Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen

2017

De kap van station Hollands Spoor in Den Haag geeft een mooie omlijsting van een naar Vlissingen vertrekkende VIRM op 14 januari 2013. *Foto: Ambrosius Baanders.*

December/Januari

	2	Ma	9
	3	Di	10
28	4	Wo	11
29	5	Do	12
30	6	Vr	13
31 Oudejaarsdag	7	Za	14
1 Nieuwjaarsdag	8	Zo	15
52	1	Week	2

Sneeuw

Bij vervoerbedrijven doet het de schrik om het hart slaan en bij treinliefhebbers doet het juist het hart sneller slaan: sneeuw! Waar het bij Prorail, NS en de andere vervoerders doet grijpen naar scenario's voor noodtoestanden staat de treinliefhebber te dromen van mooie witte velden, bepoederde bomen met een kleurige trein. Liefst met opdwarrelende stuifsneeuw erachteraan.

Bij vervoerbedrijven slaat de schrik om het hart en bij treinliefhebbers klopt het in een hogere versnelling: sneeuw!
Een NS-VIRM duikt van onder de kap van Den Haag HS een witte wereld in. Links staat een reizigster te wachten. Met haar smartphone geeft zij aan het thuisfront door dat het weleens wat later zou kunnen worden. We zien op de foto hieronder drie 6400'en van (toen nog) Railion met een beladen ertstrein van de Maasvlakte tussen Helmond en Deurne richting Venlo rijden. De eerste en tweede loc zijn uitgerust met het op emplacementen in Duitsland gebruikte Rangierfunk en hebben daarvoor een grote antenne die ze een 'sharky' uiterlijk geeft, al kun je dat op deze foto maar een klein beetje zien. Ze zullen in Venlo vervangen worden door twee 151'ers van Railion Duitsland.

De 6473, 6462 en de 6420 van Railion trekken een zware ertstrein in een winters sprookjesland tussen Helmond en Deurne op 9 januari 2009. Foto: Bob Visser.

Flirt-drietje 2201 is op 8 april 2016 tijdens een testrit onderweg van Zwolle naar Ede-Wageningen en passeert de binnenkort te slopen IJsselcentrale net ten zuiden van Zwolle. *Foto: Enrico Schreurs.*

Januari

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

3 Week 4

Flirten naar de toekomst

Voor de S-Bahn diensten rond het Zwitserse Zug en Basel ontwierp Stadler in 2002 een sterk, licht en innovatief regionaal treinstel: de FLIRT. Dit is een acroniem van Flinker Leichter Innovativer Regional Triebzug. Het populaire modulaire materieeltype is inmiddels in vele landen te vinden: van Algerije tot Zweden. In Zweden rijden ze overigens intercity-diensten. Ze rijden zelfs in de VS en Wit-Rusland. De treinstellen worden zowel in Zwitserland als ook in de Duitse en Poolse vestigingen van Stadler Rail gebouwd.
Om aan strengere Europese eisen voor botsveiligheid te voldoen kwam Stadler in 2013 met de Flirt-3. Hiervan zijn inmiddels zes stuks geleverd aan NS-dochter Abellio voor R-Net diensten tussen Gouda en Alphen aan den Rijn. NS-Reizigers krijgt er 58 als spoedbestelling om het materieeltekort te helpen opvangen. De FLIRT-3 zal ook geleverd gaan worden aan Syntus voor de nieuwe elektrische dienst tussen Kampen, Zwolle en Enschede. Arriva gaat met dit treintype rijden in Zuid-Limburg, Keolis tussen Hengelo en Bielefeld en Abellio tussen Arnhem en Düsseldorf.

Langs het meer van Genève is dit Flirt-treinstel van de SBB juist het beroemde kasteel van Chillon gepasseerd; 17 september 2010. Foto: Anneliese van der Sluis.

Op 7 februari 2016 maakt de eerste Flirt voor R-net, de 2010, een proefrit. Let op de kabels langs de onderzijde van het stel. Het treinstel op weg bij de overweg Grote Melmweg bij Soest. Foto: Martijn van Vulpen.

Met Zilvermeeuw 19B voorop staat dit metrostel op lijn 54 klaar voor het tunneltraject tussen het Amstelstation en het Centraal Station. Tien voor half elf 's avonds op 26 oktober 2007.
Foto: René Platjouw.

Januari/Februari

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

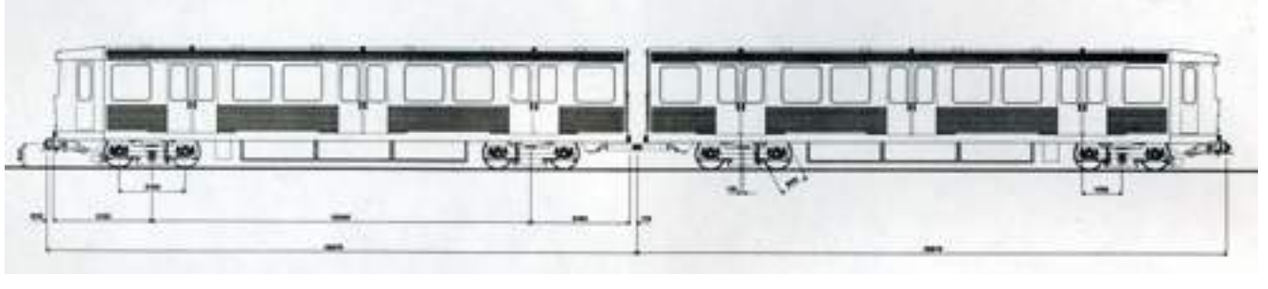
5 Week 6

Zilvermeeuwen uitgevlogen

De Amsterdamse metro heeft een roerig verleden dat weerspiegeld wordt in de 'kunst' op het metrostation Nieuwmarkt. De zware sloperskogel is een verwijzing naar de sloop van deze woonwijk. De metro-rellen deden de gevestigde orde op het Gemeentehuis nog eens achter hun oren krabben. Uiteindelijk koos men eieren voor zijn geld en werden er nieuwe woningen gebouwd in plaats van kantoren. De eerste serie metrostellen van Linke-Hofmann Busch (bouwjaar 1973/77) waren afgeleid van de Hamburgse metro. Met hun chromen buitenkant met 'pauweoogjes' waren het robuuste drie meter brede voertuigen die massa's mensen vanaf het Centraal Station richting Amsterdam-Zuidoost konden vervoeren. Ze kregen aanvankelijk de oneerbiedige naam 'container', maar de bijnaam 'Zilvermeeuw' bleef uiteindelijk aan ze kleven. Op 19 december 2015 werd afscheid genomen van dit materieeltype. Vooralsnog is metrostel 23 terzijde gesteld voor museale doeleinden.

Met wagen 40A voorop is dit stel op lijn 54 in de tunnel net vertrokken van station Nieuwmarkt. De sloopkogel doet nu geen kwaad meer. Hij is 'verheven' tot Kunst met een grote K. 14 oktober 2006. 'De kogel die met dof geweld zo menig hart deed breken, versiert nu het Nieuwmarktstation als een vermanend teken'.

Zijaanzicht met hoofdmaten van de Zilvermeeuw. Tekening: GVB.



Station Amsterdam Lelylaan van architect Rob Steenhuis werd in 1986 in gebruik genomen. LHB 766 - meer bekend met de bijnaam 'luchtwagen' of 'zuchter' is zojuist vertrokken naar het Osdorpplein op de in 1988 daarheen doorgetrokken lijn 17; juni 1991. *Foto: J.W. Bleeker.*

Februari

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

7 Week 8

Trams lijn 17

Van de drie Nederlandse steden die een lijn 17 hebben gekend, liep Amsterdam voorop met de opening op 16 juni 1913 (Amstelveenscheweg-Dam). Den Haag kreeg meer dan 10 jaar later haar eerste lijn 17 van de Kranenburgweg naar Hollands Spoor. Het nummer zou nog drie keer in de hofstad verschijnen.
In Rotterdam was 1 mei 1929 de eerste dag van dit lijnnummer (Beursplein-Mathenesserbrug). Het nummer werd in Rotterdam voor vijf verschillende lijnen gebruikt.
De Amsterdamse lijn 17 is voor een flink deel trouw gebleven aan zijn oorspronkelijke route. De nieuwe tramverbinding naar Osdorp zorgde voor een stevige herwaardering van de tram als vervoermiddel.
De 312 op de foto hiernaast was de eerste wagen die na de oorlog een forse verbouwing onderging. Als eerste met TL-verlichting trok hij vooral 's avonds grote aandacht.
In de Haagse Moerwijk een foto van het in 1953 aangelegde traject, waar eerst lijn 4 reed. Toen in Rotterdam lijn 17 gelede trams kreeg werd het eindpunt Oudedijk vervangen door Avenue Concordia. Met de lijnwijzigingen tijdens de opening van de Metro op 2 september 1967 verdween ook deze lijn 17.

Boven: Langs de Erasmusweg in Den Haag is PCC 1105 onderweg naar zijn eindpunt in Moerwijk op 5 april 1959. Foto: Frits van Dam.
Midden: In Amsterdam draait motorwagen 312, een à la drieassers verbouwde 'Utrechtenaar', vanaf de Nieuwezijds Voorburgwal de Raadhuisstraat in; 19 september 1955. Foto: Cor van Mechelen.
Onder: Op 21 september 1965 rijdt gelede Schindler 239 op de Voorschoterlaan onderweg naar het eindpunt Avenue Concordia. Foto: Karel Hoorn.

Op 19 november 2015 werd het nieuwe Arnhemse stationscomplex van architect Ben van Berkel geopend; 31 maart 2016. *Foto: René Platjouw.*

Februari/Maart

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

9 Week 10

Stationshallen

Een station is de poort naar de rest van de wereld. Met die gedachte werden in vroeger tijden fraaie stationsgebouwen ontworpen. Als ware paleizen met veel tierelantijnen gaven ze de gewone reizigers even dat kleine moment van…laten we zeggen 'waardering' voor hun komst. Veel monumentale stationsgebouwen zijn helaas tegen de vlakte gegooid en maar al te vaak vervangen door een betonnen of stalen casco zonder franje. De oude stations die bewaard werden, worden nu gekoesterd en gerestaureerd. Neem Amsterdam Centraal, Groningen, Haarlem, of Den Haag HS. Het plafond van de stationshal te Groningen is een mooi voorbeeld van een geslaagde restauratie.
Gelukkig is men tot het besef gekomen dat 'modern' óók best fraai mag zijn. En ook al is niet iedereen het ermee eens, de hal van Amersfoort hééft iets met zijn regenbogen van licht door het gekleurde glas. Het nieuwe stationsgebouw van Arnhem heeft bijna geen rechte lijn en ondanks de kinderziektes van binnendruppelend water oogst het ontwerp over het algemeen lof.

Op 18 januari 2016 scheen in Amersfoort de zon volop. De grote glazen voorgevel van architect Jan van Belkum verlicht de hal met een regenboog aan kleuren. Foto: René Platjouw.

Het prachtig gerestaureerde en kleurrijke plafond van station Groningen werd op 11 augustus 2006 vastgelegd door Anneliese van der Sluis.

Utrecht CS, juli 1935. We staan op het tweede perron noordzijde en zien loc 1713 met een trein Rotterdam – Frankfurt binnenlopen op spoor 1. Links het asymmetrische bordes met daarop de uitrijseinen voor de sporen 1 van het eerste perron en 2 van het tweede perron.

Fotograaf onbekend, collectie Paul Henken.

Maart

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

11 Week 12

Met je neus tegen het kippengaas

Als jochie van een jaar of acht stond de schrijver van dit stukje in Dordrecht achter het kippengaas naar de draaischijf te kijken. Daar keerden de stoomlocs van de dienst naar Geldermalsen. Na afloop stond een roetafdruk van dat gaas rond zijn neus. Zeer waarschijnlijk ging het om 1700-en die daar reden, want die indrukwekkende vorm staat dat jochie nog bij. De eerste van deze serie kwam als 801 in dienst bij de Staatsspoorwegen, in 1899. Er zouden nog 134 locs volgen, op vijf na gebouwd door Beyer Peacock in Manchester. Die laatste vijf leverde Werkspoor in 1907 af. Dat is nu 110 jaar geleden. In 1957 - 60 jaar geleden dus - ging de laatste buiten dienst, afgezien van nog wat werk als stoomleverancier voor verwarming bij werkplaatsen.
Omdat ze relatief licht waren, konden ze onder andere dienst doen op de Hofpleinlijn, waar ze tot 1957 de goederendienst verzorgden.
Een heel bijzondere taak was het rijden van de sproeitrein, waarvoor de 1706 een bedieningshuisje voorop naast de ketel kreeg.

Midden: NS loc 1702 uit 1899, serie 1701-1835, depot Hengelo; 25juli 1950.
Foto: Luud Albers.

Rechtsonder: Loc 1706 in Utrecht, ingericht voor het rijden van de sproeitrein; 10 augustus 1954.
Foto: J. Lub.

Depot Nijmegen met loc 1832, juni 1935. Deze loc is een van de weinige 1700'en die nooit van een oververhitter is voorzien, zichtbaar aan de laaggelegen ketel en hartvormige vensters in de voorwand van het machinistenhuis. Fotograaf onbekend, collectie Paul Henken.

In lichtgrijs en donkergrijs staat sproeiwagen SR1 van de Stadsreiniging in de 'tuin' van de remise Tollensstraat voor een staatsieportret in 1906. Bestuurder netjes in uniform met pet, de sproeibaas bovenop in zijn werkkiel met arbeiderspet.

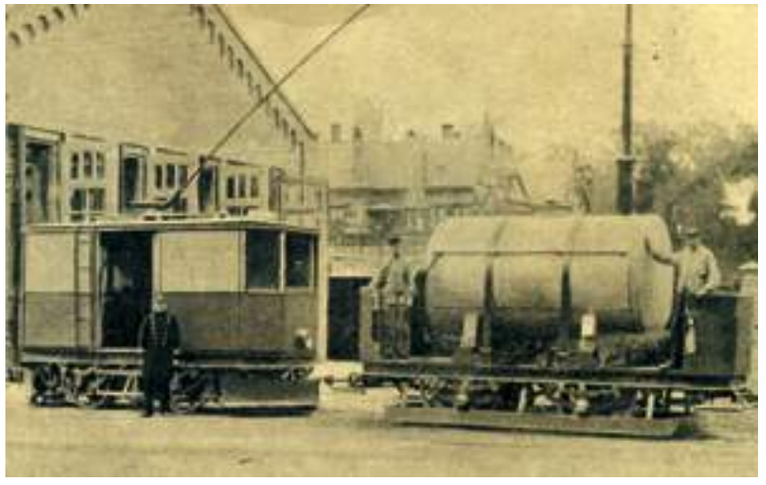
Foto: GTA, collectie SNR.

Maart/April

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

Sproeitrams

In een tijd dat de straten in de steden nog gewoon met klinkers of kasseien geplaveid waren was stof en vuil dat tussen de kieren van de stenen bleef zitten een probleem. In Den Haag, Amsterdam en Utrecht werd het stof te lijf gegaan met water. Den Haag had een grote vierassige sproeitram in dienst van de Gemeentelijke Reinigingsdienst, gebouwd door Werkspoor in 1909. Een centrifugaalpomp maakte het mogelijk tot 16 meter breed te sproeien. De Gemeente Tram Utrecht had een kleine twee-assige sproeitram (bouwjaar 1908) en ook de Zeister tram had één vierassige sproeiwagen, in 1910 gebouwd door v.d. Zypen. Amsterdam had er twee, beide eigendom van de StadsReiniging, maar gereden door en in onderhoud bij de Gemeentetram. De grote foto toont SR1 in 1906 bij de remise Tollensstraat. Deze wagen was gebouwd door O. Türski in 1905. De SR2 was iets groter en afkomstig van Allan in 1911. De 'sproeibaas' bovenop bediende de sproeiers met diverse handels. Sproeibreedte was tot 7 meter naast de wagen. Waar normaliter de koplamp zit, zien we een grote haspel met een opgerolde slang. Hiermee kon men de watertanks weer vullen bij een aantal geselecteerde brandkranen in de stad. De wagens werden in 1951 gesloopt. De sproeiwagen in de Hofstad werd in 1922/23 verbouwd tot twee-assige railreiniger 1, waarbij men gebruik maakte van beide cabines. Deze wagen behoort nu tot het museumbestand.



De sneeuwveegmotorwagen trekt de nieuwe sproeiwagen het remiseterrein aan de Nicolaas Beetsstraat in Utrecht op; ca 1908. Foto: collectie SNR.

De grote vierassige sproeiwagen van de Haagse Gemeentelijke Reinigingsdienst is voor een staatsieportret op het Valkenboschplein neergezet; ca 1909. Foto: collectie HTM foto.

Tijdens het spitsuur in de zomer van 1978 reden lange combinaties met mat'46 op het oude tracé van de Zaanlijn in het westen van Amsterdam. De markante acht schoorstenen van 80 meter hoogte van Electriciteitscentrale Hemweg I zijn twee jaar later neergehaald. *Foto: René Platjouw.*

April

10	Ma	2e Paasdag	17
11	Di		18
12	Wo		19
13	Do		20
14 Goede Vrijdag	Vr		21
15	Za		22
16 1e Paasdag	Zo		23

15 Week 16

Tekening van een Potvis, NS serie 3800—3805

Lintjesregen

Het was in de jaren dertig een ‘hype’ (om eens een modern woord te gebruiken) om voertuigen te stroomlijnen. Ook in Nederland werd men door het stroomlijnvirus besmet. Verschillende stoomlocomotieven van de serie 3800 werden van een gladde ronde beplating voorzien en rolden als ‘potvissen’ langs de weilanden. Omdat men geen aangepast reizigersmaterieel had, werden gewone coupérijtuigen gebruikt. Het effect van deze stroomlijn was te verwaarlozen. Beter ging het met de befaamde dieseldrieën uit 1934. Deze waren in de ogen van Raymond Loewy - dé stroomlijnexpert uit de USA - een bijna perfect ontwerp met hun schortplaten die zelfs de draaistellen grotendeels omhulden.
NS heeft sindsdien vele series stroomlijnmaterieel in dienst gehad, met diesel- en elektrische tractie, verdeeld in 1-, 2-, 3-, 4- en 5-wagenstellen. Zelfs de Posterijen hadden hun eigen stroomlijnmaterieel in de vorm van een aantal Pec’s.
Op deze pagina zien we enkele elektrische versies. De bestellingen van het naoorlogse mat’46 borduurden voort op het oude stroomlijnconcept, maar de neuzen waren spitser en van veel meer glas voorzien dan hun voorgangers. Het laatste mat’46 verdween in september 1983 uit de dagelijkse dienst.

Mat’40, herkenbaar aan de grotere frontruiten dan bij mat’36, Hoek van Holland Haven. Datum 24 september 1970. Foto: Harrie Peters.

Tussen Utrecht en Blauwkapel is Mat’36 onderweg naar Hilversum met trein 2834. Datum 31 januari 1962. Foto: Cees van de Meene.

Het is 2 november 2015. De 5003 als eerste Haagse Avenio in dienst op lijn 2, in de voor trams nog nieuwe R-Net huisstijl. Daarnaast de 4028 en 4020 in Randstad Rail huisstijl op eindpunt Kraaijensteijn.
Foto: Rinus van der Kuil.

April/Mei

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

Van Fordje naar Avenio

Als eerste Haagse lijn kreeg lijn 2 in 2015 het Avenio-materieel toegewezen. Reden voor ons om eens terug te kijken naar materieeltypen die op lijn 2 gereden hebben. Lijn 2 ontstond 85 jaar geleden. Hij kende verschillende routes. De hedendaagse lijn 2 ging in dienst op 1 oktober 1983, nadat het lijnnummer bijna 20 jaar niet meer was gebruikt.
Heel veel jaren reden er tweerichtingwagens op de lijn. Met de komst van de PCC's en later de GTL kende de lijn eenrichtingwagens en daarmee eindpuntlussen. Nu zijn we terug bij de tweerichtingtram, in de vorm van het Randstadrailmaterieel en die Avenio.

'Fordje' 37 in de Boekhorststraat, gepavoiseerd vanwege de geboorte van Prinses Juliana. De foto is gedateerd op 4 mei 1909, dus enkele dagen na de geboorte op 30 april.
Foto: collectie SNR.
Daaronder de 1312+2105 op lijn 2 en de 1129 op lijn 10 in de Grote Marktstraat; 14 maart 1992. Foto: Karel Hoorn.

Op 10 september 1954 rijdt 'Ombouwer' 25 met bijwagen 659 de Laan van Eik en Duinen de Laan van Meerdervoort op. Foto: J. v/d Berg Jr.
Daaronder GTL 3081, Lippe Biesterfeldweg; 11 februari 1997.
Foto: Karel Hoorn.

Trots poseert men bij het Baldwin-locje met zijn aangehangen zandlorries op het 60-cm spoor van Melkerij Oud-Bussem; circa 1921. *Foto: collectie SNR.*

Mei

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

19 Week 20

Veelzijdig industriespoor

Industriespoor lijkt een stiefkindje bij NVBS'ers. Dit keer drie foto's die ons intrigeerden. Smalspoor-expert Gerard de Graaf gaf informatie. Bij de modelboerderij Melkerij Hofstede Oud-Bussem bij Naarden werd vanaf ca. 1904 koeienmest met lorries en paarden vervoerd vanuit de stallen. In 1920 werd op een deel van het landgoed zand afgegraven voor de ophoging van het latere Bredius-kwartier te Bussum. Als trekkracht had men de beschikking over twee locomotiefjes, waarvan de afgebeelde Baldwin benzineloc van 50 pk er een is.
De Chamotte Unie te Geldermalsen was een fabriek waar vuurvaste materialen geproduceerd werden. Vanaf de loskade aan de Linge werd met een 'tramlijn' de chamotteklei naar de fabriek gebracht. Het oorspronkelijk open locje reed op 70-cm spoor en werd later van een dichte cabine voorzien. Het lijntje heeft dienstgedaan tot ca. 1948.
Het acculocje onderaan is heel wat degelijker. 'Hillie' en 'Bennie' zijn ontstaan uit Amsterdamse trams (216 en 221) en kregen elk 40 accu's. Ze deden vanaf mei 1942 dienst tot ze werden vervangen door locomotoren in het midden van de jaren '50.

Het in 1914 door Arthur Koppel geleverde locje van de Chamotte Unie te Geldermalsen. Op de achtergrond de loskade aan de Linge. Datum onbekend. Foto: collectie SNR.

Hillie of Bennie, één van de twee acculocs van de IJssel Centrale te Hengelo; 2 april 1954. Foto J.A. Bonthuis.

Uit Frankrijk kwamen de SNCF 'Rame a Grand Parcours' (treinstellen voor de lange afstand) met 825pk dieselmotor, kortweg RGP825. Het fraaie Franse TEE-stel zien we aan het perron in Rotterdam Centraal met de vlinderkappen van Sybold van Ravesteijn. 8 juli 1957. Op de achtergrond is de toren van de RK Provenierskerk te zien, die gesloopt is in 1975. Collectie SNR, foto: J.A. Bonthuis.

Mei/Juni

22	Ma	29
23	Di	30
24	Wo	31
25 Hemelvaartsdag	Do	1
26	Vr	2
27	Za	3
28	Zo	4 1e Pinksterdag

21 Week 22

TEE: Snelheid, Stijl en Service

Op zondag 2 juni 1957 ging de Trans Europ Express van start, waaronder de Edelweiss tussen Amsterdam, Brussel en Zürich. Het TEE-idee was vier jaar eerder gelanceerd door toenmalig NS-directeur (Pda) F.Q. (Frans) den Hollander. Met dit concept van snelle en stijlvolle treinen tussen tientallen Europese steden wilden de spoorwegen concurreren met het toenemende autogebruik en stijgende vliegverkeer.
De Edelweiss werd normaliter met NS/SBB-dieseltreinstellen type DE IV/RAm gereden. Af en toe, bijvoorbeeld bij een defect stel, reed een Zwitserse elektrische RAe 'Gottardo' naar Nederland. Dit waren de eerste 'Allstromzüge' die onder vier verschillende gelijk- en wisselspanningen konden rijden. Deze luxe treinen hadden een rijk uitgeruste restauratie met uitgebreide wijnkaart. Het treinpersoneel ging goed gekleed. Zelfs de boordtechnicus die elke drie kwartier de trein naliep droeg een stropdas.
Van binnen gold 'kleren maken de man' en van buiten 'kleuren maken de trein'. De TEE-huisstijl was immers rood/geel. Er waren verschillende materieeltypen, waaronder de VT11.5 van de Deutsche Bundesbahn en de SNCF RGP825 die regelmatig naar ons land kwamen.
In de jaren '80 en '90 werd de TEE geleidelijk opgevolgd door EC's, IC's en hogesnelheidstreinen.

Boven: Naar Nederland kwamen ook TEE-treinstellen type VT11.5 van de Deutsche Bundesbahn met aan beide uiteinden de opvallende omvangrijke 'Triebköpfe'. Hier het enige toen nog rijvaardige treinstel bij Haarlemmerliede op 19 oktober 1997. Foto: Bob Visser.
Midden: Als voorloper van de TEE reden Franse dieseltreinstellen van het type TAR (Train Automoteur Rapide) uit 1934-36 tussen Parijs en Amsterdam. Treinstel 'Ile de France' als trein D128 op 28 februari 1957 op weg naar Parijs bij Schiedam. De reis Amsterdam – Parijs duurde toen exact zes uur. Collectie SNR, foto: J.J. Overwater.
Rechts: SBB RAe 1051 als TEE 'Edelweiss' onder de kap van Den Haag HS. 4 augustus 1969. Collectie SNR, foto: Huub van Keulen.

Het Emmaplein in Heerlen met vierassers 2606 en 2608 in 1930.

Foto: collectie Cor Campagne.

Juni

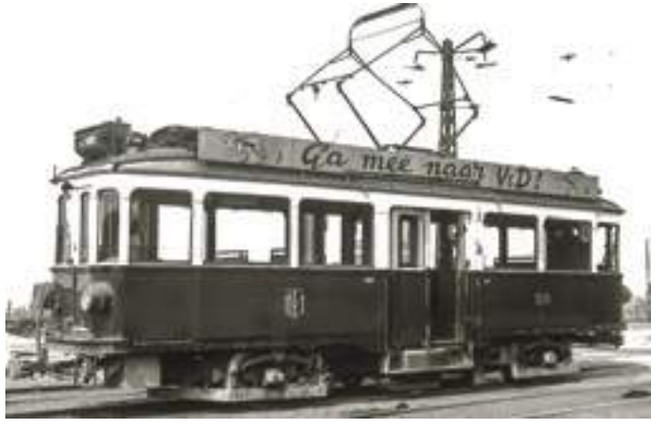
5 2e Paasdag	Ma	12
6	Di	13
7	Wo	14
8	Do	15
9	Vr	16
10	Za	17
11	Zo	18
23	Week	24

Elektrisch door de Mijnstreek

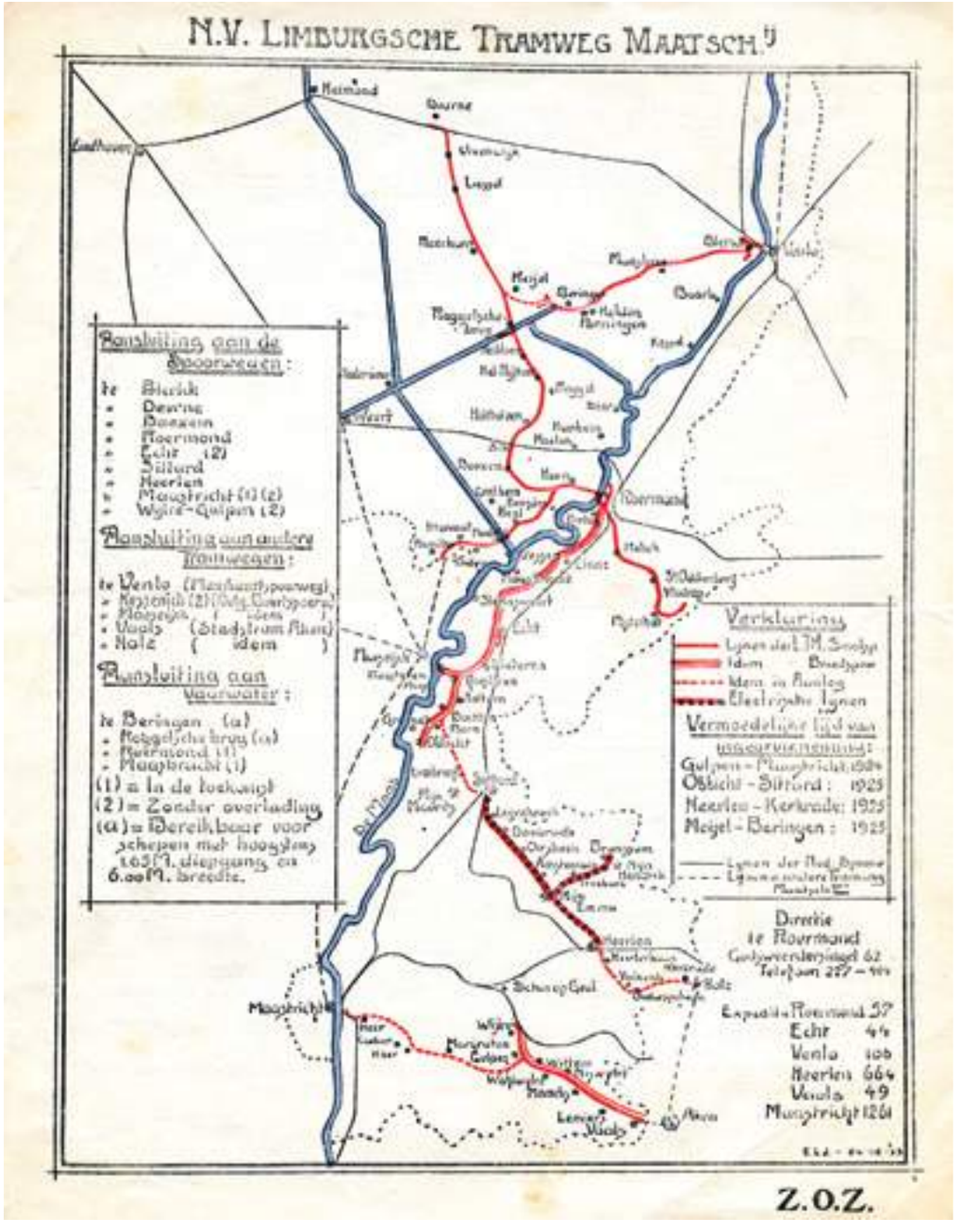
Met 'de Mijnstreek' wordt Zuid-Limburg bedoeld, het 'land van bronsgroen eikenhout'! Er werd voor 1900 al mijnbouw gepleegd, maar de grote mijnindustrialisatie begon pas rond de vorige eeuwwisseling met een top rond de jaren twintig. Toch heeft die kolenwinning maar relatief kort geduurd, want het opborrelen van aardgas deed de acht particuliere en vier staatsmijnen vanaf het midden van de jaren zestig verdwijnen. De laatste mijn werd in 1974 gesloten. Om de mijnwerkers van en naar de mijnen te vervoeren werden tussen 1921 en 1924 vanuit Heerlen elektrische tramlijnen geopend. Vanwege de ploegendiensten reden de eerste trams van de Limburgsche Tramweg Maatschappij (LTM) al in de heel kleine uurtjes uit om pas laat in de nacht weer in de remise terug te keren. Tien krachtige vierassige motorwagens, twintig bijpassende bijwagens en twaalf tweeassige motorwagens, later voorzien van drieassige onderstellen, verzorgden het vervoer. Het materieel kwam o.a. van Linke Hofmann, Uerdinger Waggonfabrik en Carl Weyer & Co. Heerlen was de spil van het net en het Emmaplein was soms in alle hoeken gevuld met trams. Tramfotograaf Hans van Engelen uit Den Haag zien we in 1949 met zijn fiets langs de lijn Kaalheide - Ehrenstein met op de achtergrond het befaamde tunneltje onder het talud van de Miljoenenlijn. Hans zal nooit hebben bevroed, dat hij een aantal jaren later als monteur bij de HTM aan dezelfde trams moest werken, nadat de vierassers na de opheffing der LTM-tramlijnen in 1950 aan de HTM waren overgedaan. En wie van ons heeft ooit gedacht dat het in heel Nederland zo bekende warenhuis V&D van het toneel zou verdwijnen?

In Heerlen is drieasser 512 met grote bijwagen 714 onderweg naar Kerkrade; 5 april 1947.
Foto: collectie SNR.

Tramstel 604 + 717 op de lijn Kaalheide - Ehrenstein klimt uit het dal; 7 augustus 1949. Foto: collectie Cor Campagne.



Staatsieportret van drieassige motorwagen 511 op het remiseterrein te Heerlen; 15 juli 1948. Collectie Cor Campagne, foto: J.J. Overwater.



NOORD-OOST-HOLLANDSCHE TRAMWEG MAATSCHAPPIJ n.v.

Directeur B no.285

Onderwerp: HOUTEN RIJWIELBANDEN.

Haarlem, 1 Mei 1944.

Wederom bestaat gelegenheid tot aankoop van houten rijwielbanden.

Personeelleden, die hiervoor in aanmerking wenschen te komen, kunnen zich tot uiterlijk 15 Mei a.s. schriftelijk opgeven aan de Afdeeling Technische Dienst te Haarlem, onder vermelding van :

Naam, adres, functie, standplaats en of een voor- of achterband of beide gewenscht worden.

Door de Firma Bruynzeel werd ons bericht, dat de prijs van de banden sinds 1 Januari j.l. is verhoogd tot:

voorband £13.—
achterband £13.50.

Hiervan zal de Maatschappij f. 2.50 per band voor haar rekening nemen.

De banden zullen door een door de Maatschappij in overleg met de Firma Bruynzeel aan te wijzen rijwielhandelaar worden geassorteerd.

De Directeur,

DIESEL

vlug
veilig
voordelig

DIENSTREGELING VAN 1 MEI 1922.

Vertrek van Utrecht naar Jutfaas, Vreeswijk, (Vianen) en IJsselstein.

Vertrek van IJsselstein, Vreeswijk, (Vianen) en Jutfaas naar Utrecht.

Met de klok mee: Kaartje van de tramlijnen in Zuid-Limburg, Omslag van dienstregelingboekje van ESM uit 1913, Brief van NZH directie aan personeel uit mei 1944: over de aanschaf van houten fietsbanden (!), Zelfwerkend wasmiddel van de Adelaar zeepfabrieken te Wormerveer dat Vlug, Veilig en Voordelig werkt, Dienstregeling van tramlijn Utrecht-Jutfaas-Vreeswijk en IJsselstein uit 1922, Omslag van dienstregelingboekje van LTM uit mei 1948.

Juni/Juli

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

25 Week 26

Mooiste foto van: Sam de Lange

Sam de Lange werkt aan de documentatie tramwegen Nederland, Nederlands-Indië en Suriname bij de SNR, de Stichting NVBS-Railverzamelingen. Hij luisterde kort na de oorlog naar 'De spoorwegen spreken', een radioprogramma van NS-directeur dr. P.Th. Posthumus Meyjes. Deze vertelde over de NVBS en in 1948 werd Sam als dertienjarige juniorlid van onze vereniging. Hij is een van die NVBS'ers die in stilte achter de schermen veel werk verzetten in ons archief. Al sinds 1995 krijgt hij stapels papieren die betrekking hebben op trams in ons land te verwerken. Niet in een papierversnipperaar, maar doorspitten, lezen, controleren en sorteren in mappen. In de schappen staan rijen opbergdozen netjes gesorteerd op bedrijfsnaam in 'Sluiterse' volgorde. Bedrijfsbrieven, dienstregelingen, jaarverslagen, instructieboekjes aan personeel, uit dat alles haalt hij op ons verzoek enkele zaken. Nu zal de brief van de NZH-directie aan haar personeel betreffende het verkrijgen van houten fietsbanden in de oorlogsjaren de meeste van u misschien niet zo boeien, maar het hoort wel tot de geschiedenis van die maatschappij. Dienstregelingboekjes in alle soorten en maten zijn bewaard, sommige bijna in nieuwstaat. De ESM-dienstregeling uit 1913 is al meer dan een eeuw oud, maar kijk eens naar die heldere kleuren. We hebben ze niet digitaal opgehaald. Een vouwblaadje met een dienstregeling van de tram naar Jutfaas (inderdaad met een f) of een tekening van de tramlijnen in Limburg. U kunt het zo gek niet bedenken of in de collectie Railverzamelingen in NVBS-Centraal is het waarschijnlijk terug te vinden. Wat dacht u van het jeneveretiket met daarop een NBM-tram? Aan het eind van de jaren dertig werd aan alles en nog wat het predicaat 'diesel' gegeven, zelfs aan zeep.

Boven: Een etiket van De Tram Jonge Genever uit Amerongen met een NBM motorwagen 93. (Nog steeds te koop in Amerongen!)
Onder: Sam de Lange in zijn typische werkhouding in Amersfoort NVBS-Centraal op 9 mei 2016.

De Bremense 601 lijkt op te stijgen op de brug over het Jacob van Lennepkanaal voor de Bilderdijkstraat; 9 mei 1993. *Foto: Karel Hoorn.*

Juli

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

27 Week 28

Proeftrams in Mokum

Amsterdam (Mokum) moest eind vorige eeuw het grote aantal in de jaren zestig aangeschafte gelede trams gaan vervangen, op het moment dat de industrie met 100% lagevloertrams op de markt begon te komen. Omdat het Amsterdamse tramnet een aantal uitzonderlijke railsituaties kent, werden mogelijke leveranciers uitgenodigd hun product in Amsterdam te laten proefrijden. Met uitzondering van de Combino werden de wagens van een andere bedrijven geleend, waardoor trams uit Brussel, Bremen, Magdeburg en Duisburg in de lijndienst kwamen op de lijnen 2, 3, 9, 12, 13, 16 en 24. De uiteindelijk gekozen Combino van Siemens had het stoterige rijgedrag van een aantal gekoppelde tweeassers en heeft dat steeds. Na veel aanpassingen, die neerkwamen op gedeeltelijke herbouw, veranderde 's werelds meest geteste tram in een bruikbaar voertuig.

Het felgekleurde Combinoprototype staat tijdens zijn proefritten in Amsterdam op het punt de eindlus aan het Sloterparkbad op te draaien; maart 1999. Foto: René Platjouw.
Daaronder: Uit Magdeburg kwam wagen 1314 naar Amsterdam. Tijdens een excursie werd de wagen vastgelegd op het nieuwe traject van lijn 2 naar Sloten; 13 april 1999.
Foto: René Platjouw.

De Brusselse 2037 en Amsterdamse 841 rijden over het Minervaplein op 20 april 1995.
Foto: Karel Hoorn.

Daaronder: Uit Duisburg kwam Variobahn 2000 in dienst op lijn 16. Stationsplein; 15 juni 1999.
Foto: Karel Hoorn.

Plan V snelt op 24 april 2015 door een prachtig lentelandschap tussen Wijhe en Olst. *Foto: Egbert Elenbaas.*

Juli

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

29 Week 30

Plan V(aarwel)

In 2016 namen we na verschillende malen uitstel van executie dan toch afscheid van Plan V. Op 29 maart 2016 was de laatste inzet in de reizigersdienst. En daarmee was het ook gedaan met het laatste in Nederland gebouwde reizigersmaterieel. Al eerder, in juli 2010, was het gedaan met de treinstellen Plan T.
In 1961/65 werden 31 vierrijtuigtreinstellen Plan T gebouwd door Werkspoor en tussen 1966 en 1976 volgden 246 tweerijtuigtreinstellen Plan V, deels gebouwd door Werkspoor, deels door het in Aken gevestigde Talbot (nu Bombardier). Opvallend was dat de laatste nog dienst doende stellen Werkspoorstellen waren. Deze hadden nog een extra revisie gehad. Op vrijwel alle lijnen waar bovenleiding hangt heeft het Plan V wel vaste diensten gehad. Van dubbelsporige hoofdlijn tot enkelsporige lokaallijn. Zelfs op de Zoetermeer Stadslijn hebben ze wel eens dienst gedaan. Na gemiddeld meer dan veertig jaar dienst (zo'n tien jaar langer dan de Hondekoppen mat'54!) was het mat'64 (= Plan V) toch echt wel op en voldeed het niet meer aan de eisen van deze tijd.

Treinstel 456 (door Werkspoor in 1970 gebouwd en deel uitmakend van deelserie V4) komt op zondag 2 juni 2013 het kleine stationnetje van Soestdijk binnen op weg van Baarn naar Utrecht Centraal. Foto: Bob Visser.

Een fraaie foto van de nieuw afgeleverde crèmekleurige GSTM-motorwagen 12 (vanaf 1926 102) bij Laag-Keppel in 1925. Van 1942 tot 1947 was dit een getrokken rijtuig, ontdaan van zijn motoren. Foto: collectie SNR.

Juli/Augustus

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

31 Week 32

Vroege motortrams

Waar de grote spoorwegmaatschappijen het platteland links lieten liggen ontsloten stoomtrams juist deze delen van ons land. Zij brachten goederen en mensen naar de steden en omgekeerd. Stoomtrams moesten aan veel eisen voldoen. Vooral de roetwolken irriteerden vele gemeentebestuurders. Sommige tramlijnen zijn daardoor nooit verder gekomen dan de paardentram. Mechanische tractie in de vorm van benzinemotorwagens werd bij verscheidene trambedrijven in elkaar 'geknutseld'. Als voorbeeld tonen we de nieuwe trekkracht van de paardentramlijn te Apeldoorn. Via een groot tandwiel en kettingaandrijving kwam men vooruit.
De Deutsche Werke Kiel bouwde in 1925/26 heel wat robuustere voertuigen. Een mooi voorbeeld waren de twee motortrams van de Geldersche Stoomtramweg-Maatschappij (GSTM).
In een tijd waarin stroomlijn beschouwd werd als oplossing om sneller te kunnen rijden werd de 10 gebouwd. Die afgeschuinde vorm zal de hoge snelheid van wel 30 km/u vast wel hebben beïnvloed…!

Een verbouwde vrachtauto met paardentram als aanhanger van de Apeldoornsche Tramweg- Maatschappij (ApTM). Omstreeks 1921. Foto: collectie SNR.

De geelgroene gestroomlijnde motorwagen 10 van de Geldersche Tramweg-Maatschappij (GTM) in Dieren op 26 maart 1932. Gebouwd in 1921 voor de Zuider Stoomtramweg Maatschappij (ZSM) en in 1923 overgenomen. Na een grondige revisie deed hij van 1931 tot 1935 dienst tussen Dieren NS en Dieren Tramstation. Daarna werd het gesloopt. Foto: F. Bruyning.

Op 24 juli 2008 is de 1757 bij Assel onderweg met een Intercity van Deventer naar Amsterdam Centraal. De rijtuigen zijn ondanks hun Nederlandse IC-kleurenschema geen eigendom van NS maar gehuurd van DB.

Foto: Bob Visser.

Augustus

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

33 Week 34

Van nodig naar overbodig: de 1700

De NS-1700'en rijden nu ruim 25 jaar. Althans, de locs die nog niet terzijde zijn gezet als gevolg van het materieelbeleid van NS. Medio 2016 staan er van de 81 gebouwde locs 41 terzijde en zijn er drie gesloopt. Oorspronkelijk werden ze besteld als noodoplossing bij de invoering van de OV-studentenkaart en vervingen ze elektrische locs uit de jaren vijftig. Nu wil de NS er eigenlijk zo snel mogelijk van af. Door de jaren heen reden ze met de korte dubbeldekkers DD-AR, als trekduwlocs met ICR-rijtuigen en als 'solitaire' locs voor overige getrokken treinen, zoals die tussen Amsterdam en Bad Bentheim. Op de grote foto rijdt de 1757 met een IC van Deventer naar Amsterdam. Rechts zien we dezelfde loc met een her-indienstgestelde DD-AR onderweg van Eindhoven naar Deurne bij Nuenen.
De 1751 duikt bij Abcoude onder het Rien Nouwen Aquaduct in het Gein door. Aan de haak de CityNightLine van Praag naar Amsterdam. Op de onderste foto is de 1766 net de Duits/Nederlandse grens bij Springbiel gepasseerd op weg naar Amsterdam met een Intercity uit Berlijn. De loc heeft in Bad Bentheim de plaats ingenomen van een 101 van de DB.

Boven: Opnieuw de 1757, nu met DD-AR-stam 7334 onderweg van 's-Hertogenbosch naar Deurne bij Nuenen op 23 augustus 2015. Foto: Bob Visser. Midden: Op 19 mei 2011 maakt de 1751 een korte duik onder het aquaduct bij Abcoude voor de laatste kilometers van de CityNightLine uit Praag/Warschau/Kopenhagen naar Amsterdam. Foto: René Platjouw. Rechts: De 1766 met IC 144 van Berlin Ostbahnhof naar Amsterdam Centraal bij Springbiel op 10 oktober 2010. Foto: Bob Visser.

Een Budapesterstel naar Zandvoort is net over de Amsterdamse Wiegbrug gereden en begint aan zijn rit over de Admiraal de Ruijterweg op 17 september 1951. *Foto: J. Baart.*

Augustus/September

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

Het einde van de tram naar Zandvoort

31 Augustus 1957, treurdag voor BlauweTramliefhebbers. De lijn Amsterdam—Zandvoort werd opgeheven. Ook tussen Den Haag en Scheveningen verdween de Blauwe Tram.
In 1903 kreeg de Elektrische Spoorweg Maatschappij een concessie van de Gemeente Amsterdam om gedurende 50 jaar vanaf het Spui een interlokale tramlijn naar Haarlem te exploiteren. De Admiraal de Ruijterweg is ontstaan door die ESM als projectontwikkelaar. De Amsterdamse bevolking kreeg hiermee een prachtige - en snelle - verbinding met Zandvoort. De *Metallurgiques, Luxe Beijnestrams* en *Budapesters* waren geheel in het leefpatroon van velen opgenomen. De lijn groeide uit tot één van de drukste tramlijnen in Europa. Een vaste groep forensen legde elke werkdag tijdens de rit een kaartje. De reten tussen de vloerlatten lagen vol met zand van het strand na een warme zomerse dag. Helaas kreeg de NZH, zoals de maatschappij na 1924 was gaan heten, in 1953 geen verlenging van de concessie. De trams van drie of vier gekoppelde wagens moesten van het Amsterdamse stadsbestuur het straatbeeld uit. Lang leve de auto! Zo werd toen gedacht. Men gaf wel enkele jaren respijt om alles goed te kunnen regelen, maar in de nacht van 31 augustus 1957 werd een afscheid aan die vertrouwde Haarlemse tram gegeven, een beroemdheid waardig.

Boven: Metallurgique A18 heeft zijn leven lang door de Spuistraat gereden. Op de afscheidsavond wordt hij omstuwd door een menigte, die hem eigenlijk niet wil laten gaan. Foto: collectie SNR. Midden: Budapesterstel met stuurstandwagen B456 voorop staat klaar in Zandvoort voor vertrek naar Amsterdam. Foto: collectie SNR. Rechts: Beijnes-tramstel met op kop een onbekende A en daar achterA262, B256 en A260 op de Westermarkt in Amsterdam. Mooi te zien is de verplichte olielamp als sluitlicht, die moest zorgen dat bij stroomonderbreking de achterkant van de tram zichtbaar bleef; 5 augustus 1956. Foto: J. van den Berg.

Een loc van de serie 2900 op de draaischijf in Alkmaar, aan de Helderseweg. Omstreeks 1935.

Foto collectie SNR.

September

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

37 Week 38

Bunkeren!

Stoomlocomotieven hebben voortdurend aandacht nodig van het personeel. Machinist en stoker waren verantwoordelijk voor 'hun' loc. Als de dienst erop zat, werd de loc naar het locdepot gereden, vaak bereikbaar via een draaischijf. Bij de oudere draaischijven kwam dat neer op 'ellenbogenstoom' om de vele tonnen gewicht in beweging te krijgen. Vervolgens werden de tenders volgestort met verse kolen voor de nieuwe dag. Dat kon gedaan worden vanuit grote kolenbunkers, maar ook met een kraantje met bakken eraan zoals we op de foto zien. In de kleinste depots moest gewoon de kolenschop gebruikt worden om de zwarte delfstof in te laden. Water werd 'genomen'. Op verscheidene plekken op een emplacement stonden enorme waterkolommen die in een mum van tijd de watertanks konden vullen. Behalve water en kolen was een stoomloc ook een olieverbruiker! Smeerolie dan wel te verstaan. Talloze smeernippels en lagers moesten worden nagelopen met de smeerkan.

Boven: Met een kraantje worden de bakken kolen in de tender geladen. Op de achtergrond een grote kolenkraan. Datum en plaats tot nu toe niet bekend. Collectie SNR.
Midden: Het locdepot te Alkmaar werd op 23 juni 1935 door een NVBS-excursie aangedaan. De heer J.J.B. Vellekoop liet ons deze foto na van locs serie 7700 en 3400.
Rechts: Het smeren van loc 1736 te Voorburg op 6 juli 1929. Foto: J.J.B. Vellekoop.

Bij de Museum Buurtspoorweg heeft men de Wismar railbus prachtig gerestaureerd. Op 31 oktober 2015 passeert de DHE T1 de velden bij Stepelo. *Foto: Erwin Voorhaar.*

September/Oktober

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

Bussen op rails

Bussen op rails: een verzamelnaam voor de kruising van autobus en railvoertuig. Grofweg zijn de nakomelingen van dit 'huwelijk' in drie categorieën in te delen. De eerste bestaat uit voertuigen ontstaan door experimenten met andere brandstof om af te komen van dure stoomtractie. Als vervolg hierop kwam er seriebouw van lichte motorwagens met een lage aanschafprijs, railbus (in het Duits Schienenbus) genoemd. De tweede categorie betreft pogingen om de reis over rails via de weg te verlengen, zonder overstap. De RTM schafte in 1933 en zogenaamde Roadrailer aan op basis van een bus. Als het voertuig boven rails werd gereden konden de banden worden opgetrokken en vastgezet en reed hij verder als railvoertuig. Hij werd ingezet op diensten van Rotterdam naar Rockanje via Oostvoorne. Vermaats autobusbedrijf maakte via de rechter op 12 juni 1934 een einde aan de dienst. In de vijftiger jaren zette de DB als modernere variant 'normale' bussen op een spoorondersteld: Schi-Stra-Bus. En als laatste experimenten of reclame. Hierbij moet Volkswagen genoemd worden dat op basis van de T.1 bus in 1965 een prototype heeft gebouwd dat nog bestaat. Het 50-jarig bestaan van de VW-bus was reden om drie Transporters tijdens de bedrijfsauto-RAI van tramwielen te voorzien. Onder nummer 850 reed dit voertuig de route van lijn 4.

Boven: De RTM Roadrailer met nummer 71 was in 1933 een veelbesproken nieuwtje. Ca. mei 1933. Foto: Fototechnisch Bureau C. Kramer.
Midden: Bij het Duitse museum Bochum-Dahlhausen heeft men een originele Schi-Stra-bus uit 1953 gerestaureerd. Op de foto van 30 maart 2013 zien we duidelijk het stempel onder de bus terwijl het draaistel onder de bus gereden wordt. Foto: Egbert Elenbaas.
Rechts: Op 5 februari 2000 reden drie Transporter-busjes als 'tramstel' tussen het centrum en de RAI aan het Europaplein vanwege de BedrijfsautoRAI. Foto: Karel Hoorn.

Op 6 april 1997 brengt de 690 van NS de GVB 77 van de werkplaats aan de Zaanstraat terug naar de metrowerkplaats aan de Verrijn Stuartweg en passeert Amsterdam CS. *Foto: Bob Visser.*

Oktober

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

41 Week 42

Op het spoor met een metro

Metrostellen worden meestal over het spoorwegnet vanaf de fabriek naar het ontvangende bedrijf gebracht. En voor zover nodig gaan ze voor groot onderhoud per spoor naar een werkplaats. In Rotterdam is dat al sinds de opening van de eerste metrolijn in 1968 de praktijk. De tramremise/metrowerkplaats Hilledijk in Rotterdam Zuid bijvoorbeeld was niet ingericht voor groot onderhoud aan metrostellen. Daarom gingen ze jarenlang over het spoor naar de Centrale Werkplaats van de RET aan de Kleiweg. Na een tijdje per vrachtauto vervoerd te zijn vindt dit vervoer tegenwoordig weer plaats over de rails, nu tussen de metroremise Waalhaven en de Kleiweg.

Dat metrostellen geschikt zijn voor vervoer over het spoor wordt ook weleens om een andere reden benut. Mooi voorbeeld daarvan waren de retourtjes van Amsterdamse stellen van de GVB-werkplaats Verrijn Stuartweg naar de NedTrain-werkplaats Zaanstraat voor garantiewerk door fabrikant CAF.

Achter NS-loc 660 rijdt het allereerste Rotterdams metrorijtuig, de A1/B1, op 15 juni 1966 het Handelsterrein in Rotterdam op. Foto: Gert Jan Binkhorst.

RET metrostel 5302 wordt op 26 februari 2010 door Rotterdam Centraal gesleept. Foto: Martin Bos.

37419 en 37425 geven beide tractie bij vertrek uit Brundall naar Great Yarmouth op 9 oktober 2015. Het station uit 1844 heeft nog een overweg met werkende 'crossing gates', armseinen, zo'n typisch Britse voetbrug en een 'highly distinctive' seinhuis. *Foto: Sjoerd Bekhof.*

Oktober/November

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

43 Week 44

NS/Abellio in de UK

NS-dochter Abellio is in het Verenigd Koninkrijk erg actief. Onder meer met de Greater Anglia 'franchise' en tot 1 april 2016 voor 50% in Northern. Onder beide concessies reden reguliere reizigerstreinen sinds medio 2015 met vijftig jaar oude Class 37 diesellocs in de dagelijkse dienst. Daardoor kwam ander materieel vrij voor renovatie of om naar andere gebieden door te schuiven, 'cascading' noemen de Engelsen dat. Sinds 1 april 2015 exploiteert Abellio ook de ScotRail-concessie. Het Schotse spoornet is met een lengte van ca. 2800 km vergelijkbaar met dat in Nederland. Schotland is echter twee keer zo groot als ons land, met slechts een derde van ons inwoneraantal. Op 6 september 2015 werd de herbouwde Borders Railway van Edinburgh naar Tweedbank geopend. In de eerste zes weken reden er in opdracht van ScotRail vijftien – volgeboekte! - Steam Specials over deze lijn en een extra stoomtrein met Queen Elizabeth II.

DRS-loc 37409 uit 1965 en Sjoerd Bekhof troffen elkaar in Ravenglass op 14 oktober 2015. Beide zijn op weg langs de Cumbrian Coast naar Carlisle. Links staat smalspoormaterieel van de Ravenglass & Eskdale Railway.

ScotRail dieseltreinstel 158782 en stoomloc A4 60009 'Union of South Africa' met de 'Borders Steam Special' in Tweedbank op 15 oktober 2015, gefotografeerd door Theo Gramser.

Een Arriva-GTW op weg naar Groningen op de Walfridusbrug over het Van Starkenborghkanaal in Groningen. Een boogbrug met verschoven liggers; 17 december 2015. *Foto: Dennis te Dorsthorst.*

November

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

45 Week 46

Bogen in het landschap

Je kunt zeggen wat je wilt, maar een brug is toch gewoon een fotogeniek onderwerp? Zeker een spoorbrug. En vooral als er een trein over rijdt. In Nederland kennen we alleen al meer dan 450 vaste spoorbruggen. Met vindingrijke architecten en moderne technieken ontstaan tegenwoordig ware meesterwerken.
Een echt grote uitdaging vormt een spoorbrug die diagonaal een kanaal kruist. Jaap van der Steeg van Arcadis heeft dat mooi opgelost. Het levert een leuk lijnenspel op. Zeker als je dat van onder een drone fotografeert.
In 1868 kwam bij Kuilenburg, zoals Culemborg toen nog heette, de Kuilenburgse spoorbrug in bedrijf. Gebouwd voor zes treinen per dag (!). In 1976 reden er al zes per uur over en leerde onderzoek dat hij toch echt aan vervanging toe was. Zijn opvolger ging in 1983 in bedrijf. De architect is volgens Wikipedia de 'afdeling Spoorwegbouw en Kunstwerken van NS'. Heel bijzonder is (en blijft vast een hele tijd, afgezien van de Gouwebruggen bij Gouda) het bestaan van twee totaal verschillende spoorbruggen vlak naast elkaar. Benthem Crouwel Architecten maakte het ontwerp voor de brug die in 2005 in dienst ging. Het is wel degelijk een boog in het landschap, maar met een veel grotere straal dan bij een boogbrug.

De Kuilenburgse Spoorbrug over de Lek bij Culemborg, gezien vanuit het zuidwesten. Rechts het monument van de oude brug uit 1868; 17 januari 2016. Foto: Bob Visser.

De Moerdijkbruggen met een Thalys op weg naar Amsterdam. De reizigers kunnen 12 sec. genieten van het Hollands Diep. Hoe zal dat zijn als er windschermen op de brug worden gezet? 19 september 2012. Foto: Gert Jan Binkhorst.

Op 28 mei 2008 was het een dieselloc type MY van de DSB die de NS-treinstellen 2021 en 2025 van Padborg naar Randers sleepte. Meestal was dit een dieselloc type MZ.

Foto bij Stevnstrup van Daniël Friederichs.

November/December

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

Holland-Scandinavië-Uitwisseling

Vroeger reed de Holland-Scandinavië-Express uit Nederland naar Denemarken. Later werd dat de in 2014 opgeheven City-NightLine. Om andere redenen vond en vindt er ook uitwisseling van spoorwegmaterieel tussen Nederland en Scandinavië plaats.

Sprinters naar Randers

Tussen 1975 en 1983 kwamen er negentig twee- en driedelige Sprinters bij NS in dienst.
Na ruim twintig jaar waren de drietjes toe aan een midliferevisie. Een Europese aanbesteding voor deze klus werd door de Deense vestiging van Bombardier Transportation gewonnen. Later werd besloten de oudere tweetjes toch ook nog te reviseren. In Randers werden de drietjes tussen 2003 en 2006 en de tweetjes tussen 2007 en 2009 grondig gemoderniseerd. Heen gingen ze in het geel, terugkwamen ze als 'vlaflip' in het wit/blauw/geel. De transporten werden door Railion (nu DB Cargo) verzorgd. Daarvoor werd in Denemarken meestal een MZ-dieselloc gebruikt, maar soms een DSB MY 'NoHAB', zoals de 'Bolle neus' 1159 uit 1965.

Noren naar Haarlem

De Noorse kantelbaktreinstellen type BM73 rijden sinds 1999 voor de Norges Statsbaner. Sinds mei 2014 worden alle stellen gemoderniseerd bij NedTrain in Haarlem. Hierbij krijgen ze onder meer een nieuw interieur en van buiten een andere kleur.

Op 14 april 2008 brengt DSB-loc MZ 1458 de gerenoveerde NS-Sprinter 2141 van Randers naar grensstation Padborg. Foto tijdens een tussenstop in Århus. Foto: Daniël Friederichs.

Op 7 november 2014 nadert het Noorse BM73-stel 73009 de voltooiing van zijn modernisering. Enkele rijtuigen ervan werden door Huib den Dulk gefotografeerd in de Haarlemse NedTrain-werkplaats. Een paar dagen eerder was ook het tweede te moderniseren treinstel, 73014, in ons land aangekomen.

Eurostar 4014/4013 staat op 30 april 2016 op Amsterdam Centraal klaar voor een nachtelijke proefrit over de HSL-Zuid. *Foto: Bob Visser.*

December

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

49 Week 50

Even niet zo snel!

Tegenwoordig reizen we wat minder in stijl maar met meer snelheid door Europa dan in het TEE-tijdperk.
In Nederland kennen we twee typen hogesnelheidstreinen: de Thalys naar België en Frankrijk en de ICE naar Duitsland en Zwitserland. Rond de periode dat u naar dit kalenderblad kijkt is daar als alles goed gaat nog een derde snelle treinsoort bij gekomen: de Eurostar. Dan is deze trein namelijk, na een paar jaar vertraging, doorgetrokken van Brussel naar Amsterdam. Eind april 2016 arriveerde daar het eerste testtreinstel.

De ICE en Thalys hebben hun vaste snelle routes, maar daar moet bij storingen of werkzaamheden weleens van afgeweken worden. Dat kan dan leiden tot opvallende ontmoetingen op onverwachte plaatsen. Zo werd de ICE in augustus 2013 omgeleid over de enkelsporige Kippenlijn tussen Ede-Wageningen en Amersfoort, die met een baanvaksnelheid van 80 km/h allesbehalve een hogesnelheidslijn is. In Lunteren moest soms lang gewacht worden op de kruisende Protos-stellen van Connexxion.
Sindsdien gaan ICE's indien nodig via Venlo de grens over of via Amersfoort en Deventer naar Arnhem en Emmerich.
De Thalys rijdt sinds december 2009 over de HSL-Zuid, maar moet daar nog wel eens van afwijken. Meestal gaat de omleiding via Den Haag HS of Gouda, maar als ook dat niet kan gaat het naar Den Bosch toe.

ICE 3M-stel 4611 en een Connexxion Protos in Lunteren op 3 augustus 2013. Foto: Sjoerd Bekhof.

Thalys PBKA treinstel 4343 ter hoogte van de Kruishoeveweg (km 15,4) bij Vught. Vanwege werkzaamheden reden de treinen uit België dat weekeinde via Tilburg tot Den Bosch; 23 mei 2009.
Foto Ad Boer, Collectie SNR.

Weinig klandizie voor lijn 9 op 2e Kerstdag 2005 op het Rembrandtplein. *Foto: René Platjouw.*

December

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

51 Week 52

Weer Winter

Niet iedereen doet het, maar rond de feestdagen aan het eind van het jaar hopen vele mensen toch op een 'witte Kerst'. Helaas is dat meestal niet het geval en zijn natte sneeuwbuien, regen of een beetje hagel de enige winterse neerslag van betekenis. Zo was het ook op 2e Kerstdag 2005 op het Rembrandtplein in Amsterdam. Nu eens niet een haarscherpe foto van een tram, maar de sfeer van een koude natte winteravond vastgelegd in pixels. De vele schijnwerpers geven het geheel een surrealistisch aanzien.
Het kan ook anders. Soms valt de sneeuw met dikke vlokken neer en is de wereld snel met een witte wade bedekt. We pikten drie foto's uit van materieel uit onze drie grote tramsteden. De Rotterdamse 631 staat op 20 december 2009 ingesneeuwd aan de halte Grote Weide in het Nederlands Openluchtmuseum. Op dezelfde dag kwam in Den Haag het gehele tramverkeer tot stilstand en verdween de rails onder een witte deken. Voor de 'luchtwagen' 754 op lijn 13 in Amsterdam is het ook bijna 'einde oefening'. Jur Deijs liet zich bijna ondersneeuwen om op 2 januari 1979 de foto te maken in de Raadhuisstraat.

Boven: RET 631 is op 20 december 2009 volledig ingesneeuwd. Foto: Wietze Landman.
Midden: LHB 754 wordt op 2 januari 1979 in de Raadhuisstraat overvallen door hevige sneeuwval. Foto: Jur Deijs.
Rechts: GTL 3136 op lijn 1 raakt op 20 december 2009 ook vast in de sneeuw op de Scheveningseweg in Den Haag. Foto: Karel Hoorn.

Beste NVBS-ers en andere liefhebbers van railvervoer

Midden in 2016 is deze kalender naar de drukker gegaan. Anders komt hij niet eind augustus op de markt en in september bij alle leden in de bus. Het was weer een boeiend karwei om een mooi overzicht van railvervoer bij elkaar te halen. Normaalspoor, smalspoor, industriespoor, stoom, diesel en elektrische tractie. Met weer een blik over de grens. De successen daar van NS-dochters mogen best aandacht krijgen.
We hebben mooi materiaal uit het nabije verleden gebruikt. En daarnaast konden we weer grasduinen in die prachtige collectie van de SNR, de Stichting NVBS-Railverzamelingen. De steeds groeiende aantallen foto's uit die collectie op de beeldbank van de NVBS geeft een nog lang niet volledig beeld van wat er allemaal is.
Hieronder ziet u de leden van de commissie. Emiel de Block nam in 2016 afscheid. Hij leverde ons Bob Visser als zijn opvolger.
Veel dank aan ieder die materiaal leverde. We konden niet eens alles plaatsen. En natuurlijk dank aan drukkerij Damen Grafia in Haarlem die weer prima heeft begrepen wat het uiteindelijke resultaat van het werk moest worden.

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

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 ruim 25.000 boeken die leden kunnen lenen. De winkel verkoopt vooral boeken – nieuw en tweedehands - , tijdschriften en dvd's. De afdelingen van de vereniging organiseren bijeenkomsten in het land, waar introducés welkom zijn. Meer weten? Kijk op HYPERLINK "http://www.nvbs.com"

Foto voor– en achterop

Bij de keuze voor een foto voor op de kalender laat de Kalendercommissie zich graag leiden door het idee dat daar een trein én een tram op moet staan. Op een plaats waar je dat ook kunt fotograferen. Dus niet via een fotobewerkingsprogramma tot stand gebracht. Op dat punt raken we uitgeput. Daarom dit jaar een trein en een metro, die je dan weer sneltram mag noemen. Op 16 mei 2016 fotografeerde René Platjouw de passage van een Intercity Direct naar Amsterdam Centraal, terwijl een metro/sneltram richting Gein net vertrekt van station Jan van Galenstraat.

Hier boven komt de goederentrein aan bod. Dat begint ook een traditie te worden op de kalender. Op 1 mei 2016 passeert de 1619 van Captrain met een autotrein bij Soest voor de lens van Bob Visser.

V.l.n.r.: Bob Visser, Gert Jan Binkhorst, Karel Hoorn, René Platjouw, Theo Gramser