

Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen

2016





ZGT 823 op lijn 7 in de sneeuw, Mauritsweg, 10 februari 2010

Foto: Karel Hoorn

December/Januari

28	4	Ma	11
29	5	Di	12
30	6	Wo	13
31 Oudejaarsdag	7	Do	14
1 Nieuwjaarsdag	8	Vr	15
2 Nieuwjaarsreceptie NVBS Centraal	9	Za	16
3	10	Zo	17
53	1	Week	2



Winters weer tram

Alhoewel het een normale zaak zou zijn dat er in januari een flink pak sneeuw ligt, is dat gelukkig niet altijd het geval. Maar voor een foto is een laagje sneeuw in de wintermaanden altijd een stuk leuker. Er is dan toch al zo weinig kleur in de natuur. Gelukkig hebben trams meestal een opvallende kleur zoals bijvoorbeeld de knalgele Rotterdamse ZGT 823 op de grote foto. We gaan nu eens niet in Den Haag kijken naar een crème tram, maar richten onze blik naar het Nederlands Openluchtmuseum te Arnhem. Hier verblijft de Haagse 274 al sinds de opening van de museumtramlijn in april 1996, twintig jaar geleden. De wagen passeert het Nederlandsche Hervormde kerkje (uit 1672) uit 's-Heerenhoek in Zeeland. In de Raadhuisstraat te Amsterdam werd een Combino op lijn 17 overvallen door een plotselinge sneeuwjacht. Vanuit zijn cabine voorin de tram maakte René Platjouw de derde foto.



HTM 274 bij het Zeeuwse kerkje in het Nederlands Openluchtmuseum, 7 januari 2009.

Foto: René Platjouw

Door sneeuw onherkenbare Combino in de Raadhuisstraat, 17 december 2010.

Foto: René Platjouw





Hondekoppen 770,386, 381, 388, 763, 765 en 766 op Amsterdam Dijkgracht op 14 januari 1996.

Foto: Karel Hoorn

Januari

18	Ma	25
19	Di	26
20	Wo	27
21	Do	28
22	Vr	29
23	Za	30
24	Zo	31
3	Week	4



Het neusje van de Hondekop

Het materieel '54, bekend onder de naam 'Hondekop', lag als een huis op de baan. In weer en wind, onder hete zomerzon en in ijszige omstandigheden reden ze comfortabel door ons land, sinds Spoorslag '70 hoofdzakelijk in de sneltrein- en Intercitydiensten. Door Allan, Beijnes en Werkspoor werden de 73 vierwagen- en 68 tweewagenstellen tussen 1956 en 1962 in het groen afgeleverd, alle met een elektrische installatie van Heemaf uit Hengelo. Tussen 1968 en 1980 kregen ze in het kader van 'Spoorslag '70' een geel uiterlijk. Een enkeling kreeg de laatste jaren een speciale beschikking. Bijvoorbeeld de 763 die in 1995 als witte Vrijheidstrein door het land reed om vijftig jaar bevrijding te vieren. Of de in speciale blauw-gele beschikking gestoken 363 die als Kunsttrein de KunstRAI in 1993 promootte. De stellen die van asbestisolatie waren voorzien, werden in de periode tot 1993 als eerste afgevoerd. De stellen met glaswol isolatie kregen nog een paar jaar respijt. In januari 1996 reed de laatste Hondekop in de reizigersdienst. Op de grote foto zijn het nog slechts een rij oude koppen, bijna met pensioen. De line-up ontstond op 14 januari 1996 op Amsterdam Dijkgracht. Hondekopstel 386 werd door het Spoorwegmuseum weer in de historische kleur gebracht en kreeg toen ook zijn typische tyfoonroostercijfers terug. Tijdens een SNE Oliebollenrit in december 2013 ontmoette het stel te Rotterdam Centraal zijn tegenwoordige opvolger VIRM.

*Stel 386 staat naast een VIRM onder de kap van het nieuwe Rotterdam Centraal, 28 december 2013.
Foto: Theo Gramser*



Groene Hondekop 752 en Beneluxstel 1208 lopen Amsterdam CS binnen op 7 mei 1969. Foto: Fons van der Jagt



*Met ijspegels en vastgekoekte stuifsnieuw staat deze Hondekop onder de oude kap van Utrecht CS in de winter van 1979.
Foto: René Platjouw*





ZVTM ME 16 in Terneuzen, juni 1938

Foto: H.G. Hesselink.

Februari

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



Motorrijtuig ME 16 werd een Reiger

De Zeeuwsch-Vlaamsche Tramweg Maatschappij (ZVTM) leidde na de oprichting in 1911 een kleinschalig bestaan in Zeeland. Het bedrijf had verbindingen met de Stoomtram Breskens—Maldegem (SBM) en de Belgische Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB). Het bedrijf moderniseerde in 1935/36 door in eigen beheer een vijftal rijtuigen AB 15-19 om te bouwen tot diesel-elektrische motorrijtuigen. Een Stork-Ganz dieselmotor dreef een generator aan en de spanning werd rechtstreeks naar de in een draaistel ondergebrachte tractiemotoren gevoerd.

De in tramkringen bekende Jan Voerman was zeer enthousiast over de kleuren van deze fraaie wagens. Hij schreef daarover in zijn boek *De nadagen van Neerlands Stoom- en Motortrams*: 'Het is jammer, dat wij toen nog geen kleurenfoto's konden maken. Het keurig bruin gelakte rijtuig is voorzien van een helderblauwe band met gouden letters, waaruit wij kunnen opmaken, dat het een 'electrische tram' betreft; de voorkant is wit met blauw en goud.' Er stond inderdaad ELECTRI-SCHIE TRAM, BAGAGE en het rijtuignummer op de zijkant. Een kleurenfoto van zo'n motorrijtuig heeft de Kalendercommissie ook na lang zoeken niet kunnen vinden. Op de grote foto zien we daarom een foto van Herman Hesselink die door Peter Gunther is ingekleurd.

In 1948/49 kon het materieel worden overgedaan aan de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (RTM). Met een nieuwe rijtuigbak, het nummer MABD 1602 en de naam Reiger, kwam de ZVTM ME 16 daar in dienst. Frappant is dat het voertuig nog steeds bestaat bij de Stichting v/h Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij in Ouddorp. Bijzonder is dat de Reiger nu twee blauwe banden heeft. De foto van Erwin Voorhaar laat dat zien.



MABD 1602 Reiger van de RTM krijgt nieuwe brandstof in Hellevoetsluis, 22 juli 1965. Foto: Karel Hoorn

Het prachtige 'stalen' tramstel, bestaande uit MABD 1602 Reiger, B 1515 en BPD 1631 bij Middelpaalt op de Brouwersdam, 21 juli 2012. Foto: Erwin Voorhaar





Op 3 januari 1935 staat locomotief 1608 op een middenspoor in Den Haag Staatsspoor met als eerste rijtuig de C 6247. Het is een rangeerdeel, want er staat maar een lantaarn op de bufferbalk. De hoge lantaarn hoort eigenlijk niet op de loc te staan, maar werd vanwege zijn gewicht (zestien 16 kg) nogal eens 'vergeten'.

Fotograaf niet bekend, collectie SNR.

Februari

15	Ma	22
16	Di	23
17	Wo	24
18	Do	25
19	Vr	26
20	Za	27
Viering NVBS 85 NVBS Centraal		
21	Zo	28
7 Week 8		



Toen de 1600-en nog op stoom waren

Een kleine kalendertraditie is geworden om aandacht te besteden aan locomotieven van een serie die past bij het kalenderjaar. Bij de stoomlocs is dat deze keer dit jaar de serie 1600 van NS.

Het was de Nederlandsche Rijnspoorweg-Maatschappij die als eerste in ons land locomotieven bestelde met de asopstelling 2'B, dus met een draaistel voor de gekoppelde assen. In 1889 verschenen de eerste drie, genummerd 101-103, en het jaar daarop, toen de NRS als gevolg van het stelsel Concentratie en Concurrentie ophield te bestaan, werden de 104-109 in dienst gesteld.

Deze zogenoemde Rijnbogen gingen in 1891 alle over in eigendom van de HSM, waar ze zo goed voldeden dat spoedig een eerste nabestelling bij Sharp Stewart volgde. Tot 1903 kwamen er in totaal 50 stuks bij de HSM in dienst, die mede opvielen door een grotere rookkast en een schoorsteen met kroon.

Bij de NS kregen ze de nummers 1601-1659. De ex-NRS-locs verdwenen tussen 1935 en 1938 op één na naar de sloper. De 1604, voorheen NRS 107, werd namelijk in 1939 op initiatief van de NVBS gered voor het Spoorwegmuseum in Utrecht.

Een foto van de 1616 zou heel toepasselijk geweest zijn, maar die vonden we niet. Bijzonder is natuurlijk wel de grote foto, waarop rechts ook nog een stukje Blauwe Tram in de Schenkstraat te zien is. Het stationsgebouw van Alphen aan den Rijn heeft zijn markante gevel tot 2007 aan de reizigers getoond, tot het gebouw gesloopt werd.

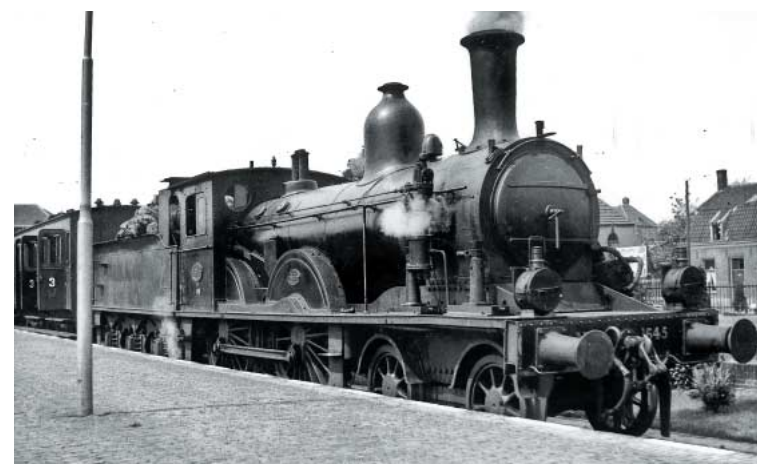


Een Rijnboog met trein 3388 (Utrecht—Leiden) in Alphen aan den Rijn, 20 oktober 1935. Foto: J.J.B. Vellekoop

**NVBS 1931-2016:
al 85 jaar samen passie voor spoor**

Loc 1645 in Boxtel op 5 juli 1941.

Fotograaf onbekend, collectie Paul Henken.





De replica 76 van de Gemeente Elektrische Tram Arnhem staat nog nadruipend van een regenbui te schitteren op de halte Grote Weide in het Nederlands Openluchtmuseum.
8 oktober 2011.

Foto: Ineke Harte

Februari/Maart

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



Regenboog

Een regenboog is een kortstondig natuurlijk fenomeen. Je kunt er regelmatig wel een fotograferen, maar het is een toeval als de kleurenpracht net zodanig te zien is dat er een trein of tram bij vastgelegd kan worden. In het Nederlands Openluchtmuseum was de animo voor een tramritje niet erg groot na een hevige stortbui. Kletsnat staat de Arnhemse GETA 76 in het zonnetje (jawel, na regen komt....!) te schitteren, terwijl de zonnestralen in de verzadigde atmosfeer een prachtige regenboog doen verschijnen.

Overigens vieren de trams in het NOM in 2016 al weer hun 20-jarig jubileum.

Op het Amsterdamse CS werd het voor Tim Boric wel gemakkelijk gemaakt, want in het kader van het Amsterdam Light Festival (27-11-2014 tot 18-1-2015) werd op de kap in de avonduren een fraaie regenboog geprojecteerd door kunstenaar Daan Roosegaarde.

Een toevalstreffer was de regenboog boven de baai van Douglas op het eiland Man. In het hoogseizoen van 2006 was de animo voor een ritje met de paardentram wel erg mager na een flinke regenbui. De zon breekt echter weer door en men had de gesloten wagens al weer omgeruild voor 'toastrack' 33 met trekkracht 'Mark'.



'Rainbow Station' van kunstenaar en ondernemer Daan Roosegaarde.
21 december 2014. Foto: Tim Boric.

Op de Promenade van Douglas keert de zon terug terwijl open toastrack 33 'Mark' richting Derby Castle trekt. 2 augustus 2006. Foto: René Platjouw.





V100 220 van Locon op Amsterdamse Basisweg, 24 november 2014.

Foto: Koen van der Lee.

Maart

14	Ma	21
15	Di	22
16	Wo	23
17	Do	24
18	Vr	25
19	Za	26
20	Zo	27
11	Week	12



Modern kleurrijk goederenvervoer per spoor

Het railgoederenvervoer is heden ten dage een kleurrijke aangelegenheid. Dachten we dat met de verzelfstandiging van NS-Cargo in de jaren negentig een eenheidsworst aan verschijningsvormen zou ontstaan, nu blijkt gelukkig het tegendeel waar. In ons land zijn nu ruim twintig goederenvervoerders toegelaten die zich met veel verschillende locomotieftypen en huisstijlen manifesteren. Locon Benelux heeft een groot deel van de vloot in het oranje-wit gebracht. Bijvoorbeeld zoals de 220, een V100-diesellocomotief die langs de Amsterdamse Basisweg rijdt om verlader NWB te gaan bedienen. Vuilvervoer is een kleinschalige activiteit geworden. De trein die met een locomotief type Vossloh G2000 van HUSA op de foto rechtsonder rijdt op 13 februari 2013, gaat vanuit de Haarlemse Afvalcentrale Zuid-Kennemerland hemelsbreed slechts een tiental kilometers afleggen. Hij rijdt echter via Uitgeest naar het Afval Energie Bedrijf (AEB) in de Houtrakpolder in Amsterdam en maakt daarbij tweemaal kop. De meeste locomotieven van leasemaatschappij MRCE zijn in het saaie zwart te zien en daardoor is onherkenbaar voor welke vervoerder ze rijden; LTE Netherlands heeft er ook enkele in dienst.



Een Vossloh G2000 met een afvaltrein passeert Haarlem in de richting van Uitgeest op 13 februari 2013. Foto: René Platjouw.

De ES64F4-113 en 105 van LTE Netherlands met een containertrein bij Hengelo op 18 oktober 2014. Foto: Marco Rodenburg.





Het nieuwe motorrijtuig NS 5023 voor de Sneltram Utrecht - Nieuwegein wordt in twee delen op speciale goederenwagens van de SIG-fabrieken te Neuhausen am Rheinfall opgehaald door tractor Tem 343 van de SBB; 17 juni 1983.

Foto: J.A. Bonthuis.

Maart/April

28	2e Paasdag	Ma	4
29		Di	5
30		Wo	6
31		Do	7
1		Vr	8
2		Za	9
3		Zo	10
13	Week		14



Nieuw voor Nieuwegein

Aan het einde van de jaren zestig begonnen plannen voor een railverbinding tussen Utrecht en de groeistad die Nieuwegein ging heten, vaste vorm aan te nemen. Na ruim vijf jaar studie koos men voor een sneltram. In 1974 kreeg de NS opdracht de aanleg en de bestelling van het materieel voor te bereiden. Het nieuwe materieel kreeg voor het eerst in Nederland een breedte van 2,65 meter, gebruikelijk tot dan was tussen 2,20 en 2,35 meter. Er werden zeven fabrikanten benaderd waarvan Schweizerische Industrie Gesellschaft (SIG) de opdracht kreeg. De order bestond uit 27 trams die SIG in Neuhausen am Rheinfall (CH) bouwde en in het destijds algemene 'openbaar-vervoer-geel' afleverde. WestNederland exploiteerde de Sneltram Utrecht - Nieuwegein (SUN) genoemde lijn vanaf december 1983. Naderhand exploiteerden Midnet (vanaf 1994) en Connexxion (vanaf 1999) de lijn. Vanaf 2013 is dat Regiotram Utrecht.

Rechts boven: Twee stellen met de 5001 voorop staan bij het eindpunt Nieuwegein-Zuid tijdens de introductiedagen in december 1983.

Foto: SNR diacollectie.

Midden: Bij exploitant Connexxion kregen alle wagens een levensduurverlengende revisie met onder andere nieuwe koppen en een groene kleur. Hier spiegelt een stel zich in het water nabij de halte Zuilenstein. 19 september 2007. Foto: René Platjouw.

Onder: De jongste exploitant is de Regiotram Utrecht en de kleuren zijn gewijzigd in geel en grijs. We zien hier de stellen 5026 + 5001 nabij de halte Wijkersloot op 1 mei 2013. Foto: Eelco van Weerdenburg.





Veolia-stellen 235 en 237 zijn juist vertrokken uit Mook-Molenhoek; 4 november 2014. Dit waren medio 2015 de enige twee Linten tussen de GTW-stellen op de Maaslijn Nijmegen - Venlo.

Foto: Jeroen de Vries.

April

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



Lintjesregen

Bij het zien van al die kleuren van de treinstellen van het type Lint ga je als spoorbelangstellende bijna door het lint. Er zijn inmiddels meer kleurvarianties geweest dan op deze pagina getoond kunnen worden. Alhoewel de Veolia-stellen 235 + 237 als enige een echt rood lint om hun buik hebben, zijn ze toch het minst kleurrijk. De oorspronkelijke kleuren geel/wit van Syntus misstonden niet. De latere rode beschildering van Syntus 'Twents' en de blauwe kleuren van de Vechtdallijnen geven nog meer variatie voor de fotografen. Lint staat trouwens voor Leichte Innovative NahverkehrsTriebwagen. Sinds spoorvervoerder Syntus ze via leasemaatschappij NS Financial Services in 2001 naar Nederland haalde, rijden deze op diverse diesellijnen. De volledige typeaanduiding is Lint 41/H, wat staat voor de lengte van 41 meter en aangeeft dat de stelen geschikt zijn voor hoge perrons (H). Ook in onder meer Denemarken en Duitsland rijden ze als motorrijtuig, twee- of zelfs driewagenstel.

Rechts boven: Syntus-treinstel 23 tussen Vriezenveen en Aadorp op 24 augustus 2010. Foto René Platjouw.

Midden: Het rode Twents Ros-treinstel 41 van Syntus is onderweg naar Zutphen en zojuist vertrokken uit Delden. 2 mei 2014. Foto: Gert Jan Binkhorst.

Onder: De blauw- witte kleuren van de concessie Vechtdallijnen van Arriva misstaan niet. Lint 34 op de brug over het Zwolse Kanaal te Vroomshoop. 10 juni 2014. Foto: Egbert Elenbaas.





Zo zag de machinist van DE2-stel 186 de groep fotograferende NVBS'ers tijdens de Koninginnedagrit van 2011 te Dordrecht-Zeehaven; 30 april 2011.

Foto: Hans Koppelman.

April/Mei

25	Ma	2
26	Di	3
27 Koningsdag	Wo	4
28	Do	5
29	Vr	6
30	Za	7
1	Zo	8
17	Week	18



'Koninklijke' excursies met NVBS/SNE

Excursieklassiekers worden vaak bij toeval geboren. Iemand heeft een goed idee en als dat vervolgens tot uitvoering komt en wordt herhaald, dan spreken we van een traditie. Kom er dan nog maar eens van af! De Koninginnedagrit was de meest populaire NVBS-excursie en omdat het deelnemertal vaak ver boven de honderd lag zijn we er ook altijd per trein op uitgetrokken. Op de eerste rit in 1981 na, toen we per bus de Nieuwegeinlijn in aanleg bezochten. In de beginjaren waren het de afscheidsritten (Haarlemmermeer, Beneluxstroomlijn-materieel, Nijmegen - Kleve) die veel liefhebbers trokken. Want wie laat zich nu de mogelijkheid ontnemen om nog één keer... Recordhouder is 1985 toen 550 deelnemers verspreid over twee dagen afscheid namen van de DE1'en en van de NTM-tramlijn Groningen - Drachten. De laatste jaren waren het private en museale vervoerders die voor ongewone treinsamenstellingen zorgden. Een enkele keer werd naar het buitenland uitgeweken, zoals in 2002 toen met de 'Bolle Neuzen' zelfs Luxemburg werd bereikt. In 2014 zijn NVBS en SNE soepel overgeschakeld op de 'Koningsdagrit'.

Rechts boven: Een korte pauze voor drie nog rode DE1-stellen 21+22+34 tijdens een excursie naar Stadskanaal op 27 april 1985. Foto: Sieger de Boer.

Midden: Twee 'Bollen Neuzen' in Athus (B). Rechts de groene Belgische 202.020, nu eigendom van het Toeristisch Spoor Patrimonium (TSP). Links de Luxemburgse 1604, 30 april 2002. Foto: Han Duijve.

Onder: Tijdens de Koninginnedagrit van 2006 zien we te Meppel een bijzondere combinatie. Railionloc 232 906-8 met rijtuigen van de Stoom Stichting Nederland (SSN), 30 april 2006. Foto: Erik van Lunteren.





De rode 1637 met een stam 'oude' dubbeldekkers in Lelystad Opstelrein; 14 februari 1999.

Foto: Emiel de Block.

Mei

9	Ma	2e Pinksterdag	16
10	Di		17
11	Wo		18
12	Do		19
13	Vr		20
14	Za		21
15	Zo	1e Pinksterdag	22
19	Week		20



De elektrische 1600 in het rood

Jarenlang reden ze onopvallend rond, de 58 locomotieven serie 1600 van NS. Ze werden in 1981/83 door Alstom geleverd, waren afgeleid van de Franse BB7200 en te zien voor zowel reizigers- als goederentreinen. Na de verzelfstandiging van NS in 1995 werden NS Reizigers en NS Cargo opgericht. NS Cargo kreeg bij de boedelscheiding de 1601-1637. De 1637 werd als enige in de toenmalige huisstijlkleur van de goederenafdeling gebracht. Omdat NS Reizigers toch behoefte had aan meer locomotieven dan de hun toebedeelde 21 stuks kregen ze een aantal locomotieven terug, waaronder de 1637. Zodoende is de 1637 in Cargo-kleuren een tijdje voor reizigerstreinen ingezet. Toen in 2009 DB Schenker eigenaar werd van de inmiddels tot tien actieve locomotieven geslonken serie, kregen deze het Verkehrsrot aangemeten. De 1637 rijdt overigens nog steeds, maar nu voor Locon onder nummer 9903 en in het oranje-wit. Meer vervoerders namen door NS ongebruikte exemplaren over. Onder andere Euro Express TrainCharter (EETC) kreeg de beschikking over de 1618-1621. Voor het rijden van de SkiTreinen kreeg laatstgenoemde ook een rood uiterlijk. Op 22 maart 2015 zien we haar met een SkiTrein bij Driebergen-Zeist.

De eerste SkiTrein van EETC die de rode 1621 mocht trekken was trein 13416 op 22 maart 2015. Door werkzaamheden bij Venlo kwam deze trein via Emmerich de grens over en passeert hier Driebergen. Foto: Theo Gramser



DB Schenker-locomotieven 1615 en 189 025 in het Verkehrsrot komen met trein 61071 naar de Sloehaven door Dordrecht Zuid bij de Zuiderdijk; 27 april 2015. Foto: Vincent Wolst.





Utrecht, Potterstraat.

Motorrijtuig 21 van de Gemeentetram Utrecht (GTU) op lijn 3 in de Potterstraat wordt door de verkeersagent tegengehouden terwijl het verkeer vanaf de Neude mag rijden. Achter de 21 volgt de 64 op lijn 2B. Wagen 77 op lijn 3 is juist de kruising gepasseerd, foto circa 1937.

Ansichtkaart collectie SNR.

Mei/Juni

23	Ma	30
24	Di	31
25	Wo	1
26	Do	2
27	Vr	3
28	Za	4
29	Zo	5
21	Week	22



Stoppen of doorgaan?

Op vastgestelde tijden in de spitsuren werden door verkeersagenten in de grote steden de 'klapborden' uit de opslag gehaald en midden op drukke kruisingen geplaatst waarna de agent het verkeer als een draaiende ballerina in goede banen wist te leiden. Dat ritueel is inmiddels verleden tijd, evenals de verkeersagent. In Amsterdam zien we één van de eerste uit Kopenhagen afgekeken klapborden op de kruising bij de Weteringschans / Vijzelgracht, het huidige Weteringcircuit. Ook in Den Haag werd door middel van klapborden het steeds drukker wordende verkeer geregeld. Uit Rotterdam vonden we geen foto's van dit ingenieuze apparaat. Wel was men er al vroeg bij met regeling door lichten, bediend door een agent. In Utrecht deed men het nog heel ouderwets met een verkeersagent met witte handschoenen, die met zijn armen zwaaiend vanaf een podium met beschermend 'tonnetje' de stromen voetgangers, fietsers, karren, auto's en trams in toom wist te houden. Overigens is dit fenomeen in meerdere Zwitserse steden heden ten dage nog steeds tijdens de spitsuren te bewonderen.

Rechts boven: De Amsterdamse Union 61 van lijn 7 moet wachten voor de verkeersagent met zijn klapbord op de Weteringschans te Amsterdam, circa 1916. Foto: collectie SNR.

Midden: Buitenlijner 68 van de Haagse Tramweg Maatschappij (HTM) als Forensentram op de Bosbrug in Den Haag mag doorrijden terwijl de rest van het verkeer tot stoppen gemaand wordt. November 1953, collectie SNR.

Onder: Met een batterij aan lichten regelt de agent in Rotterdam het verkeer op de Coolsingel. Datum en maker onbekend. Foto: collectie SNR.





De dubbelgelede "Harmonicatram", die op lijn 8 naar Scheveningen reed ter gelegenheid van het 23e Internationale Tramcongres, voor het Kurhaus. Hij kreeg veel belangstelling van het publiek.
Fotograaf onbekend, collectie SNR.

Juni

6	Ma	13
7	Di	14
8	Wo	15
9	Do	16
10	Vr	17
11	Za	18
12	Zo	19
23	Week	24



Cape Hope Car: Demonstratierijtuig bij de HTM

Rond 1931 bouwde Christoph & Unmack in Niesky (D) samen met AEG en de Zwitserse constructeur Roman Liechty een 'harmonicatram' voor de Duitse markt. De bedoeling was een nieuw en goedkoop tram-type te ontwerpen, dat gemakkelijker kon wedijveren met de bus. De keuze van de naam 'Cape Hope Car' lijkt hiernaar te verwijzen. Uitvoering en details waren vooruitstrevend. Passagierscirculatie volgens het 'Peter-Witt-systeem', in bogen gestuurde assen onder de middenbak, telescoopdeuren en opklapbare treeplancken. Het interieur daarentegen was sober met langsbanken. In steden als Berlijn en Dresden werden proefritten gereden, maar tot een bestelling kwam het nergens. Een nieuwe gelegenheid om de tram aan de vakwereld te tonen deed zich voor tijdens een internationaal congres voor vervoersondernemingen in Den Haag (26 juni tot 4 juli 1932). De tram reed tijdens het congres in de normale dienst op lijn 8. Dit unieke exemplaar is in 1940 ontdaan van bruikbare onderdelen en gesloopt.



Het interieur van de 'Cape Hope' tram met zijn strakke plafond, langsbanken en gordijntjes, van achteren naar voren gezien. Foto: Christoph & Unmack.

Op deze foto bij Station Hollandsch Spoor zijn de vier één-assige onderstellen van het prototype goed zichtbaar. Bij gesloten telescoopdeuren was de treeplank omhoog geklapt. 9 juli 1932. Foto: J.J.B. Vellekoop.



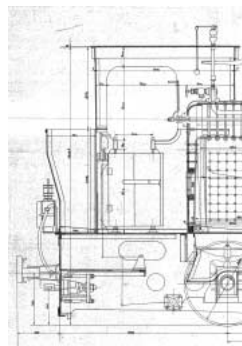
Juni/Juli

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



Een stoomtramlocomotief ontleed

Zoals ieder jaar stellen wij u de beheerder voor van een deelcollectie van de SNR, de Stichting NVBS-Railverzamelingen. Dit jaar is dat Ton Dijkers, beheerder van de Tekeningen spoor- en tramwegmaterieel. Wij vroegen Ton naar zijn 'mooiste' tekening. Hij haalde uit de collectie een bouwtekening van de serie 1-6 van de RTM, de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij. Zijn niet-toevallig aanwezige assistent-beheerder Jan Roos en hij vertelden zichtbaar genietend over deze tekening. Ton is geboren in Rotterdam en Jan maakte als jongen kennis met de RTM in Oostvoorne, allebei plaatsen aan een van de laatste RTM-lijnen. Op een tweede tekening, hieronder, is te zien dat deze locs later een kolenbak achterop kregen. Onder leiding van deze twee heren is kijken naar een tekening een feest. Allerlei details gaan leven. Een stoomloc wordt zo een machine waar je dwars doorheen kijkt.



Ton Dijkers [R] en Jan Roos in druk gesprek over een blauwdruk van een goederenwagen van de NFLS. NVBS Centraal, 19 maart 2015.

Foto: Gert Jan Binkhorst.

Op 12 augustus 1949 fotografeerde Jan Bonthuis dit fraaie beeld: loc 1 rangeert met de goederenwagens 728 en 1106 in de Rosestraat in Rotterdam. De foto is te vinden in de Beeldbank van de SNR.





Stoomloc 3734 is onderweg van Groningen naar Leeuwarden en passeert een overweg bij Veendam; 17 augustus 1936.

Foto: J.J.B. Vellekoop, collectie SNR.

Juli

4	Ma	11
5	Di	12
6	Wo	13
7	Do	14
8	Vr	15
9	Za	16
10	Zo	17
27	Week	28

WACHT tot het rode licht gedoofd is
er kan nog een trein komen

Bomen langs het spoor

‘Drie kleine kleutertjes die zaten op een hek...’ Zou de schrijver van dat liedje geïnspireerd zijn door de grote foto? Of zijn het die beroemde ‘Railway Children’ uit Groot-Brittannië die de passerende 3700 gedag zwaaien... Nee, alle gekheid op een stokje. Er is gewoon veel te zien op de grote foto. Het is nog een ‘echte’ overweg met volledige bomen en een eronder hangend hekwerk waardoor oversteken als de bomen gesloten zijn vrijwel onmogelijk is. Ook voor de kruisende tramlijn is het moeilijk gemaakt, want op de voorgrond zien we een ontsporingstong met bijbehorend Staats-spoor wisselsein. Als kleine ‘wisselwachter’ staat ‘Bartje’ erbij. Overigens staan de handels van het trekwerk voor seinen en wissels in de open lucht. Bij sommige overwegen zijn vele bomen nodig om de kruising te beveiligen. We zien dat in Bilthoven op de foto van Kees van de Meene. Wie goed kijkt, ziet daar ook al palen voor de ombouw tot Automatische Halve Overweg Bomen (AHOB) staan. Deze Amerikaanse afsluitbomen hebben geen hangwerk. Helaas wil men nog wel eens slalommen om toch voor een trein over te steken of onder de bomen doorkruipen, met alle nare gevolgen van dien.

De overweg in Bilthoven is ondertussen verleden tijd. Een spoorwegonderdoorgang heeft het gebied flink verandert. De woning van de stationschef, die met zijn mooie serre net naast het spoor stond, vind je nu terug in het Spoorwegmuseum. Op de foto is ook nog de achterkant te zien van het bord dat vroeger voor een overweg boven de weg hing. Hieronder de voorkant.

**AANRAKEN DRADEN
LEVENSGEVAARLIJK**



De overweg in de Soestdijkseweg in Bilthoven toont de lange bomen met ‘hangwerk’ in geopende toestand. Vanwege de toegang naar het middenperron zijn extra overwegbomen geplaatst; 9 september 1962. Foto: Kees van de Meene.

Een Sprinter passeert de AHOB in de Stationsweg bij het station van Baarn. Een bekend eethuis in het voormalige station van de NCS-lokaalspoorlijn naar Soest is net zichtbaar; 17 november 2009. Foto: René Platjouw.



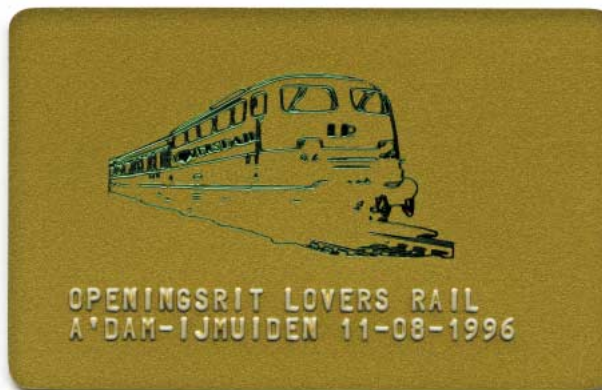


Van de NMBS gehuurde locomotieven 2557 en 2558 met tussen hen in de Keukenhof-Expres (Amsterdam - Lisse) passeren de markante molen vlakbij Lisse op 10 mei 1998.

Foto: Bob Visser.

Juli

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



Collectie Ted Doing

Lovers Rail: een korte liefde

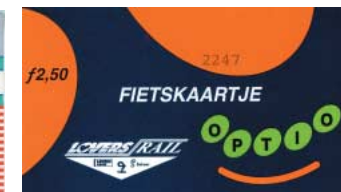
De kennismaking met het plastic kaartje hierboven zorgde ervoor dat we nog eens stilstaan bij de eerste concurrent op het Nederlandse spoor in het reizigersvervoer. Het begon op 11 augustus 1996 met de Kennemerstrand Expres. Tussen 2200- en vier Belgische rijtuigen en een goederenwagen voor fietsen. Na 13 jaar was er weer reizigersvervoer op de lijn naar IJmuiden. Later volgde de Optio, een elektrische dienst Amsterdam-Haarlem, en de Keukenhof Expres (Amsterdam – Lisse). Lovers viel op door de bontgekleurde rijtuigen, maar ook de kaartjes mochten er wezen.

Toen in april 1998 de Fast Flying Ferry van IJmuiden naar Amsterdam ging varen, verdween de Kennemerstrand Expres. Lovers Rail hield er in 1999 helemaal mee op. Het bedrijf was in Franse handen terecht gekomen. Dat moederbedrijf zorgt ondertussen voor succesvoller spoorvervoer in Nederland: Veolia.



NMBS-loc 2556 achterop de door de 2554 getrokken trein in de Optio-dienst in mei 1999. Foto: René Platjouw

Lovers kende een bonte verzameling kaartjes en erkende de kortingskaarten van NS. Omgekeerd was er geen erkenning. Heel bijzonder: het staanplaatskaartje (linksonder).



De Kennemer Strandexpres tussen de locs 2207 en 2211 bij IJmuiden Oost, 31 maart 1997. Foto: Bob Visser





Een tweeasser van de serie A 1-10 op de hoek van de Voorstraat (huidige Rijnstraat) en de Van Egmondstraat te Katwijk aan den Rijn. De muziektent staat op de Turfmarkt. De foto is waarschijnlijk gemaakt vanwege de toen nieuwe waarschuwingslampen 'Let op de Tram'; omstreeks 1912.

Fotograaf onbekend, collectie SNR.

Augustus

1	Ma	8
2	Di	9
3	Wo	10
4	Do	11
5	Vr	12
6	Za	13
7	Zo	14
31	Week	32



Een A 100 uit de as herrezen

In 1911 en 1912 nam de NZHTM de elektrische tramlijnen van Leiden naar Katwijk en Noordwijk in dienst. Dit was het begin van het samenvoegen van diverse normaal- en smalsporige tramlijnen in Noord- en Zuid-Holland tot een enorm tramnet dat in ons land zijn weerga niet kende. De 'Blauwe Tram' was geboren. De exploitatie begon met twee-assige motorwagens, later kwamen robuuste vierassige motor- en bijwagens zoals de befaamde Budapesters. Op de grote foto zien we een jongen heel nieuwsgierig door de knieën gaan om het nieuwe wonder te aanschouwen. Let ook eens op het waarschuwingssein hoog boven de straat. De serie A 1-10 werd in 1918 vernummerd in A 101 – 110. De twee-assige motorwagens werden ook als werkwagen gebruikt voor het slepen van een laswagen. Gelukkig is van de oorspronkelijke serie de A 106 bewaard gebleven bij de Tramweg-Stichting (TS). Als deze kalender verschijnt is de A 106 weer een rijvaardige tram geworden.

In juli 1928 staat de A 102 met bakwagen H 106 (met daarop een lasaggregaat) aan het Oosteinde in Voorburg ter hoogte van Park Leeuwensteijn. In de vroege ochtend wordt een railbreuk gerepareerd. Foto: J.J.B. Vellekoop.

Het interieur van de gerestaureerde A 106 ruikt naar vers 'rattan' en fris gelakt houtwerk. Bijzonder is de afgeschoten ruimte voor de wagenvoerder. Foto: René Platjouw; 4 november 2010.

De A 106 oogt hier alsof hij zo de dienst in zou kunnen gaan vanuit het TS-depot te Scheveningen. Op 11 november 2006 stond de tram buiten vanwege een 'NZH Herinneringsdag' (45 jaar na het verdwijnen van de Blauwe tram). Hij was nog niet rijvaardig. Foto: Raymond Naber.





Op 23 mei 1987 werd een excursie gehouden met een rijtuig Plan E, ingeklemd tussen de Sikken 271 en 355. Met deze combinatie kon men tot in de uiterste hoekjes van het overgebleven terrein en havenraccordementen komen.

Fotograaf onbekend, diacollectie SNR.

Augustus

15	Ma	22
16	Di	23
17	Wo	24
18	Do	25
19	Vr	26
20	Za	27
21	Zo	28
33	Week	34



Van rangeren tot logeren

Het enorme haventerrein in Amsterdam Oost rond wat de spoorwegen Rietlanden (Rtl) noemden was ooit een wirwar van treinrails, opslagloodsen, stortplaatsen voor kolen, een groot locdepot en alles wat bij een flink rangeerterrein hoort. Locomotieven kwamen, rangeerden en vertrokken met een bonte schakering aan goederenwagens. Nadat begin jaren negentig het rangeerterrein overbodig was geworden door verplaatsing van havenactiviteiten naar de havens rond het Noordzeekanaal, sloegen projectontwikkelaars toe. Als je tegenwoordig met tramlijn 10 of 26 bij de halte Rietlandpark uitstapt, herinnert weinig aan de tijd dat er stoomlocomotieven met hun wagens heen en weer den-derden. Het Lloyd Hotel van architect E. Breman is sinds zijn bouw in 1918/21 een herkenningspunt. Het was eerst een landverhuizershotel, daarna een opvang voor vluchtelingen uit Nazi-Duitsland, een Huis van Bewaring, een Jeugdgevangenis en een onderdak voor kunstenaars. Sinds 2001 is het een Rijksmonument en vanaf 2004 is het een hotel te mid-den van moderne hoogbouw met twee tramlijnen voor de deur.

RIETLANDPARK
ZEEBURG



NS 9501 is driftig aan het rangeren op de Rtl op 17 oktober 1939. Links is het Lloyd Hotel te zien. Foto: J. Quanjer.

Ongeveer op dezelfde plaats als bovenstaande foto is een groot gat aangelegd waarin tramlijn 26 een verdiepte halte Rietlandpark heeft alvorens via de Piet Heintunnel naar IJburg te racen. Combino 2137 is juist uit die tunnel gekomen in de richting van het Centraal Station; 21 mei 2015. Foto: René Platjouw.





Locomotief 101 van Henschel & Sohn met twee rijtuigen en een goederenwagen langs de Hoofdvaart te Dedemsvaart bij de molen en woonhuis "het Hooghe Stee" vlak bij het tramstation.
Datum en fotograaf niet bekend.

Collectie SNR.

Augustus/September

29	Ma	5
30	Di	6
31	Wo	7
1	Do	8
2	Vr	9
3	Za	10
4	Zo	11
35	Week	36



Echt tram

Een watergang, een stellingmolen, een boerderij, een boerenschuit, kan het 'Hollandser'? Nee, want het is in Overijssel, langs de Dedemsvaart. Waar een statiefoto wordt gemaakt van wat tegenwoordig wel 'echt tram' wordt genoemd. Een stoomtramloc met twee rijtuigen en een goederenwagen van de Dedemsvaartsche Stoomtramweg-Maatschappij (DSM) is ruim voldoende om de aantallen passagiers van toen te vervoeren. Een spiegel van de tijd.

Het personeel - en de fotograaf! - heeft zich fotogeniek opgesteld en ruim de tijd genomen. Zo te zien hebben niet veel passagiers last gehad van het oponthoud. Echt tram was ook die goederentram. Veel bedrijven hebben ze gehad. Goederenvervoer was een belangrijke reden voor hun bestaan. Tot de vrachtauto kwam.

Al vroeg gingen stoomtrambedrijven experimenteren met een goedkopere tractievorm, toen benzine- en dieselmotoren voldoende betrouwbaar leken te worden. De motortrams van de GTW waren daarvan een voorbeeld. De bedrijven moesten ook wel, want de kwaliteit van vrachtauto's - en autobussen! - nam snel toe en concurrentie lag op de loer. Het antwoord van enkele bedrijven was zelf een autobus- en vracht-autobedrijf worden. In 1956 vierde de G.T.M. haar 75-jarig bestaan met een paar weken stoomtram op de lijn Doetinchem - Doesburg. Het grote succes zorgde voor een herhaling in 1957. Op 31 augustus van dat jaar was het echt afgelopen en moest iedereen overstappen op de bus. Gelukkig hebben we de foto's nog, naast een hele fraaie serie boeken. En in dit geval ook nog het tramstel! Dat staat in het museum van de Stoomtrein Katwijk Leiden.

Overstap van stoomtram op autobus tijdens de afscheidsritten bij de GTW in 1957.

Foto: GTW, collectie SNR.



Backer en Rueb loc 16 met goederentram van de Zuid-Nederlandsche Stoomtram Maatschappij op de Belcrumseweg te Breda; 18 juli 1932, collectie SNR.



DWK motortram (Deutsche Werke Kiel) naast loc 8 op de Keppelscheweg bij het hoofdkantoor van de GTW te Doetinchem; datum onbekend, collectie SNR.





Een glanzende laadkist wordt verladen in de Amsterdamse Spuistraat.

Oude kalenderfoto, collectie SNR, datum onbekend.

September

12	Ma	19
13	Di	20
14	Wo	21
15	Do	22
16	Vr	23
17	Za	24
18	Zo	25
37	Week	38



Laadkisten NS

In 1938 introduceerden de Nederlandsche Spoorwegen vervoer 'van huis tot huis' met zogenaamde 'autolaadkisten'. Concurrentie met de vrachtauto en bereikbaarheid van bedrijven die niet aan het spoor lagen, waren belangrijke redenen voor deze innovatie. Bedrijven konden een kist van twaalf m3 volstoppen met goederen, waarna een vrachtauto de laadkist kwam ophalen en naar het spoor bracht. Voor het transport over de weg had men bij DAF een oplegger ontwikkeld, de zogenaamde 'DAF-losser'. Het laden of lossen geschiedde hydraulisch. Eenmaal op de trein gezet werden ze naar hun bestemming met spoor-aansluiting of naar een losweg in de buurt van de ontvanger gebracht. Daar werden de laadkisten zo nodig weer door een DAF-losser overgenomen. Er waren ook open laadkisten en laadketels. Het voorbeeld van de NS werd gevolgd door België, Duitsland, Zwitserland, Zweden en Griekenland. Het laadkistensysteem werd onvoordeliger door invoering van andere vervoerssystemen. De laatste Nederlandse laadkisten en wagens verdwenen in 1981.

Rechts boven: Zo vanaf de vrachtwagen op de trein of omgekeerd. Publiciteitsfoto uit NS-folder.

Midden: Drie platte wagens ingericht voor het vervoer van open laadbakken, laadketels voor vloeistoffen of gesloten laadkisten te Utrecht; 1 mei 1951. Foto J.A. Bonthuis.

Onder: In Bunde zien we stoomloc 1, gebouwd door Borsig in 1903, één van de twee stoomlocomotieven van de Tielens Papierfabrieken met een korte goederentrein met daarin drie laadkistwagens, een open- en een gesloten wagen op 11 mei 1955. Foto: J.A. Bonthuis.





De nieuwe IJsselbrug bij Zwolle gezien vanaf Zwolse kant op 10 november 2014.

Foto: Rick Westerink.

September/Oktober

26	Ma	3
27	Di	4
28	Wo	5
29	Do	6
30	Vr	7
1	Za	8
2	Zo	9
39	Week	40



Zonnige sferen

Op deze pagina zetten we de treinen extra in het zonnetje. Want meestal worden ze met de zon in de rug gefotografeerd, met als argument dat dan de trein het best is belicht. Sfeervoller worden ze juist als je dat eens niet doet. Bij tegenlicht krijg je een silhouet, waarvan we slechts aan de dicht bij elkaar staande sluitlichten kunnen zien dat het een VIRM-stam betreft. Samen met de vloeiende vormen van de Hanzeboog over de IJssel bij Zwolle lijken ze één te worden in de opgaande zon. Ook de warme gloed van de avondzon draagt bij aan een sfeervol geheel; op de foto rechts zien we achter de wolken de zon zelfs schijnen. En tenslotte is ook frontaal daglicht weer eens wat anders. Als je dan op gelijke hoogte met de stoomtrein staat, kijk je zo onder de rijtuigen door. Hopelijk is deze bijzondere trein niet met de noorderzon vertrokken...



VIRM-stam 9571 rijdt als Intercity naar Roosendaal langs Rheden op het baanvak van Zutphen naar Arnhem op 13 november 2014.

Foto: Rob Dammers.

In meer dan één opzicht zetten we de Stoomstichting Nederland in het zonnetje. Dit jaar bestaat de SSN 40 jaar. De in 1975 geworden stoomlocomotief 01 1075 van de SSN op 10 oktober 2014 bij Hillegom (de Nieuweweg). De loc is met de SpoorParade Expres op weg naar Amersfoort, waar 175 jaar Spoor wordt gevierd. Foto: Gert Jan Binkhorst.





Maar liefst zes exemplaren - het technische maximum - rijden bij Loenersloot in de richting Amsterdam op 4 juli 2000.

Foto: Emiel de Block.

Oktober

10	Ma	17
11	Di	18
12	Wo	19
13	Do	20
14	Vr	21
15	Za	22
16	Zo	23
41	Week	42



Niet van plan het spoor te verlaten...

De interesse in een materieeltype stijgt evenredig met het dalen van het aantal actieve exemplaren. Want wie keek er zo'n twintig jaar geleden nou om bij het zien van een plan V, de tweewagenstellen mat'64? Alom tegenwoordig waren ze in een groot deel van het land, in de tijd dat stoptreinen nog niet onder de geforceerde naam Sprinter reden en ze allemaal geel waren. Destijds betrouwbaar, maar tegenwoordig als gedateerd beschouwd. Hoe kan het ook anders met stellen waarvan de eerste van deze grote serie van 246 stuks in 1966 het licht zagen, dus al een halve eeuw hun werk doen? Hun revisie is telkens weer opgerekt, zullen ze bij het verschijnen van de kalender 2016 nog in dienst zijn? Net als het andere stoptreinmaterieel in de periode voor de jaren zeventig verschenen de eerste 30 stellen (401-430) in het groen op de baan. De middelste kleine foto laat het geheel vernieuwde station Arnhem zien met de 945 in de sprinterserie 7500 naar Ede-Wageningen. Op de onderste foto gaan we terug naar midden jaren zeventig toen je nog gewoon op het perron in een telefooncel kon bellen. Onder de kap van Amsterdam CS staan alleen maar stellen plan V. Wie goed kijkt op de nieuwste pictogramborden op stations zal ontdekken dat Plan V nog lang niet van plan is het spoor te verlaten.

Op deze avondfoto van (toen nog) Amsterdam CS staan alleen maar treinstellen plan V; begin jaren '70. Foto: René Platjouw.



Plan V nog in het groen van eind jaren zestig in Den Haag Hollands Spoor. Datum en fotograaf onbekend, dia uit de collectie SNR.



Treinstel 945 oogt beslist niet veertig jaar oud in het moderne station van Arnhem; 10 maart 2014. Foto: René Platjouw.





De bijzondere reizigerstrein in Medemblik op 23 september 1951.

Foto uit nalatenschap van een oud-stationschef van Medemblik; fotograaf onbekend, collectie Piet van Gaart.

Oktober/November

24	Ma	31
25	Di	1
26	Wo	2
27	Do	3
28	Vr	4
29	Za	5
30	Zo	6
43	Week	44



Korte blik op Medemblik

Zo maar een trein in Medemblik? Nou nee. De man met de lange regenjas rechts werkt zich over een hekje. Aan de niet-perronkant staat een deur open. Links staat een spoorman fotogeniek opgesteld naast de trein en helemaal links staat iemand die zo te zien zo'n klassieke boxcamera in zijn handen heeft. Het is 23 september 1951. NVBS-ers zijn bezig met hun Dieselrondrit. Ze reizen met omBC 101, een van de motorrijtuigen uit een serie van acht. Hij is als 2904 in 1937 in dienst gesteld voor de verbinding Amersfoort - Ede-Wageningen - Arnhem en in 1950 vernummerd in 101. Volgens het verslag in *Op de Rails* (October 1951) heeft de 101 tijdens de Dieselrondrit vijf minuten in Medemblik gestaan. Dat verklaart misschien waarom die ene man zo haastig over dat hekje springt. Hij heeft in ieder geval maar een korte blik op Medemblik kunnen werpen. Medemblik kende tot 1 januari 1936 reizigersvervoer. Van 29 mei 1940 tot 5 januari 1941 kon je opnieuw met de trein van Hoorn naar Medemblik. Sinds 1968 is reizigersvervoer opnieuw mogelijk, maar nu met wat is uitgegroeid tot de Museumstoomtram Hoorn—Medemblik. Goederenvervoer bleef wel bestaan na het opheffen van de reizigersdienst. In 1972 reed de laatste goederentrein, toen al een aantal jaren met een locomotief van de Museumstoomtram als trekkracht.

Tijdens een stoomweekend op 24 mei 2008 zitten enkele figuranten in klederdacht heerlijk op de dijk van het gedoe op station Medemblik te genieten.
Foto: Anneliese van der Sluis.

Op 24 maart 2008 maakte Gert Jan Binkhorst een onverwacht winters plaatje in Medemblik: het sneeuwde, terwijl loc 30 klaar stond voor vertrek naar Hoorn met een mooie korte stoomtram.
'Echt tram' dus.





De uit 1927 stammende ex-ESS locomotief 205 van de PJKA poseert hier in depot Bakit Duri voor de fotograaf; 19 september 1975.

Foto: J.A. Bonthuis.

November

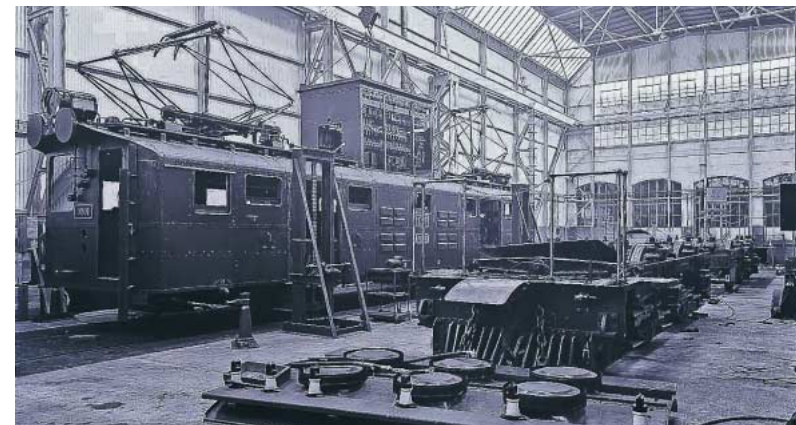
7	Ma	14
8	Di	15
9	Wo	16
10	Do	17
11	Vr	18
12	Za	19
13	Zo	20
45	Week	46



ESS Batavia 1926

Negentig jaar geleden werd in het toenmalige Nederlandsch-Indië, nu Indonesië, de elektrische spoorlijn geopend van Batavia (Djakarta) naar Buitenzorg (Bogor) door de ESS (Elektrische Staats Spoorwegen). Een serie voor die tijd moderne treinstellen naar Amerikaans voorbeeld was door Werkspoor (motorwagens) en Allan (stuurstandrijtuigen) in Nederland gebouwd en verscheept. Ook reden er tien locomotieven die bij verschillende fabrikanten gebouwd werden. Werkspoor/Heemaf leverden in 1926/28 zes locomotieven (3201-3206) met de asindeling 1AA+AA1. De bouw gebeurde in licentie van de Amerikaanse bedrijven Baldwin en Westinghouse. Jan Bonthuis wist loc 502 (waarschijnlijk de ex 3202) van de Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA= Indonesische Spoorwegen) in het depot van Bakit Duri te fotograferen. Tussen 1978 en 1980 viel het doek voor deze locomotieven. Gelukkig zijn er ook in het moderne Indonesië mensen die in het spoor geïnteresseerd zijn en zij hebben de enige overgebleven locomotief weer rijvaardig weten te restaureren. Over de kleur blauw verschillen de meningen. Sommigen menen dat het bruin moet zijn. Maar wat voor kleur dan ook, het is een goede zaak dat deze eerste in Nederland gebouwde elektrische hoofdlijnlocomotief bewaard is.

De gerestaureerde 3201 in een omstreden blauwe kleur tijdens een proefrit rond Djakarta; juli 2012. Foto: Rezza Habibie, met dank aan W. Wydoyoko.



Bij de ESS 3201 wordt de schakelkast uitgehesen tijdens het verzendklaar maken van de loc bij Heemaf in Hengelo. Rechts zien we de draaistellen; 10 januari 1925. Foto: Heemaf.



Motorwagen 206 van Werkspoor met een Allan stuurstandrijtuig 701 staat gereed te Pasar Senen, datum onbekend. Foto: ir. A. baron van Krayenhoff.





In dichte mist passeert een onbekende Spurt van Arriva een overweg in de buurt van Adorp; 22 november 2011.

Foto: Egbert Elenbaas.

November/December

21	Ma	28
22	Di	29
23	Wo	30
24	Do	1
25	Vr	2
26	Za	3
27	Zo	4
47	Week	48



Met je hoofd in de wolken

Zit er net tijdens het maken van een foto een wolk voor de zon, dan wordt dat wel een 'fotowolk' genoemd. Als een trein in een wolk rijdt, heet dat mist. Maar zelfs onder dergelijke 'vage' omstandigheden kunnen nog fraaie foto's gemaakt worden. Mistig weer heeft immers ook een bepaalde sfeer. Het horen aanzwellen van motorgeronk waardoor je de trein eerder hoort dan ziet. Dan duikt hij opeens op en ben je er niet snel bij, dan is het fotomoment zo weer voorbij. Vroeger was het wachten op het te ontwikkelen rolletje extra spannend. Tegenwoordig is op een digitale camera direct te zien of de trein op het juiste moment is vastgelegd, of toch in nevelen gehuld blijft. Digitale foto's kunnen zelf ook in een wolk zitten. Ze kunnen namelijk makkelijk met anderen gedeeld worden via centrale opslag in de zogeheten 'cloud' op internet.



Treinstel ELD5 814 nadert Pijnacker op 22 oktober 1969.

Foto: Bert Stortenbeker.

De makers van bijgaande foto's waren in ieder geval letterlijk met hun hoofd in de wolken.

Al zijn de treinen modern, het weer blijft als vanouds wisselvallig. Deze VIRM als trein 3016 passeert Loenersloot in de ochtendnevel; 8 september 2014.

Foto: Emiel de Block.





De wintermaand van februari 1979 was bar en boos. Het Stationsplein in Amsterdam was een witte vlakte en sneeuwplougen doen hun best om de tramsporen vrij te maken; 14 februari 1979.

Foto: Frans Boom.

December

5	Ma	12
6	Di	13
7	Wo	14
8	Do	15
9	Vr	16
10	Za	17
11	Zo	18
49	Week	50



Sneeuw Ploegen

IJskoud was het werk in de sneeuwdienst bij een trambedrijf. Om het tramverkeer op gang te houden moesten de rails, in de stad vaak in de straat gelegen, sneeuwvrij worden gemaakt. Dat kon door scheppen of schuiven, maar het liefst door de sneeuw te laten smelten.

Pekel – zout opgelost in water – werkt tot ongeveer zes graden onder nul. Omdat dat in Nederland vaak voldoende is, werden vanaf de paardentramtijd pekewagens aangeschaft, eerst alleen voor zand en zout, na de elektrificatie ook met tanks voor de aangemaakte pekkel. In Amsterdam zien we een echte pekkeltram zoals die uit oude motorwagens werden ingericht met een grote ketel voor de zoute brij. Personeel voor de sneeuwdienst kwam voornamelijk uit de groep weg- en werken. De interlokale trambedrijven leden het meest onder zwaardere sneeuwval en stuifsnieuw. Bij de Nederlandse Buurtspoorweg Maatschappij (NBM) had men de 49 (ex- stoomtramlocomotief 5) van een sneeuwpluog voorzien. We zien de door een elektrische tram geholpen combinatie te Zeist in 1947. Niet zelden moest een 'aanloop' worden genomen als de sneeuw was opgewaaid. In Amsterdam denkt men nu zonder pekkeltrams te kunnen en ze zijn ook allemaal afgevoerd. Echte pekkeltrams zijn er alleen nog in Den Haag, terwijl in Rotterdam Stichting Romeo met haar materieel kan optreden.

Rechts boven: Elektrische rangeerlocomotief 49 met sneeuwpluog en een motorwagen (serie 91-94) op de sporen naast de remise Zeist; 28 februari 1947. Foto: Mr H.J. Kwint, collectie Frits Spee.

Midden: Even pauze voor de zes sneeuwpluogers op het Gevers Deynootplein in Scheveningen, ca. 1955. Fotograaf onbekend, collectie SNR.

Onder: Hier is locomotief 48 van de RTM tot stilstand gekomen bij een ingesneeuwd wissel te Hillesluis; 26 januari 1956. Foto: F. Verboom.





Rotterdam Rail Feeding (RRF) locomotieven 23 en 26 denderen met een containertrein Tilburg West voorbij; 4 december 2010.

Foto: Koen van der Lee.

December

19	Ma	2e Kerstdag	26
20	Di		27
21	Wo		28
22	Do		29
23	Vr		30
24	Za	Oudejaarsdag	31
25	Zo	Nieuwjaarsdag	1
51	Week		52



'Sneeuwvitjes'

Winterse taferelen horen ook bij het spoorbedrijf. Vroeger, maar ook vandaag de dag. Alleen laat de infrastructuur het tegenwoordig af en toe afweten....

Op de grote foto wist Koen van der Lee twee locomotieven type V100 van Rotterdam Rail Feeding (RRF) bij Tilburg West vast te leggen. Na passage stonden er vast enkele 'sneeuwvitjes' op het perron. In het NS-Jaarverslag 1962 vonden we de foto van mat'46, dat met hoge snelheid op een helaas onbekende locatie aan de fotograaf voorbij stuift. De fotograaf stond hier gelukkig aan de bovenwindse kant van de spoorbaan.

Op 16 januari 2013 wisten de twee BRENG-treinstellen 5045 + 5048 van het type GTW bij hun ronkende vertrek uit Arnhem naar Doetinchem hun sporen uit door die weer onder te stuiven.



Een onbekend treinstel mat'46 raast door een sprookjeslandschap; Jaarverslag NS 1962.

Treinstellen 5045+5048 van vervoerder Breng vertrekken uit Arnhem; 16 januari 2013. Foto: René Platjouw.



Beste NVBS-leden en andere vrienden van het railvervoer,
Veel plezier met Kalender 2016. Het was weer een creatief en spannend karwei om alles voor de deadline gereed te maken. We schrijven 13 juli 2015. Zo vroeg moeten wij zijn om het resultaat van ons werk eind augustus voor verzending naar de leden en voor de vrije verkoop klaar te hebben.

Zoals ieder jaar waren er weer de vraagstukken: hebben we een mooie verdeling tussen tram en trein? Zijn nieuw en oud voldoende vertegenwoordigd? Krijgen we het voor elkaar de verschillende tractievormen goed in beeld te brengen? Kloppen alle verhalen, fotobijschriften, datums? Ga er maar aan staan. Nou, wij wel!

Ieder jaar willen wij een voorplaat met tram én trein. De mogelijkheden daarvoor zijn beperkt. 2015 was het jaar van het afscheid van bovengronds rijdende treinen door Delft. Als je dat combineert krijg je na veel zoeken geen betere foto dan die van Raymond Naber. Inderdaad, hij stond ook in Kalender 2008.

In 2016 bestaat de NVBS 85 jaar. We wilden daarom iets meer aandacht besteden aan de mensen in onze vereniging. Die gaan onder veel meer op excursie met de SNE, de Stichting NVBS-Excursies. We hebben de SNE gevraagd een kalenderblad te vullen. Dat werden de Koninginnedagritten.

De collectie van de SNR, de Stichting NVBS-Railverzamelingen, was weer een dankbare bron voor fraaie oude beelden. Bedenk dat een flinke ploeg NVBS-ers veel vrije tijd steekt in het op orde brengen en houden van die kostbare en omvangrijke collectie.

Tot slot zeggen we weer grote dank aan de inzenders van foto's en aan onze meelezers die ons behoedden voor al te grote fouten (en heel veel kleintjes!) in onze teksten. En dank aan drukkerij Damen Grafia in Haarlem. Zonder de creatieve samenwerking met dat bedrijf lukt de kalender niet in deze vorm.

Namens de Kalendercommissie, Gert Jan Binkhorst kalender@nvbs.com



Het jaar 2016 kan voor de locomotieven serie 1600 van DB Schenker wel eens de laatste kilometer betekenen. Meersysteemlocomotieven Baureihe 189 en het ruime bestand diesellocomotieven serie 64/6500 kunnen de tien nog actieve machines vervangen. Wagenladingtrein (Unit Cargo) 62071 Kijfhoek – Sloehaven met de 1615 aan kop is bezig aan de laatste kilometer voor emplacement Sloehaven op 18 juli 2013. Foto: Emiel de Block.

Over de NVBS

De NVBS bestaat sinds 1931 en is bedoeld voor 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, plattegronden en materieeltekeningen. In de bibliotheek staan rond de 10.000 boeken die leden kunnen lenen. De winkel verkoopt vooral boeken – nieuw en tweedehands –, tijdschriften en dvd's. De regionale afdelingen van de vereniging organiseren bijeenkomsten in het land, waar introducees welkom zijn. Meer weten? Kijk op www.nvbs.com.

Foto voorop:

Uitzicht in Delft op een situatie waar in de afgelopen jaren veel is veranderd. Links passeert een HTM GTL 3031 stellingmolen De Roos. De molen staat nog op eigen benen. Nu staat hij op de spoortunnel. Thalysen komen alleen bij een omleiding wellicht nog door Delft. Door die tunnel en dat is dus niet meer zo goed te zien; 21 maart 2007.

Foto: Raymond Naber.

V.l.n.r.: Emiel de Block, Gert Jan Binkhorst, Karel Hoorn, René Platjouw, Theo Gramser.

