al lang vervlogen tijden stoomden de stoomlocs langs de bloesem. Een onbekende fotograaf wist dat vast te leggen nabij Elst omstreeks 1913.



Diesel-II kruist het tunneltje in de Goedenraadsbergweg bij Overeys op de Miljoenenlijn Heerlen - Schin op Geul in het laatste exploitatie-voorjaar 1987.

Foto René Platjouw

De SS 344, een 'Groote Groene van de Staat', stoomt langs een bloeiende boomgaard nabij Elst omstreeks 1913.

Foto collectie SNR





"Ik heb een foto van een tram met echte broden!" zei ons commissielid Karel en uit zijn collectie diepte hij de bovenstaande grote foto op.
Platte wagen T.1 opgetuigd als 'bakkerskar' voor de remise Lekstraat op de 'dag van het brood'. 18 april 1970.

Foto Karel Hoorn

Mei

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



Brood, daar zit wat in

Een bekende slagzin in de jaren negentig inspireerde ons. Commissielid Karel diepte uit zijn collectie bovenstaande grote foto op. Platte wagen T.1 werd in 1970 door bakkersvakschool Blaeu Erf opgetuigd met broden en achter 'Blauwe wagen' 868 door Amsterdam gereden. Dit alles om de 'dag van het brood' te vieren en de opleiding tot warme bakker meer bekendheid te geven. Op het meegevoerde bord zien we de oorlogsjaren geschilderd met een rood kruis erdoor. Er was in die donkere jaren nauwelijks brood. De Zweedse vlag staat voor het zachte Zweedse brood ('net cake') dat na de oorlog op de markt kwam. Het laatste jaar 1970 toont de hoorn van overvloed waar tal van broden uitkomen. De bakkersleerlingen met hun witte koksmutsen zorgden voor een passende bemanning van motorwagen 868. Bij het Centraal station werd door hen een groot aantal van deze broden aan voorbijgangers uitgedeeld.

Zanger en kunstenaar Herman Brood had in 1993 de eer om GVB-wagen 824 om te toveren tot een rijdend kunstwerk. Zijn kleurrijke creatie ziet u in dienst op lijn 24 op de Vijzelgracht. De naam van Herman wordt levend gehouden tussen Zwolle en Emmen, waar treinstel 412 van Arriva van zijn naam werd voorzien. Een oneerbiedige bijnaam van de luxe Beijnestrams van de ESM (later NZH) was ook wel 'Pannebrood', waardoor ze op deze pagina thuis horen.

Foto midden: De door Herman Brood in 1993 beschilderde GVB tram 824 op lijn 24 op de Vijzelgracht. 18 augustus 1993. Foto Tom Tand

Foto onder: Treinstel 412 van de ARRIVA Vechtdallijnen met de naam Herman Brood bij Dalfsen. 25 januari 2013. Foto Egbert Elenbaas



In Haarlem draaien twee pannebroden, met tussen hen in een ex-LTM-aanhangrijtuig, op weg naar Zandvoort van de Kampervest de Kleine Houtbrug op. 10 juni 1957.

Foto Eduard Bouwman





NMBS 5542 komt met 6 ICR als trein 1138 Luxembourg - Haarlem, de 'Ardennen Express' binnen in het net van moderne beveiliging voorziene Luxemburgse station Wilwerwiltz op 25 augustus 1990.

Foto Illya Vaes

Mei

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



Nederlands over de grenzen

De spoorwegen houden niet op bij de landsgrenzen. Een paar voorbeelden: naar Aken en Luik kon je met een dieseltje en we zien een met Indusi (DB versie van ATB) uitgeruste DE1 (41-44) onder de kap van Aachen Hbf. Met getrokken NS-rijtuigen kon je tot in Luxemburg komen; een groep rijtuigen had die toelating onder de naam 'buurlandrijtuigen'.

NS is al enkele jaren op de buitenlandse markt aanwezig en heeft daar de naam Abellio. In Groot Brittannië rijdt Abellio in samenwerking met anderen in onder meer Cumbria, Greater Manchester, Northumberland en Yorkshire Onder de kap van Liverpool Lime Street staat een diesel treinstel van de Northern Rail gereed voor vertrek. Ook in Duitsland is Abellio actief en we zien een in Zwitserland gebouwde FLIRT in Bochum Hbf gereedstaan voor een rit naar Essen.

Foto boven: Een DE 1 naar Maastricht onder de kap van Aachen Hbf. 4 juni 1974. Dia J.A. Muijs, collectie SNR

Foto midden: Treinstel 5759 van vervoerder Northern in Liverpool Lime Street Station. 11 juli 2013. Foto René Platjouw

Foto onder: De driedelige ET 23.003 is samen met de tweedelige ET 22.008 aangekomen op station Bochum Hbf terwijl deze onderweg zijn als trein 89531 naar Essen Hbf. 20 april 2013. Foto Bruno Batenburg





Locomotor 233 wordt door een kraan uit de IJ-haven getakeld na een val van de spoorpont. 11 juni 1957.

Collectie Karel Hoorn

Juni

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



Heen en weer; de spoorpont over het IJ

De legendarische drs.P bezong ze al: de vele pontveren die het in ons waterrijke land mogelijk maken van de ene op de andere oever te geraken zonder natte voeten te krijgen. Daarbij was ook een paar veren die stoomtram(wagen)s overzetten. Er waren in Nederland twee veren voor spoorwagens. Het ene was de dienst Enkhuizen – Stavoren. Het tweede zien we hier. In Amsterdam-Noord was een aantal niet op het spoorwegnet aangesloten raccordementen. Om toch goederenwagens daarheen te kunnen vervoeren bracht de HSM in 1914 een spoorpont in de vaart, die vanaf het uiteinde van het rangeerterrein "de Rietlanden" kon afvaren. Dat was ongeveer op de plaats waar nu de Piet Heintunnel ligt. Een speciale in hoogte verstelbare steiger werd gebruikt voor het op- en afrijden van de wagens. Omstreeks de jaren zestig waren er drie spoorponten in gebruik. Stoomlocomotieven waren te zwaar voor de ponten. In Noord werd daarom aanvankelijk gerangeerd met behulp van lieren en met paardentractie. Later ging er een locomotor mee naar Noord voor het rangeerwerk. Het ging ook wel eens mis. Op de grote foto zien we de te water geraakte locomotor 233 weer opgetakeld worden van de bodem van het IJ. De spoorpontdienst werd op 29 april 1983 beëindigd.



Een locomotor verlaat de spoorpont III via de aanlegsteiger achter in de Rietlanden. 5 maart 1970. Foto Jan de Jongh

Spoorpont III vaart op het IJ. circa 1978. Dia René Platjouw





Juni

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



Vindt u kaartjes saai?
Denk dan na over Gerrit's uitspraak:
'Zonder kaartjes rijden die treinen niet.'

De mooiste foto van...

Dit jaar plaatsen we voor het derde jaar een blad in deze rubriek. Het is daarmee een traditie geworden. Eén van de beheerders van de SNR vertelt over wat hij het mooiste vindt in zijn verzameling. Dit jaar Gerrit van Straaten. En daarom geen foto's van treinen of trams. Gerrit beheert de duizenden vervoerbewijzen spoorwegen. Eigenlijk vindt hij de *Bewijzen van Personeelen Vrijdom* het mooist. Daarom hierboven links en rechts voorbeelden van zulke bewijzen, met hun achterkanten. Bij de HIJSM met allerlei bepalingen, bij de SS/NCS het spoorwegwet van die gecombineerde maatschappij. Je mocht eens in een trein van de concurrent gaan zitten. In alle gevallen mocht je rijwiel niet mee!

Vanaf 1837 kwamen de bekende kartonnen Edmondson-kaartjes in gebruik. In Nederland voerde de HJSM ze in 1857 als eerste in. Midden boven zien we kaartje A 6123, een heel bijzonder voorbeeld. Gerrit vertelt dat het om een ongebruikt kaartje uit de Tweede Wereldoorlog gaat. Dat ziet hij aan de C voor de prijs: het laatste oorlogstarief. Het kaartje is niet gebruikt, want op de achterkant staat een strepenpatroon. Tijdens de Spoorwegstaking is er op heel wat stations ingebroken en zijn grote hoeveelheden kaartjes gestolen. Reden voor NS om na de oorlog de rest van de kaartjes onbruikbaar te maken met een strepenpatroon, waarna de achterkant bedrukt kon worden als nieuw kaartje. Dat ging hier fout: de strepen kwamen op de achterkant terecht. Met het kaartje D 5782 ging het wel goed. De achterkant werd gebruikt voor kaartje 5209.

Rechts zien we een van de meest bijzondere biljetten uit de verzameling. De GOLS had ook baanvakbiljetten. Met zijn kniptang gaf de conducteur het baanvak aan waarvoor het biljet geldig was. Omdat de GOLS de exploitatie al snel overdroeg aan de HIJSM, die eigen kaartjes ging uitgeven, heeft Gerrit het idee dat dit het enig overgebleven exemplaar van een GOLS biljet moet zijn.





Ex-Wener 4766 passeert als RET 659 de 740 in Rotterdam Zuid bij metrostation Maashaven. Voorjaar 2001.

Foto René Platjouw

Juni/Juli

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



Wiener Melange

Het komt af en toe voor dat een bedrijf materieeltekort heeft en in Rotterdam was dat rond de eeuwwisseling het geval. In Wenen had men gelukkig een aantal gelede wagens type E1 uit 1971 over en daarvan kwamen er tien naar de Maasstad. Ze deden met de nummers 651 - 660 dienst in Zuid op lijn 2. Ze hebben tot de zomer van 2003 met tussenpozen gereden. Daarna verdwenen ze naar Roemenië. Ook in Amsterdam was het op tramlijn 5 omstreeks 2007/08 voortdurend schipperen met het materieel. Om wat lucht te krijgen in de materieelpositie stonden in de zomer van 2008 drie wagens van het Weense Stadtbahntype (E6) op reserve. Afgezien van de test- en instructieritten hebben deze wagens nooit in de passagiersdienst gereden. De drie wagens kwamen uit een serie van 25 gelede motor- en bijwagens (E6/C6) die in de GVB werkplaatsen te Diemen werden aangepast voor dienst als Spitstram op de lijn Utrecht - Nieuwegein Zuid. Na nogal wat kinderziektes werden ze daar met ingang van de winterdienst 2009 in de Spitstram ingezet. In de zomer van 2014 zou het doek voor deze fraaie wit/rode trams vallen. Eerder was er al een aantal naar Kraków verhuisd, de rest zal wel volgen.



Tramstel 4925 + 1941 + 4938 passeert de 5010 nabij het 24 oktoberplein op het Kanaleneiland te Utrecht. 3 oktober 2011. Foto Eelco van Weerdenburg

Wagen 4948 tijdens een instructierit op het Leidseplein in Amsterdam. Juli 2008, Foto Eelco van Weerdenburg





Ex-Wadlopermotorrijtuig 3102 als SN 82-001 van de PKP Przewozy Regionalne op het station van Brusy in Polen. 24 mei 2011.

Foto René van Lier

Juli

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



Wadlopers in den vreemde

Wie had kunnen denken dat onze vertrouwde, maar ietwat saaie 'Wadjes' nog eens achter het voormalige IJzeren Gordijn of zelfs in exotische landen te zien zouden zijn? Braaf brommend reden deze door Waggonfabrik Uerdingen gebouwde dieselhydraulische motorrijtuigen en treinstellen vanaf het begin van de jaren tachtig door het Friese en Groningse land, ontworpen om in eenmansexploitatie op de anders tot verbussen gedoemde noordelijke nevenlijnen te rijden. Goedkoop en simpel, dat was toen de opvatting die we nu lightrail noemen. Nadat NS-opvolger NoordNed de stellen niet meer nodig had omdat Arriva de exploitatie overnam, zwierven de Wadlopers uit. Veel stellen kregen in Polen een nieuw leven. Ook rijden ze tegenwoordig in Roemenië, rondom Cluj in Transsylvanië. Verbazing wekte het dat tien stellen de oversteek naar Zuid-Amerika maakten en daar vanaf 2011 in andere kleuren tussen Buenos Aires in Argentinië en Uruguay reden tot medio 2012. Helaas is in Nederland momenteel geen enkele Wadloper meer rijvaardig...

Hoewel in Nederland gefotografeerd, spreken we bij de Wadloper rechtsonder toch van 'in den vreemde': kleur en plaats maken het stel uniek.

De 3226, tijdelijk in dienst geweest bij Veolia, tijdens de door NVBS/SNE georganiseerde afscheidsrit op de Maaslijn op 26 januari 2008.

Gefotografeerd bij Blerick door Theo Gramser



Wadloper 3213 in dienst bij de Emprendimientos Ferroviario aan het eindpunt Salto in Uruguay op 27 februari 2012. De trein rijdt naar Pilar in Argentinië. Foto: Roelof Hamoen



Een van de dertien tweewagenstellen die aan de Roemeense vervoerder Trans Feroviar Calatori (TFC) zijn verkocht in een landelijke omgeving in Roemenië. Achter het nummer 78-3232-2 gaat de vroegere 3232 schuil; 30 augustus 2012.

Foto: Alex Wouters





De kap over de sporen 9 en 10 bij station Sloterdijk (in de Hemboog) met Sprinters 2961 en 2981. 15 juli 2011.

Foto Bob Visser

Juli/Augustus

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



Moderne kappen

De stationskap is niet zomaar een paraplu over een aantal sporen. Het is een herkenbaar stuk architectuur. Gelukkig worden tegenwoordig weer mooie kappen gebouwd. Daar is de kap van de Hemboog bij station Amsterdam Sloterdijk er één van. De door de firma Movares in Utrecht ontworpen transparante kap over de sporen 9 en 10 oogt zeer modern, maar geeft tegelijk een heel klassieke indruk. Werd de Hemboog al in 2003 in gebruik genomen, het perron was aanvankelijk wegbezuinigd. Pas in december 2008 werd het mogelijk in deze boog in- en uit- te stappen en in juni 2009 werd het bouwwerk opgeleverd. Buiten onze grenzen zijn ook fraaie kappen te vinden. In Portugal heeft het station Lisboa Oriente de uitstraling van een kathedraal met gotische bogen. Het werd kort voor de Expo '98 geopend en is plaats van samenkomst van trein, metro en bus. Architect Santiago Calatrava ontwierp dit station. Dat mocht hij ook doen voor Liège Guillemins, een futuristisch ogend station dat in een sciencefictionfilm niet zou misstaan. Het werd in september 2009 geopend en heeft een 200 meter lange en 35 meter hoge kap, waarin 20.000 vierkante meter glas gebruikt is. Per trein is deze bezienswaardigheid vanaf Maastricht in een half uur bereikbaar.



In het station Lisboa Oriente staat kantelbaktrein type PENDOLUSO, serie 4001-4010, gereed voor vertrek naar Porto. augustus 2001. Foto Egbert Elenbaas

Station Luik-Guillemins is fotogeniek geworden! Loc 3016 van de CFL staat gereed voor vertrek naar Luxemburg. 31 mei 2014. Foto René Platjouw





Staatsieportret van de 914, 913, 915 en 916 benzinemotorwagens omC serie 911-916 op het terrein van Allan in 1928.

Fabrieksfoto Allan, collectie SNR

Augustus

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



Ome Ceesje van Goes naar Borsele

Om de exploitatie op nevenlijnen economischer te maken werden begin jaren twintig proeven genomen met OntbrandingsMotor rijtuigen. De NS kreeg in 1927 de exploitatie van de tramlijnen op Zuid-Beveland. Van Goes naar Wemeldinge, naar Wolphaartsdijksche Veer en een ringlijn van Goes naar Goes via Hoedekenskerke en Borssele. Acht motorwagens van HAWA, Allan en Beijnes werden tussen 1926 en 1927 afgeleverd. Deze omC (van 3e klas) wagens kregen al snel de bijnaam 'ome Ceesje' naar een toen zeer populair radiohoorspel van de VARA ('de avonturen van Ome Keesje'). Op de grote foto zien we vier van de zes motorwagens die Allan in Rotterdam mocht bouwen in 1928/29. Rechts een blik in het interieur ervan. In mei 1947 werd het personenvervoer op deze lijnen gestaakt. Het goederenvervoer hield het vol tot 1972. Bij de museumorganisatie Stoomtram Goes - Borsele heeft men het plan opgevat om op basis van één van hun Duitse railbussen een 'oude' omC te herbouwen. Midden 2014 was men al ver gevorderd met het casco. Over niet al te lange tijd kunnen we dan met Ome Ceesje weer terug in de tijd reizen.

omCc 909 + Ccs 809 bij aankomst in Hoedekenskerke. 30 juni 2013. Foto Gert Jan Binkhorst



Interieur van omC 902. fabrieksfoto van Allan uit 1928. Foto collectie SNR

Machinist in stuurstandrijtuig Ccs 809, in rustig tempo onderweg naar Goes. 30 juni 2013.

Foto Gert Jan Binkhorst





DB Schenker reed korte tijd met de Baureihe 232 in ons land. Op 1 juli 2009 rijdt de 232 901 in de buurt van Bergen op Zoom met autotrein naar Cobelfret in de Sloehaven.

Foto: Bram Zuidweg

Augustus/September

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



Auto's op het spoor

Het lijkt tegenstrijdig, maar het spoor helpt haar grootste concurrent door op grote schaal automobielen te transporteren tussen fabriek en klant. Lange autotreinen rijden vanuit verschillende fabrieken naar de havens om verscheept te worden. Ander autovervoer vindt plaats tussen 's- Hertogenbosch en de Zuid-Frankrijk, Noord-Italië, Oostenrijk en Slovenië. Zonaanbidders hoeven zo niet twee of meer dagen in het blik zitten en laten zich in bijna 24 uur met hun auto naar de zon vervoeren. Al jaren vindt op grote schaal vervoer van Volkswagens vanuit Wolfsburg naar autodealer Pon in Leusden plaats. Ford's gaan vanuit Duitsland naar de Sloehaven en vanuit Dillingen via Eindhoven naar Gent. Ook Born en Oosterhout ontvangen auto's per spoor.

Foto boven: De NMBS liet enkele locomotieven reeks 55 van ATB voorzien om doorgaand over de 'IJzeren Rijn' (Neerpelt - Weert - Roermond - Dalheim) te kunnen rijden. Dat is er nooit van gekomen, maar wel de inzet van drie stuks in ons land. op 4 februari 2008 gaat de 5523 met autotrein op de 'oude' Sloelijn bij 's-Heerenhoek naar emplacement Sloehaven. Foto: Bram Zuidweg

Foto midden: Autoslaaptrein bij het beginpunt in 's-Hertogenbosch. In juli 1979 is het aanbod van auto's zo groot, dat de trein gesplitst is in een auto- en een rijtuigdeel. De NS 1010 neemt de autowagens mee en staat gereed op het middenspoor voor de reis naar Zuid-Frankrijk. Foto: Egbert Elenbaas

Foto onder: De Nederlandse vervoerder HSL Logistiek mengt zich ook in het autotransport en brengt met haar in zwart-witblokjes beschilderde ex-NS 1832 een autotrein bij Herpen. Het is de bedoeling dat in ieder blokje een reclame-uiting geplaatst kan worden door een bedrijf, instelling of vereniging. 11 januari 2013.

Foto: Robert de Boer





Wagen 15 met een open bijwagen (een 'kippekooi') op lijn 3 midden op het Binnenhof. Erachter komt juist een lijn 4 onder de Binnen- of Middenpoort door. circa 1915.

Ansichtkaart collectie SNR

September

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



Binnenhof en Prinsjesdag

Elk jaar op de derde dinsdag van september worden in het centrum van Den Haag vijf centimeter dikke touwen in de tramrails 'gebreeuwd'. Dan kan de in 1898 door de gebroeders Spijker gebouwde Gouden Koets zonder problemen het Binnenhof bereiken. In de Ridderzaal opent de Koning dan een nieuw parlementair jaar door het uitspreken van de Troonrede.

Het Binnenhof was vanaf 1906 met de tramlijnen 3 en 4 bereikbaar. De elektrische trams die onder de poortjes door moesten waren extra laag gebouwd, vandaar de bijnaam 'laagdakkers'. De trams verdwenen van het Binnenhof in december 1924. Vanaf die tijd gaan ze via de toen aangelegde Vijverdam om het regeringscentrum heen.

Prinsjesdag zorgt ook voor omleggingen en dat had jarenlang leuke gevolgen voor de materieelinzet op lijn 9. PCC's werden omgeruild voor 800-en om kop te kunnen maken bij het Korte Voorhout.

Foto boven: *Bijwagen 565 vult de Mauritspoort (ook wel Stadhouderspoort genoemd) aan de kant van het Plein bij het Mauritshuis. Let op het bord 'stop' boven de poort. Ansichtkaart collectie SNR*

Foto midden: *Tekening van HTM lijn 8 aan de halte Vijverdam bij de Gevangenpoort. Wandplaat van Wolters Noordhoff, collectie SNR*

Foto onder: *Oud materieel op lijn 9 813 en 814 bij het overloopwissel op het Tournooiveld voor de Koninklijke Schouwburg. 20 september 1966. Foto Karel Hoorn*





Station Amsterdam Willemspark met locomotief 7003 klaar voor vertrek richting Amstelveen/Bovenkerk, tussen 1945 en 1950.

Foto SNR

September/Oktober

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



Amsterdam – Bovenkerk: Een dubbel jubileum

In mei 1915 werd de spoorlijn van Amsterdam naar Aalsmeer in gebruik genomen. Beginpunt van deze lijn in de hoofdstad was het Station Willemspark. De Haarlemmermeerspoorlijnen verbonden Haarlem, Hoofddorp, Aalsmeer, Leiden, Alphen aan den Rijn, Mijdrecht, Uithoorn, Vinkeveen en Amsterdam met elkaar. De personendienst op het laatste deel tussen Nieuwersluis en Amsterdam werd gestaakt op 3 september 1950. Het goederenvervoer hield het vol tot 1972. Een belangrijke functie kreeg de lijn nog tussen 1976 en 1981 als toevoerlijn bij de aanleg van de Schiphollijn. De elektrische museumtrams begonnen in september 1975 te rijden vanaf het Haarlemmermeerstation, zoals het vroegere station Amsterdam Willemspark na 1933 genoemd wordt. Eerst tot de dijk van de ringweg A10, later tot het Jollenpad en Amstelveen en tegenwoordig tot in Bovenkerk. Daar was ooit de splitsing richting Aalsmeer en Uithoorn. Door beide takken met een boog te verbinden ontstond een keerdriehoek voor éénrichtingswagens. Waar eens de stoomtreinen vertrokken staan nu fraai opgeknapte trams uit verschillende steden gereed voor een rit langs het Amsterdamse Bos.

Foto boven: Het Haarlemmermeerstation met museumwagens RET 507 en GTG 41 (ex HTM 267, later pekelwagen H16). zomer 1981. Dia René Platjouw

Foto midden: Een plan V op het pendellijntje van Station Zuid naar Schiphol ontmoet HTM 816 op de museumtramlijn. Zomer 1979. Foto René Platjouw

Foto onder: Gelede wagen 602 op de laatste meters spoor richting Aalsmeer. 27 oktober 2013. Foto Karel Hoorn





Een E-locje van Arthur Koppel met een aantal kipkarren op het 600 mm spoor van de suikerfabriek Groenendijk bij Breda. ca 1900.

Foto: Arthur Koppel, collectie Gerard de Graaf

Oktober

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



Klein elektrisch industriespoor

Bij smalspoorlijntjes op fabrieksterreinen denk je als vanzelf aan kleine stoom- of diesellocomotiefjes. Minder bekend is dat ook op die smalle spoortjes elektrische tractie werd gebruikt. In ons land kenden de suikerfabriek te Groenendijk bij Breda en de 'Koninklijke Papierfabrieken Van Gelder Zonen' te Velsen en Renkum deze tractievorm. Het lokje van Arthur Koppel op de grote foto is niet veel meer dan een truck met elektromotor met een schakelkast erop. Er zat ook nog een bel op het dashboard. Bij Van Gelder reden meerdere 'echte strijkijzertjes'. Je moest als bestuurder niet al te groot zijn. Ze reden op het uitgestrekte hout-opslagterrein.

In Nederlands Indië gebruikten verschillende mijnen elektrische tractie. Bij een globale schatting tellen we ruim 120 E-locjes. We zien rechts onder een typische platte mijnloc voor een met mijnhout geladen wagonnetje bij de Gouvernementsgoudmijn Tambang Sawah op Sumatra. Ook op andere foto's van dit soort locjes is een tweede persoon te zien die de trolleytang vastheeft. Dit waren arbeiders die ervoor moesten zorgen dat de trolley bij ontsparing weer snel aan de draad gezet werd. Laten we maar aannemen dat die trolleytang goed geïsoleerd was...

Mijnlokje type LM2T4-AA6 van General Electric met een met stophout geladen wagentje bij de goudmijn Tambang Sawah nabij Moearaman op Sumatra, ca. 1920.

Foto Dienst van het Mijnwezen, collectie Gerard de Graaf



Strijkijzertje nr. 11 van AEG met een mechanisch gedeelte van Schwartzkopff bij de Papierfabriek van Gelder Zonen te Velsen. 11 augustus 1933. Foto ir. J. A.A. Bosch, collectie SNR





Buitenlijner 70 loopt om in de Haarlemmerstraat en blokkeert daarbij de hele rijweg. 7 oktober 1961.

Foto Nico van der Laan

Oktober/November

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



Met 'de Gele' naar Leiden

Tot 1961 kon je op twee manieren per tram van Den Haag naar Leiden. Met de Blauwe Tram van de NZH via Voorburg en Voorschoten en met de Gele Tram van de HTM via Wassenaar. In 1917 vroeg de Haagsche Tramweg Maatschappij een grote concessie aan voor elektrische lijnen rondom Den Haag waarin begrepen een tak via Wassenaar naar Leiden. Op 2 juni 1923 kon het eerste gedeelte tot in Wassenaar worden geopend. Er werd nieuw en zeer fraai materieel aangeschaft. Het duurde ruim twee jaar voor de Leidse Haarlemmerstraat kon worden bereikt. Oorzaak was de noodzakelijke vernieuwing van de Rijksbrug bij de Haagse Schouw. Omdat de NZH de meest voor de hand liggende straten en het Stationsplein in Leiden al bereed, moest de HTM genoeg nemen met een eindpunt in de smalle Haarlemmerstraat. Dat eindpunt staat op de grote foto met de Buitenlijner 70, die met zijn manoeuvre de gehele rijweg blokkeert. De doortocht van de tram door de Haarlemmerstraat vroeg veel tijd omdat leveranciers met handkar of auto steeds moesten worden 'weggeblazen'. Daarvoor hadden de trams gelukkig een stevige fluit op hun dak. Op een groot deel van de route in Leiden had de HTM medegebruik van de NZH sporen, zoals op de Blauwpoortsbrug bij het begin van de Haarlemmerstraat.



'De Gele' duikt de Haarlemmerstraat in met 'Salonwagen' 112 achter motorwagen 71. 9 augustus 1959. Foto Nico van de Laan

Een tramstel met motorwagen 56 langs de Benoordenhoutseweg werd vastgelegd vanaf het voormalige spoorwegviaduct van de lijn Rotterdam Hofplein-Scheveningen. Ca 1953. Foto collectie SNR





Een 'smalbekkikker', de gehuurde 1001038 met asymmetrische cabine, trekt de containertrain 20263 uit Leeuwarden ter hoogte van Rotterdam Zuidwijk op de Havenspoorlijn. Ook de 1251 en 6705 lopen mee in opzending. 14 juli 2006.

Foto Bob Visser

November

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



HUSA: Ganzen op het spoor

Begin 2014 kwam een einde aan de tractie-activiteiten van HUSA, de opvolger van ACTS. ACTS was de afkorting van Afzet Container Transport Systeem. Met speciale wagons kon een chauffeur zonder verdere hulp klein containers van vrachtauto op trein zetten en omgekeerd. Het bedrijf met die naam ontstond in 1989. In maart 1998 ging ACTS zelfstandig treindiensten uitvoeren. Als eerste wars dat een afvaltrein tussen Groningen en de VAM in Wijster. Met gebruikmaking van allerlei kleurrijke trekkrachten, waarvan het overnemen van de voor sloop bestemde 1200-en het meeste opzien baarde, kwam het bedrijf de jaren daarna tot bloei. ACTS reed jarenlang containershuttles tussen Leeuwarden/Veendam en Rotterdam met de 1200-en en van de NMBS overgenomen diesels reeks 62 als 'aanzethulp'. Ook verwierf het bedrijf rangeerlocomotieven type V60 van DDR-fabricaat. Van British Rail liet het drie locomotieven class 58 overvaren en geschikt maken voor dienst in ons land. HUSA reed allerlei containertreinen, keteltreinen, zelfs kolen-treinen, maar vooral afval. De laatste jaren echter kon HUSA - de naam betekent 'gans' in het Tsjechisch en verwijst naar moederbedrijf Van Gansewinkel - de concurrentie niet meer aan en verloor het terrein. Enkele treindiensten zijn door Rotterdam Railfeeding overgenomen, die in ieder geval de traditie van aparte en kleurrijke trekkrachten voortzet.



De van een Tsjechische maatschappij gekochte rangeerlocomotief 6003, naast DB Cargo 241 449-8, bij aankomst op het centrale emplacement Amsterdam Westhaven. 5 juni 2000. Foto: Emiel de Block



Class 66-locomotief 513-9 in de tweede ACTS-huisstijl met trein 50049 van Veendam naar Maasvlakte ter hoogte van Hoogezand. 19 april 2009. Foto: Bob Visser

Locomotief 4402 van Rotterdam Railfeeding (hierachter gaat de ex-ACTS 1609 schuil) in haar nieuwe huisstijlkleuren met de dolimetrein Veendam - Hermalle-sous-Huy tijdens een stop in Amersfoort. De RF 1107.1446 en PB 06 werden in opzending meegenomen. 26 mei 2014.

Foto: René Platjouw





Bij de Stoomtram Hoorn-Medemblik gerestaureerd NTM tramstel met dieselloc 101 + rijtuig C 205 + goederenwagen E 67 is juist uit Wognum vertrokken richting Hoorn. 29 september 2013, foto René Platjouw

November

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



Van NTM-dieselloc tot museumstuk

Van 1880 tot 1916 ontstond een ruim 325 km lang normaalsporig stoomtramnet in Friesland, met uitlopers in Drenthe en Groningen. Enkele lijnen (22km lengte) werden als paardentramlijn geëxploiteerd omdat diverse gemeentes letterlijk dwars lagen en geen mechanische monsters wilden toelaten.

Vanuit Leeuwarden kon men naar Dokkum, via Drachten naar Groningen, via Heerenveen naar Lemmer (met bootaansluiting richting Amsterdam), Franeker, Harlingen, Bolsward en Makum. Richting Drenthe kon je Assen en Meppel bereiken. In 1924 kwam er een modernisering in de vorm van benzinemotorwagens. Eén twee-assige diesel locomotief, de 101, werd in 1935 afgeleverd door Du Croo en Brauns. Een achtcilinder motor van Kromhout dreef deze loc aan. In 1942 werd de loc verkocht aan een firma in Deventer, doorverkocht naar Duitsland en uiteindelijk kwam de loc in Oostenrijk terecht. In 1990 volgde aankoop door de Stichting Brabant Rail, die de loc in bruikleen aan de Museumstoomtram Hoorn - Medemblik gaf. Restauratie volgde tussen 2009 en 2013.

De laatste personentram van de NTM reed op 8 mei 1948 tussen Groningen en Drachten.

Loc 40 +C64+C14+C53+C102 komt met de laatste NTM tram Groningen – Drachten aan in Drachten op 8 mei 1948.

Foto J.A. Bonthuis, collectie SNR



Dieseltram Heerenveen – Sneek getrokken door de 101, met bagagewagen en 2 rijtuig C 203-206 komt binnen in Sneek op 18 augustus 1936. Foto J.J.B. Vellekoop, collectie SNR



Loc 14 is met rijtuigen D14+BC84 juist in Leeuwarden aangekomen uit St. Jacobi Parochie. 23 augustus 1936. Foto J.J.B. Vellekoop, collectie SNR





*Bij de spanningssluis tussen Roosendaal en Essen rijdt trein 164 tussen Amsterdam CS en Brussel Zuid, bestaande uit de stellen NS 1203 + NMBS 220904 + NS 1204.
Links is Wachterswoning 21 zichtbaar. 22 april 1987.*

Foto: Marius Broos

November/December

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



Beneluxstellen : Hondekoppen naar Brussel

Met voor de twee voltages geschikte 'Hondkoppen' in blauwe kleuren werd in 1957 tussen België en Nederland de Benelux-treindienst gestart. Jarenlang was er een geregelde uurdienst tussen Amsterdam-Den Haag – Rotterdam – Antwerpen en Brussel. Ondanks hun naam kwamen de treinstellen nooit in Luxemburg, want na proefritten bleken de motoren niet krachtig genoeg voor het hellingrijke traject tussen Brussel en Luxemburg. Om van de 1500V spanning op de Belgische 3000V spanning over te schakelen moest even na Roosendaal een spanningssluis gepasseerd worden. Op dat moment werd ook van pantograaf gewisseld. De treinstellen reden daarom met beide pantografen gestreken door de sluis. Aanvankelijk waren er in de Beneluxstellen een kleine keuken en een speciale coupé voor de Douane aanwezig, maar deze werden later verwijderd. Er waren twaalf van deze stellen: acht in eigendom van NS en vier van de NMBS. In Nederland konden de stellen gekoppeld worden met alle bestaande stroomlijnstellen en Hondkoppen voor de binnenlandse dienst. De meest uiteenlopende combinaties waren mogelijk.



Beneluxstel naast een 'Varkensneus'-treinstel reeks MS75 nummer 809 in Antwerpen Centraal. ca 1982. Dia collectie SNR

Staatsieportret van een Beneluxstel 1202 met de tot 1e klas omgebouwde voormalige Douane-coupé te Heerhugowaard. 17 oktober 1987.

Fotograaf onbekend. Dia collectie SNR





Twee elektrische drie-wagenstellen van ARRIVA staan klaar voor vertrek in Geldermalsen voor vertrek naar Dordrecht. 17 december 2010.

Foto Peter Veldhoen

December

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



GTW's in vele kleuren

De Zwitserse treinenbouwer Stadler heeft in Europa en Noord-Amerika al honderden GTW's ('Gelenktrieb-wagen') verkocht. Bijzonder aan dit succesvolle treintype is het 'motorbakje' in het midden waar alle aandrijf-elementen (diesel of elektrisch) zijn ondergebracht. Dat maakt het onderhoud en een eventuele ombouw van diesel naar elektrisch treinstel eenvoudiger, bijvoorbeeld bij eventuele toekomstige elektrificatie van spoorlijnen. In Nederland zijn ze actief bij alle regionale spoorvervoerders. Bijvoorbeeld in de Achterhoek en op de Maaslijn. Op de Valleilijn van Amersfoort naar Ede-Wageningen rijdt er eentje bij Connexxion, als aanvulling op de vijf stellen van de unieke Protos-serie. De driedelige GTW 2/8 nummer 5037 dient ter vervanging van de van NS gehuurde Plan V 919, maar waren soms samen in dienst.



BRENG stellen 5045+5048 passeren ARRIVA Spurt 367 te Arnhem. 16 januari 2013.
Foto René Platjouw



Vechtdallijnen treinstel 412, 'Herman Brood', kruist met treinstel 411, 'Krishnamurti', te Dalfsen. 25 januari 2013. Foto Egbert Elenbaas

Veolia 502 passeert het oudste station van Nederland, Valkenburg. 10 augustus 2012. Foto Anneliese v.d. Sluis



GTW 2/8 5037 van Connexxion ontmoet de van NS gehuurde Plan V 919 te Barneveld Centrum. De GTW was nog niet lang in dienst, de Plan V zou kort daarop als plukstel gebruikt gaan worden. 31 mei 2013. Foto: Theo Gramser





Tussen 1996 en 2000 reed de 1501 in het zwart rond als BR 27003. Hier zien we de loc met een trein op de lijn Venlo - Eindhoven, op 29 mei 1999. Foto Tom Tand

Foto voorop

De verbouwing van station Den Haag Centraal was in april 2014 nog niet klaar. Wel kan je nu trein en Randstadrail in één beeld vangen.

9 april 2014, Foto Ambrosius Baanders

Over de NVBS

De NVBS bestaat sinds 1931 en richt zich op mensen met een passie voor railvervoer. We hebben het maandblad *Op de Rails* en een centrum in station Amersfoort met de naam NVBS Centraal waar de winkel, de bibliotheek en een enorme collectie op spoor- en tramgebied is bijeen gebracht. Denk aan foto's, dia's, glasnegatieven, plattengronden en materieeltekeningen. In de bibliotheek staan rond de 10.000 boeken die door leden kunnen worden geleend. De winkel verkoopt vooral boeken – nieuw en tweedehands – , tijdschriften en dvd's. De afdelingen van de vereniging organiseren bijeenkomsten in het land, waar introducees welkom zijn. Meer weten? Kijk op www.nvbs.com.

Beste NVBS-leden en andere railvrienden,

Als jullie dit lezen is het werk al weer maanden geleden gedaan. De Kalendercommissie heeft gewikt en gewogen, foto's waar we Ooh tegen zeiden uitgekozen, en heel wat foto's bewaard voor een volgend jaar. Soms kwam er op de valreep nog een foto binnen waarvan we vonden dat die echt geplaatst moest worden en ja, dan moet er ook iets uit...

Het fotoarchief van de SNR – de Stichting NVBS-Railverzamelingen - leverde ons weer mooi oud materiaal op. En we hebben genoten van al het nieuwe materiaal dat binnen kwam. Genoeg om een kalender met een blad per dag te kunnen maken. We bedanken alle inzenders en onze meelezers die ons behoedden voor al te erge fouten, want het blijft speurwerk om vooral bij oud materiaal een goede omschrijving te maken. Veel plezier met de kalender 2015. Wij zijn alweer met 2016 bezig en zien nieuwe mooie foto's graag komen.

kalender@nvbs.com



*De kalender-
commissie, v.l.n.r.:
Gert Jan Binkhorst,
Emiel de Block,
Theo Gramser,
Karel Hoorn en
René Platjouw*