

Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen



2018

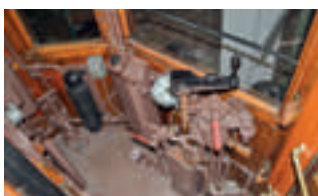




Deze foto stamt uit het pre-selfietijdperk. Waarschijnlijk is de dame met paraplu en uniformhoed de haltewachteres. Een trein van de ZHESM is op weg naar Scheveningen en nadert de halte Renbaan, later Renbaan - Achterweg, die vanaf 1946 de naam Renbaan - Buurtweg kreeg. Het haltegebouw heeft al de uitbouw voor het bloklokaal dat in 1916 in bedrijf kwam omdat het treinverkeer zo toenam. De trein rijdt nog op wisselspanning. De foto moet rond 1920 gemaakt zijn. De fotograaf is niet bekend. Collectie: Ab van Donselaar.

Januari

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



De luxe van elektrisch vervoer

De mensen op de grote foto staan allemaal met aandacht te kijken naar de *photograaf*, die ongetwijfeld zijn zware camera op een stevig statief heeft opgesteld. Hij heeft even moeten zoeken waar hij de poten van zijn statief op het wat ongelijk liggende perron kwijt kan. Er nadert een trein van de Zuid-Hollandsche Electriscbe Spoorweg-Maatschappij (ZHESM). Niet over een Renbaan, zoals je zou kunnen denken, maar over de spoorlijn Den Haag - Scheveningen. De ZHESM opende in 1907 haar eerste lijn van Den Haag HS naar Scheveningen Kurhaus, met stoomtractie. In 1908 kwam de lijn Den Haag HS - Rotterdam Hofplein met elektrische tractie in dienst. In dat jaar, dit jaar 110 jaar geleden, gingen er ook elektrische treinen naar Scheveningen rijden en waren de eerste twee geëlektrificeerde spoorlijnen in Nederland een feit. De Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens J.J. Beijnes in Haarlem bouwde het eerste materieel voor het elektrische bedrijf. Het kreeg een luxe interieur, zoals de in het Spoorwegmuseum bewaarde motorwagen 6 laat zien. Dat wil zeggen, luxe voor de reiziger. De wagenvoerder had niet zo'n comfortabele werkplek, al moet die in vergelijking met machinisten op de stoomtractie heel wat beter geweest zijn. De ZHESM werkte met de zelf opgewekte bovenleidingspanning van 10.000 volt 25Hz. Op 1 april 1926 gingen de ZHESM-lijnen over op 1500 V gelijkspanning, omdat die was vastgesteld voor verdere elektrificatie van spoorwegen in Nederland. Tussen Rotterdam en Den Haag zie je over de Hofpleinlijn nu metro's rijden. Naar Scheveningen met de trein kan sinds 1953 helaas niet meer. Maar die Renbaan bestaat nog steeds, al kennen we die beter onder de naam Duindigt.

Boven: In station Rotterdam Hofplein staat een gloednieuw treinstel gereed, 1908. Collectie Karel Hoorn.

Midden: Deel van het interieur van motorrijtuig 6 in het Spoorwegmuseum.

Foto: Anneliese van der Sluis.

Onder: Fabrieksfoto uit 1908 van motorrijtuig 1. Collectie SNR.

Links: de werkplek voor de wagenvoerder in motorrijtuig 6 in het Spoorwegmuseum.

Foto: René Platjouw.





De 6508 van DB Cargo is op 22 maart 2013 ter hoogte van Zandstraat onderweg van Sas van Gent naar Terneuzen.

Foto: Chris Westerduin.

Januari

15	Ma	22
16	Di	23
17	Wo	24
18	Do	25
19	Vr	26
20	Za	27
21	Zo	28
3	Week	4



Klein goederenvervoer

Het kleinschalige goederenvervoer is er ondanks voortdurende schaalvergroting nog steeds. Nog elke dag worden bij bedrijven één of meer wagens gebracht en/of gehaald om via het unitcargo-netwerk de bestemming te bereiken, die meestal in het buitenland ligt. Hele spoorlijnen waar uitsluitend dit soort vervoer plaatsvindt zijn er - op Zeeuws-Vlaanderen na - eigenlijk niet meer. Het is te duur geworden om lijnen waar maar één keer per dag een goederentrein rijdt open te houden. Zoals de lijnen naar Stadskanaal en Veghel. Naar Sas van Gent en Terneuzen rijdt heel wat meer, daarom is dus die lijn nog altijd open. DB Cargo bedient hier met in snelheid begrensde 6400'en de lokale klanten. Ze mogen en kunnen op deze lijn maximaal 30 km/h rijden. Echt straatspoor hebben we in Nederland niet meer. In diverse plaatsen (zoals Bergen op Zoom, Deventer en Dordrecht) liepen raccordementen in de straat en reden stoomlocomotieven en later diesellocomotieven vlak langs de ramen. Vanaf de jaren vijftig tot en met tachtig waren dat 2200'en en 2400'en aangevuld met 'sikken' serie 200 en 'bakkies' series 500, 600 en 700. Vanaf eind jaren tachtig werden het 6400'en die het werk van al die locs overnamen.

Boven: Op 3 augustus 1988 komen de 2452 en 2467 terug op het emplacement van station Delfzijl na gezamenlijk de haven bediend te hebben. Foto: Bob Visser.

Midden: In 1990 liep het graanvervoer vanuit Aalten op zijn eind. De 2418 is op 31 juli 1990 met een beladen trein onderweg van Aalten naar Arnhem Goederen en passeert Wehl. Foto: Bob Visser.

Onder: De heer Groebbe waarschuwt met een bel het overige verkeer voor de stapvoets rijdende stoomloc NS 5809 op de Krommedijk in Dordrecht. Het konvoi rijdt van industrieterrein De Staart in de richting van het station bij de kruising met de Louis Bothastraat. De fotograaf is onbekend. De foto moet rond 1948 gemaakt zijn.

Collectie: SNR.





Motorrijtuig M 10 (ex GoTM 9) in Groningen, klaar voor de reis richting Drachten, 1941.

Foto: J. Quanjer.

Januari/Februari

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



Motortractie bij de NTM

In juli 1880 begon de NTM, de Nederlandsche Tramweg Maatschappij, met de aanleg van haar eerste tramlijn: Dokkum - Veenwouden. De NTM zou het grootste tramnet van Nederland aanleggen. Aanvankelijk met paardentraction, want de gemeenten waar de lijn doorheen liep stonden geen stoomtractie toe. Die werd pas in 1925 ingevoerd.

Ook in 1925 begon de NTM te experimenteren met motortractie. Werkspoor stelde een tweeassig motorrijtuig met het nummer M 1 ter beschikking voor een proefbedrijf. De proef slaagde, ondanks kinderziektes (en welk nieuw type railvoertuig heeft die niet?). De NTM kocht de M1 en bestelde de M 2-7 bij. Op een van haar lijnen, Dokkum - Veenwouden, wist het bedrijf zelfs de concurrerende 'wilde busdienst' van de weg te halen.

De dure stoomtractie was een groot nadeel in de concurrentie met het wegvervoer. Daarom greep de NTM haar kans toen de Gooische Stoomtram wegens opheffen van de tramdiensten motorrijtuigen in de aanbieding had. Vijf stuks gingen bij de NTM rijden onder de nummers M 8 - 12. Na de Tweede Wereldoorlog kwam nog een Gooise motorwagen als M 13 in dienst. Die reed op 8 mei 1948 de laatste tram in de NTM-personeelsdienst op de lijn Drachten - Groningen. Daarna werden ze verkocht aan de Hoogovens in Velsen, waar ze dienst hebben gedaan als rijtuig in het personeelsvervoer.



Motorrijtuig M 3 en gesloten goederenwagen E 202, waarin de gasgenerator (noodzakelijk omdat er in de oorlog geen motorbrandstof beschikbaar was) is ondergebracht, in Bolsward, 24 mei 1944. Foto: J. Voerman.

Motorrijtuig M 13 (ex GoTM 11) met gesloten goederenwagen E202 in het tramstation Drachten op 8 mei 1948, de laatste exploitatiedag. Foto: J.A. Bonthuis.





Lijn 10 in de niet regulier gebruikte boog van de Mauritsweg naar de West-Kruiskade. Het Kruisplein is na jaren bouwen weer dichtgemaakt; het keurige gras tussen de rails is daarvan het bewijs. 13 augustus 2015.

Foto: Gerard van Buuren.

Februari

12	Ma	19
13	Di	20
14	Wo	21
15	Do	22
16	Vr	23
17	Za	24
18	Zo	25
7	Week	8



Logo RoMeO

Rijden door Rotterdam, dat doe je met RoMeO

NVBS'ers weten het wel, je kunt een tram huren. Maar voor velen is dat toch iets bijzonders, zo'n rit met een - meestal oude - tram kriskras door de stad met een zelfgekozen route. Jij en jouw gezelschap zijn in een goede stemming, wandelaars krijgen een glimlach op het gezicht bij passage van een oldtimer en van vele telefoons wordt de fotoknop ingedrukt. Voor het personeel ook leuk: passagiers in een goede bui. Toch gaat dit niet vanzelf. De oude wagen en het personeel moeten in goede conditie en gekeurd zijn om op het net te mogen rijden. Voor een vrijwilligersorganisatie als de Stichting Rotterdams Openbaar Vervoer Museum en Exploitatie van Oldtimers (RoMeO) is zo'n rit maar een deel van het werk, maar - ook niet onbelangrijk - wel het betaalde deel. RoMeO bestaat al 20 jaar en heeft één van haar belangrijkste doelen bereikt: het onder één dak brengen van het Rotterdams museumtrammaterieel inclusief het oudste bewaarde metrotreinset van Nederland, in de tramremise Hillegersberg aan de Kootsekade. In het zomerseizoen rijdt RoMeO de toeristische lijn 10, die zich in een warme belangstelling van toeristen én Rotterdammers mag verheugen.

Boven: Schindler 15 uit 1957 heeft meer dan 25 jaar buiten dienst gestaan. Na uitgebreid herstel was de wagen op 15 september 2016 voor het eerst weer in dienst, pendelend tussen de remise Hillegersberg en Rotterdam Centraal tijdens een open dag van RoMeO. Foto: Gerard van Buuren.

Midden: Bij mooi weer maken de museumtrams ook ritjes door het centrum. De 192, gereviseerd door medewerkers van de Tramweg Stichting, wacht op 6 juli 2011 op het Willemsplein in een wel heel contrasterende omgeving. Foto: Gerard van Buuren.

Onder: Voor verhuurde ritten met grotere gezelschappen worden 'werkpaarden' uit de serie 1600 ingezet. Op 22 oktober 2006 staan zij in remise Hillegersberg. Foto: Gerard van Buuren.





ERS 189 097 is op 9 oktober 2010 aan de zuidkant van Rotterdam het Vaanplein in de A15 gepasseerd en is met een containertrein onderweg naar de Waalhaven. De stroomafnemers liggen nog plat op het dak vanwege het passeren van het omschakelpunt van 1500 V gelijkspanning naar 25 kV wisselspanning.

Foto: Peter Boot.

Februari/Maart

26	Ma	5
27	Di	6
28	NVBS 87 jaar	7
1	Do	8
2	Vr	9
3	Za	10
4	Zo	11
9	Week	10



ERS Railways

In 1994 werd European Rail Shuttle opgericht door P&O, Sealand Services, Nedlloyd en NS Cargo. In de beginjaren verzorgde NS Cargo het vervoer over het spoor. In 2002 werd ERS een zelfstandige vervoerder op het Europese spoorwagennet: ERS Railways. Met containershuttles tussen de Rotterdamse haven en plaatsen als Melzo, Mainz en Germersheim timmerde ERS hard aan de weg. Al snel kwamen er bestemmingen als Praag, Wrocław en Warschau bij. De eerste locomotieven waren 17 gehuurde Class 66 locomotieven vanwege de nog niet geëlektrificeerde Rotterdamse havenlijn. Elektrische locomotieven die internationaal inzetbaar en toegelaten zijn, waren er op dat moment ook nog niet. De diesellocomotieven bleven de gehele rit voor de trein. Behalve voor de bestemmingen in Tsjechië en Polen, bij die treinen ging de loc er aan de grens met Duitsland af. Na het toelaten van de Baureihe 189 in Nederland ging ERS zo snel mogelijk volledig op deze locomotieven over. ERS beschikte over acht locomotieven van de serie 189 en twee locomotieven type 182. De 182'ers werden alleen in Duitsland ingezet. Er was ook nog een diesellocomotief type G1206 maar deze werd in principe alleen in de Rotterdamse haven gebruikt. In 2014 werd ERS overgenomen door het Amerikaanse Genesee & Wyoming. ERS draaide met verlies en moest in 2017 de handdoek in de ring gooien.

Boven: Met een sleep beladen containerwagens passeert ERS 1201 (type G1206 van Vossloh) op 19 maart 2014, komend vanaf de Maasvlakte, het emplacement Waalhaven. De trein hoeft geen containers op te halen in Waalhaven dus rijdt hij over de hoofdsporen richting Kijfhoek waar de locomotief plaats zal maken voor een 189.

Foto: Peter Boot.

Midden: ERS 6611 passeert station Tilburg op 31 januari 2009 met een containertrein van Rotterdam Waalhaven naar Padova in Italië. Foto: Bob Visser.

Onder: De 189 098 verlaat op 18 december 2009 het emplacement van Maasvlakte West in de richting van Europoort. Foto: Peter Boot.





Op zondag 26 maart 2017 organiseerden NS Reizigers en ProRail een afscheidsfeestje op de Hoekse Lijn. Tussen het normale treinverkeer door reden Plan V 876, Hondekop 766 en Mat '46 273. Een enkeling ging op de knieën voor zo'n fraaie museumtrein. We zien de 273 in Hoek van Holland Haven met rechts SGM 2981 als trein 4157 bij vertrek naar Rotterdam Centraal.

Foto: Gert Jan Binkhorst.

Maart

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



Hoekse Lijn zonder trein

Op het moment van schrijven is de Hoekse Lijn letterlijk spoorloos. De oude sporen en stations worden opgebroken en door RET-metrorails en -haltes vervangen. Toen deze kalender naar de drukker ging was net bekend geworden dat de verbouwing vertraging opliep en dat de metro weleens in maart 2018 kon gaan rijden.

De 24 kilometer lange lijn van Schiedam Centrum (vroeger Schiedam - Rotterdam West) naar Hoek van Holland Strand ging in 1893 open en werd op 1 april 2017 (geen grap) gesloten voor reizigerstreinen. Op zondag 26 maart nam NS feestelijk afscheid door met museummaterieel pendelritten tussen de Maasstad en de Hoekse Haven en Strand te rijden. De Hondokop reed die dag als vanouds de boottrein tussen Amsterdam Centraal en Hoek van Holland Haven en retour.

Sinds de elektrificatie in 1935 werd er met Mat'35/36 gereden. Na allerlei ander materieel reden hier de laatste jaren Sprinters (SGM). De lijn ligt deels op een dijk, die tijdens de Watersnoodramp van 1953 voorkwam dat het land ten noorden van de Nieuwe Waterweg overstroomde.

Hoek van Holland Haven heeft een veerverbinding met Engeland en was lange tijd dankzij boottreinen rechtstreeks te bereiken vanuit onder meer Scandinavië, Zwitserland, Oostenrijk, Polen en Rusland. Met de metro kun je nu naar Schiedam Centrum, Rotterdam Blaak en Alexander om over te stappen op de trein. Of, zoals de Engelse krant The Independent het omschreef, naar *Rotterdam Alexanderplatz*.

Boven: Mat'46 'Muizenneus' 273 van het Spoorwegmuseum in Hoek van Holland Haven op 26 maart 2017. Foto: René Platjouw.

Midden: Hondokop 766 van de Stichting Hondokop op 17 december 2016 tijdens een excursie in Hoek van Holland Haven, naast SGM 2937. Foto: Theo Gramser.

Onder: LTE 6409 met een lege zonnebloemolietrein tijdens een van de laatste keren dat een goederentrein op station Vlaardingen kop maakt, 26 maart 2017.

Foto: Gert Jan Binkhorst.





De eerste wagen uit de vervolgserie 1003-1024 met middendeur op de Waldeck Pyrmontkade in 1957.

Foto: Frank Hunt.

Maart/April

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



Een vernieuwend tramtype

Eigenlijk was het nieuwe er al ruim van af toen de HTM de eerste PCC's aanschafte. In Amerika waren er toen al ruim 4900 van gebouwd. Op basis van de serie voor Detroit (type Postwar 1945) werden twee bouwpakketten naar het Belgische constructiebedrijf La Brugeoise et Nicaise & Delcuve (BND) gezonden en daar versmald en iets verkort. Het voor Nederland opvallende uiterlijk met de *standee windows* bleef behouden. Maar voor de HTM (en een groot deel van Europa) waar de tramontwikkeling wegens oorlogsgeweld jaren had stilgestaan was dit een grote sprong voorwaarts. Veel was nieuw, bijvoorbeeld de voetbediening, het sterke optrekken en snelle remmen, de elektrische installatie met 79 rij- en 99 remstanden en het gemakkelijk uitwisselen van onderdelen. Als nadelen vielen op het grotere stroomverbruik en het ontbreken van vrijloop waardoor nogal schokkerig gereden werd. Wel was het een beproefd product zonder kinderziektes. Het echte probleem bij de proefwagens 1001 en 1002 was het ontbreken van de middendeur waardoor het uitstappen langer duurde en ze bij het personeel niet geliefd waren. Daarom werden ze later vaker ingezet op spitsdiensten. Bij hun laatste revisie/verbouwing in 1974/75 kregen ze het uiterlijk en de gele kleur van de serie 1300. Enkel hun nummer verwees nog naar hun afkomst als proefwagens.



Boven: De bijzondere achterzijde van de proefwagens is te zien op deze foto van de 1001 als lijn 14 op de Laan van Meerdervoort op 18 februari 1950.

Foto: Jan Bonthuis.

Midden: Interieurfoto van 1001 of 1002 met op de voorgrond rechts de conducteurszitplaats naast de achterdeuren. Fabrieksfoto 1948.

Onder: 1002 en 1001 zonder middendeur voor remise Lijsterbesstraat tijdens een NVBS-excursie op 31 maart 1973. Foto: Jur Deijls.



Iets ten zuiden van station Sassenheim is NMBS-loc 2804 op 20 april 2017 met een Beneluxtrein onderweg richting Leiden.

Foto: Cock Koelewijn.

April

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



Naar de bollen

Louis Davids zong al in 1932:

‘Wanneer de bollen bloeien in hun
wonderteere kleuren,
En zoetbedwelmend geuren,
Daar ginds bij Hillegom.
Dan zegt Moe: ‘Pa, de bloemenvelden
magen we niet missen’,
Maar Pa bromt: ‘Ik ga visschen,
Wat zie je aan zoo’n blom!’

Rond 1800 bestond de latere Bollenstreek uit een aaneenschakeling van duinenrijen en strandwallen. Ten noorden van Vogelenzang is dat oorspronkelijke landschap nog te zien. Toen men rond 1850 begon met het afgraven van de duinen, ontstond het vlakke zandlandschap, waar de kort hiervoor aangelegde spoorlijn nu op een ‘dijk’ doorheen loopt. Het zand bleek uitstekende grond voor het telen van narcissen, hyacinten en tulpen. Dat is nog steeds zo. In april, als de bollen in bloei staan, biedt de Bollenstreek een palet van felle kleuren. De bollenvelden vormen een prachtig decor voor het fotograferen van treinen. Het wit, geel en blauw van de hedendaagse NS-treinen sluit mooi aan bij het geel van de narcissen, het wit, roze en blauw van de hyacinten en de vele kleuren van de tulpen. Het nog relatief open landschap rond Vogelenzang, Hillegom, Lisse, Noordwijkerhout, Sassenheim en Voorhout biedt mooie vergezichten op de bollen en de treinen. Huur een fiets in Leiden of Haarlem en geniet ervan. Maar wees snel, want begin mei is het over.



NS zet in de stoptreinen Haarlem-Leiden zijn oudste materieel in: de Sprinter-tweetjes uit de jaren '70. De wit-geel-blaauwe treinen kleuren mooi bij deze rode tulpen ten zuiden van station Hillegom op 17 april 2017. Foto: Cock Koelewijn.

VIRM 9556 is in 2015 gedeeltelijk in het groen gestoken als uiting van een samenwerking tussen Eneco en NS. Sinds 2017 rijden alle elektrische treinen bij NS op 'groene stroom'. De 9556 passeert op 22 april 2017 ter hoogte van Hillegom. Foto: Cock Koelewijn.





Na het wisselen van wagens staat de aan Norges Statsbaner verhuurde 6457 op 13 februari 1996 in Hauer seter klaar om met trein Gt 5078 naar Alnabru terug te keren.

Foto: Roland Korving.

April/Mei

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



NS 6400

Al weer dertig jaar geleden kwam de eerste diesellocomotief serie 6400 naar Nederland. Na de Koninginnedagrit van 30 april 1988 toog een grote groep treinliefhebbers naar Venlo om de aankomst van de 6401 te aanschouwen. De 6520 kwam als laatste in januari 1995 in dienst. De locseries 2200 en 2400 uit de jaren vijftig werden naar de sloop gestuurd of verkocht. Tot 1998 toen de concurrentie zijn intrede deed waren de 6400'en voor alle door een diesellocomotief getrokken goederentreinen te vinden. Een aantal locomotieven was in de jaren negentig verhuurd aan de Noorse spoorwegen toen die een tekort aan diesellocomotieven had. Nadat derden toegang hadden gekregen tot het Nederlandse spoornet kregen ze er oude 2200'en, Class 66 en later locomotieven als de G1206 en G2000 van Vossloh als concurrent bij. Door ontwikkelingen als de elektrificatie van de Havenlijn, het steeds groter worden van het marktaandeel van de concurrentie, het in dienst komen van de Baureihe 189 en ook de economische crisis van 2008 kwamen veel locomotieven serie 6400 (ruwweg de helft) aan de kant te staan. Voor een aantal gloorde hoop in de vorm van verkoop naar bijvoorbeeld Eurotunnel, de kanaaltunnelmaatschappij en naar Noorwegen. Ook in Nederland zelf zijn twee locomotieven verkocht, namelijk aan LTE Netherlands (6406 en 6409). Zoals het er nu naar uitziet zullen deze locomotieven nog heel wat jaren blijven rijden door Nederland.

Van NS via NS Cargo zijn de 6400'en eigendom geworden van Railion. Op 20 april 2000 is de 6496 met trein 55501 onderweg van Tiel via Kesteren naar Arnhem Goederen. De boomstammen op de voorgrond zijn gekapt omdat de aanleg van het viaduct over de A15 op het punt staat te beginnen. De A15 liep in 2000 nog over de spoorlijn heen maar werd t.b.v. de Betuweroute op het maaiveld gelegd. Foto: Gérard van Teeffelen.



Een folder van Stork/RMO uit 1988. Het Nederlandse Stork/RMO leverde de draaistellen voor de nieuwe locomotieven.



Niets vermoedend van het lot dat het wacht bruist het centrum van Rotterdam omstreeks 1920 van het leven. Vracht vindt zijn weg over het water van de Oude Haven. Men gaat per tram, fiets of te voet naar zijn bestemming en als veilige wachter staat daar Het Witte Huis. De tram rolt over de Jan Kuitenbrug. Op de voorgrond de Koningsbrug (in de volksmond de Vierleeuwenbrug) uit 1860. Een van de brugpijlers van de spoorbrug - met brugwachtershuisje - is als monument behouden.

Ansichtkaart verzameling SNR.

Mei

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



De Verwoeste Stad

Rotterdamse veerkracht

Op de grote foto zien we rechts het befaamde 'Witte Huis' uit 1897 van architect Molenbroek. Het is bekend als de eerste Nederlandse 'wolkenkrabber', maar die benaming bestond toen nog niet. Het heette toen een 'torenhuis' en was 43 meter hoog. Dwars door het centrum liep het luchtspoor naar de Maasbruggen en De Hef, de misschien wel meest markante spoorbrug die we kennen.

Bij het bombardement van 14 mei 1940 werd het hart van de Maasstad vernietigd. Velen vonden hierbij de dood en de stad toonde tot ver na de oorlog haar littekens. Ter nagedachtenis staat op Plein 1940 het in 1953 onthulde beeld van Ossip Zadkine, genaamd 'De Verwoeste Stad'. Maar Rotterdam zou Rotterdam niet zijn als er niet voortvarend aan een nieuwe stad gebouwd werd. Het hele centrum werd nieuw ontworpen, met *De Lijnbaan* als eerste autovrije winkelpromenade ter wereld. Ja, er werden zelfs (bus)rondritten door de RET gereden om de wederopbouw van de stad aan eenieder te tonen. Men was en is nog steeds trots op zijn stad en haar veerkracht. Het Witte Huis bleef als merkteken staan, en de verwoeste Laurenskerk werd fraai gerestaureerd. Naast station Blaak verschenen in 1982/84 38 moderne kubuswoningen en dertien bedrijfskubussen van de architect Piet Blom. Officieel heet het complex 'Blaakse Bos'. Kortom, de havenstad aan de Nieuwe Maas is altijd in beweging.



Het centrum was na het bombardement een kale vlakte met de Laurenskerk en het Witte Huis als herkenningspunten. Het luchtspoor snijdt er dwars doorheen met station Blaak rechts van de Oude Haven. Luchtfoto ca. 1946, collectie Gemeentearchief Rotterdam.

Citadis 2014 komt onder de Kubuswoningen door op lijn 21 naar Woudhoek en arriveert bij de halte station Blaak, 10 april 2010. Foto: René Platjouw.





Het Daniël Willinkplein met linksonder de Noorder Amstellaan met hun gecompliceerde sporenaanleg. Op de voorgrond rechts de eindlus van tramlijn 8 bij het begin van de Zuider Amstellaan. Duidelijk zichtbaar zijn de extra kruisingen bij de Zuider Amstellaan en Amstellaan om het links rijden van de trams mogelijk te maken. Bij de halte staat een tramstel van lijn 25 met een midden-instap bijwagen van de serie 931-950. Ca 1932.

Ansichtkaart uit collectie SNR.

Mei/Juni

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



Van Daniël Willinkplein naar Victorieplein

Het grote uitbreidingsplan Zuid van architect Berlage kende vanaf 1922 brede boulevards, zoals de Amstellaan en de Noorder en Zuider Amstellaan. Bij het Daniël Willinkplein lag de kruising van de Amstellaan met de Rijnstraat. Het verkeer op de Amstellaan en Noorder Amstellaan moest rekening houden met links rijdende trams, die hun passagiers konden laten in- en uitstappen op de brede groenstrook in het midden. Om bij de kruising met de Rijnstraat normaal te kunnen oversteken of afbuigen waren aan beide zijden extra spoorkruisingen nodig. Die aan de kant van het Daniël Willinkplein kenden door het eindpunt van lijn 8 een ingewikkelder uitvoering. Die lijn werd later via de Zuider Amstellaan naar het Westerscheldeplein doorgetrokken. Op de grote foto kijken we over het Daniël Willinkplein en de Amstellaan in de richting van de nog niet gebouwde Berlagebrug. De gecompliceerde sporensituatie is duidelijk zichtbaar. De foto werd genomen vanaf het ruim 40 meter hoge 'twaalfverdiepingenhuis' beter bekend als 'de Wolkenkrabber', een creatie van architect J.F. Staal uit 1932. In 1946 werden de lanen vernoemd in Stalinlaan, Churchilllaan en Rooseveltlaan als eerbetoon aan de geallieerde leiders in de Tweede Wereldoorlog. Het plein kreeg de naam Victorieplein. De Russische inval in Hongarije in 1956 zorgde ervoor dat de Stalinlaan werd omgedoopt in Vrijheidslaan. Het links rijden van de trams behoorde vanaf begin jaren vijftig tot het verleden. De kruisingen verdwenen en de trambanen langs de middenplantsoenen werden aan rechtsrijdend verkeer aangepast.

Boven: De 263 en 252 staan aan de voet van De Wolkenkrabber klaar in de eindlus van lijn 8 in 1934. Ansichtkaart uit collectie SNR.

Midden: Lijn 25 komt ons links rijdend tegemoet op de Noorder Amstellaan. Ansichtkaart uit collectie SNR.

Onder: Tramstel 473 + 808 op lijn 25 staat op dezelfde plaats als de tram op de grote foto, alleen nu jaren later op 26 mei 1964. Foto: Karel Hoorn.





Ook een goederentramloc had wel eens pech: een stroomstoring. HTM H52 met veertien assen aan de haak krijgt hulp van een Unimog, ook HTM, 16 augustus 1974.

Fotograaf: onbekend, collectie SNR.

Juni

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



Conrad en zijn kade

Wie weet nog dat de Conradkade in Den Haag genoemd is naar Frederik Willem Conrad? Deze pionier in de spoorwegaanleg in Nederland waren we een beetje vergeten. Gelukkig heeft het Spoorwegmuseum de man bij de viering van 175 jaar spoorwegen in Nederland in 2014 weer naar voren gerangeerd. Hij heeft railvervoer langs 'zijn' kade niet meer mogen meemaken want hij overleed in 1870. Op 12 juni 1886 opende de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij de stoomtramlijn van Den Haag HS naar Scheveningen. Met stoomtrams, maar ook goederentreinen en ook af en toe reizigerstreinen. Omdat de lijn vrijwel helemaal op vrije baan lag werd hij na de elektrificatie door de Haagse Tramweg Maatschappij in 1927 de eerste Nederlandse sneltramlijn, al noemden ze dat toen vast nog niet zo. Het goederenvervoer bleef. De HTM schafte er twee locomotieven voor aan. Ze hebben tot het einde van het rijden van de goederentreinen in 1974 dienst gedaan. 36 Jaar lang reden motorwagens van de serie 800 met aanhangwagens serie 750 of 900 de personendienst. Dat wil zeggen met een korte onderbreking toen de fraaie maar technisch niet meer zo beste motorwagens van de serie 200 op lijn 11 werden ingezet. Daarna kwamen de PCC's en GTL-stellen. Sinds 7 maart 2016 trekken Avenio's hun baantjes langs de herinnering aan een beroemd spoorwengenieur.

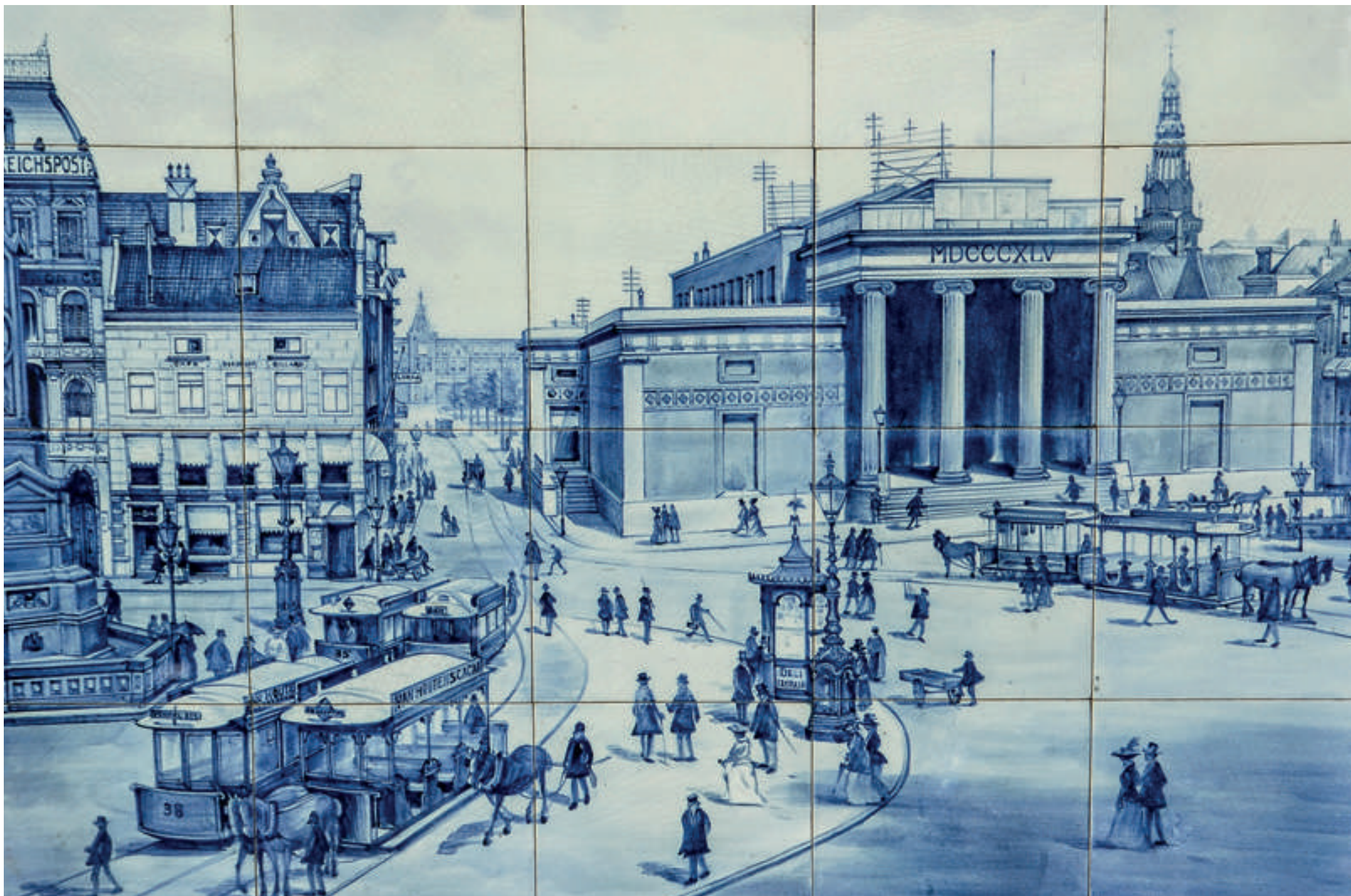
Boven: Een stoomtram onderweg naar Scheveningen bij de brug in de Weimarstraat. Ansichtkaart uit ongeveer 1900.

Midden: Stel 826 + 917 op weg naar Scheveningen, 16 augustus 1959.

Foto: J.C. de Jongh.

Onder: Op 16 juli 2016 staat Avenio 5057 aan de halte Weimarstraat, op weg naar Scheveningen Haven - Strand. Foto: Quintus Vosman.





Een Delfts Blauw tegeltableau met twintig tegels, voorstellende de Dam in Amsterdam met rechts de Beurs van Zocher omstreeks 1895. Op de voorgrond rijtuig 38 naar de Vondelstraat met daarachter rijtuig 35 juist aangekomen op zijn bestemming Dam. Het open rijtuig gaat naar de P.C. Hooftstraat.

Foto: René Platjouw.

Juni/Juli

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



Tegeltableaus

Vlakke afbeeldingen in steen bestaan al heel lang, denk maar aan de mozaïeken van de Romeinen en Grieken. Gebakken beschilderde tegels kwamen in de zeventiende eeuw in zwang. Het was een betaalbare manier om keukens, vuurplaatsen, winkels en gebouwen te verfraaien. De afbeeldingen en de grootte maakten meteen duidelijk hoe welvarend iemand was. Delfts blauw was algemeen bekend, maar alle andere kleuren werden ook gebruikt. Bij jubilea van fabrieken of grote kantoren was het tegeltableau dé manier voor het personeel om hun directie te danken. De keuze op deze pagina is willekeurig. Met welk doel het tableau van de paardentrams eind 19e eeuw op de Dam in Amsterdam werd gemaakt is niet bekend. Het staat al enkele jaren te koop in de etalage van een antiekwinkel op de Nieuwezijds Voorburgwal. Het Delfts blauwe tableau op het station van Haarlem vertelt ons meteen waar het over gaat. Het werd in 1939 aangeboden door gepensioneerden ter gelegenheid van het eeuwfeest van de spoorwegen in ons land. Om dezelfde reden werd in de hal van station Maastricht een fraai tableau met 177 tegeltjes aangebracht door de kunstenaar Edmond Bellefroid. Het was een geschenk van de plaatselijke Kristal-, Glas- en Aardewerkfabrieken 'de Sphinx'. Het belandde medio jaren '80 bijna in de afvalbak, maar werd in oude glorie hersteld en in 1988 opnieuw onthuld. In 1965 werd op het station van Delft een modern keramiektableau onthuld door burgemeester D. de Loor ter gelegenheid van het in dienst nemen van het viaduct dwars door Delft, dat inmiddels al weer gesloopt is.



Boven: Tegeltableau in station Haarlem uit 1939. Foto: René Platjouw.
Midden: Jubileumtableau van Edmond Bellefroid uit 1939 te Maastricht.
Foto: René Platjouw.
Onder: Keramiek tableau op station Delft uit 1965. Foto: René Platjouw.



Bij rondritten met de 'Red Crosser' werden af en toe vreemde verbindingsbogen bereiden, zoals hier vanuit de Reguliersbreestraat naar de Vijzelstraat. Voor de inzittenden waren de Munttoren en de Bloemenmarkt natuurlijk de zaken waar de aandacht naar uitging en niet de fotograaf, 6 juni 2009.

Foto: René Platjouw.

Juli

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



De Red Crosser

In september 1974 werd de eerste 8G gelede wagen van LHB (Linke-Hoffmann-Busch) in dienst genomen op lijn 25. De hele serie heeft in de loop der jaren veel aanpassingen ondergaan. Ze waren van een compressor voorzien en hun sissende geluiden gaven ze al snel bijnamen als 'zuchters' of 'luchtwagens'. Rond de eeuwwisseling werd de serie afgevoerd. Slechts een paar bleven bewaard. De 767 kreeg een grote aanpassing in de vorm van een rolstoellift in de middenbak en een bekleed interieur dat geschikt was voor rolstoelvervoer. Een klein keukentje en chemisch toilet waren achter in de wagen aanwezig. Met het nummer 3001 werd deze 'Red Crosser' aan het Rode Kruis geschonken. In de stad kon men deze wagen tot begin oktober 2016 regelmatig een circa twee uur durende rondrit zien maken met groepen bejaarden of gehandicapten. Oud-bestuurders van het GVB reden de tram als vrijwilliger en ook alle andere hulp kwam van onbetaalde krachten. In de remise Havenstraat werden de passagiers aan boord geholpen en bij de Plantage Parklaan was er een kopje koffie met gebak. Technische mankementen en gebrek aan onderdelen hebben de Red Crosser uiteindelijk van de ene op de andere dag de das omgedaan.

Boven: Op 6 juni 2009 maakte René Platjouw een rit mee met zijn oud-collega en legde daarbij vast hoe Eelco van Weerdenburg iemand behulpzaam was bij de rolstoellift.

Midden: Het interieur met de blauwe bekleding en de tafeltjes. In de middenbak was ruimte voor een aantal rolstoelen. Foto: René Platjouw.

Onder: Op 6 oktober 2011 komt de 3001 in zijn nieuwe jasje de remise Havenstraat uitrijden voor de terugrit naar de remise Lekstraat waar de wagen gestald werd. Foto: Eelco van Weerdenburg.





Op het eindpunt van het goederenlijntje naar Broek op Langedijk, naast het meertje Zuiderdel, heeft dieselloc 2009 een paar wagens neergezet. Ze worden beladen met landbouwproducten, 31 mei 1958.

Foto: Luud Albers, eerder gepubliceerd in zijn fraaie boek Met de trein door Nederland 1947 - 1986.

Juli

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



Replica van een Amerikaan

‘We can do it!’ roepen ze bij de Stoomtrein Goes-Borsele. Het aankopen van een dieselloc in de Verenigde Staten en die op de baan brengen als replica van een NS 2000. Zou het komen door het feit dat ze betrekkelijk kort bij NS dienst deden, dat er weinig aandacht voor deze locomotieven is geweest? Zoeken in de digitale versie van Op de Rails leverde weinig op. Dat zal vast veranderen als zo’n loc naar Nederland komt. Op het moment van samenstellen van deze kalender (zomer 2017) leek dat toekomstmuziek, maar met een succesvolle crowdfundingactie is het geld voor aankoop en transport al bijna beschikbaar.

Voor het Amerikaanse leger bouwde de Whitcomb Locomotive Company 168 van deze locomotieven. Er was ook een zwaardere type waarvan er 110 zijn gebouwd. Uit de in Frankrijk na het eind van de Tweede Wereldoorlog verzamelde locomotieven van het lichtere type kocht NS er twintig. Eén diende als onderdelenleverancier. Omdat NS niet tevreden was met de Amerikaanse motoren leverde Thomassen nieuwe. Eén loc haalde de inbouw van zo’n motor niet. Zo ontstond in 1953 de serie 2001 - 2018. Tussen 1958 en 1960 werden ze allemaal buiten dienst gesteld en gesloopt. De bekendste treinen die ze reden waren de olietreinen van Schoonebeek naar Zwolle. Ook op andere lijnen deden ze dienst. In de reizigersdienst waren ze sporadisch te vinden, o.a. op Zwolle-Kampen.

Over het nummer dat de loc krijgt is nog niets bekend. Het hoogste nummer bij NS is 2018 geweest. Laat dat nu net het jaartal zijn van deze kalender.

Boven: Een kraanschip zet een Whitcomb-loc aan wal kort na de invasie in Normandië. Repro uit een onbekend tijdschrift.

Midden: Een Whitcomb-locomotief van het US Transportation Corps op de door het 9th Army Engineers gebouwde noodbrug over de Rijn bij Wesel, 4 oktober 1945.

Foto: US Army Signal Corps.

Onder: Na alle oorlogsgeweld is dit een beeld van de veel rustiger jaren '50. Loc 2018 met buurtgoederentrein 5139 in Zuidhorn, 5 april 1958. Foto: H. van Dijk.





Na een jaren durende restauratie van de motorwagen is het NBM-tramstel compleet. Het nadert op 22 september 2012 in Amstelveen de overweg Amsterdamseweg bij de Emmakade.

Foto: Karel Hoorn.

Juli/Augustus

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



Museaal interlokaal (Zeister tram)

Van onze interlokale elektrische trams zijn er beduidend minder bewaard dan van de stadstrams. Het bekendst zijn de twee 'buitenlijners' van de HTM en een aanhangrijtuig, wat NZH-materieel en een niet rijvaardige Limburger. Van een niet onbelangrijk bedrijf als de NBM (Nederlandsche Buurtspoorweg Maatschappij) zijn voor rijvaardig gebruik uiteindelijk de motorwagen 20, bijwagen 43 en een goederenwagen overgebleven. Ze zijn alle afkomstig van de normaalsporige tramlijn Utrecht-Zeist. De twee motorwagens 17 en 20 kwamen in 1949 met de bijwagens 40 en 43 terecht bij de Kleinbahn Wesel - Rees - Empel, net over de grens bij Emmerich. Ze keerden, met uitzondering van de al gesloopte 40, in 1968 terug naar Nederland. Hier werd de 17 alsnog gesloopt. De bijwagen 43 werd bij de Stoomtram Hoorn-Medemblik opgeknapt en daar een aantal jaren in de stoomtramformatie ingezet. Motorwagen 20 onderging bij de museumlijn in Amsterdam een langdurige restauratie onder leiding van Johan van der Hurk. Hij werd in september 2012 in dienst gesteld. Al eerder had Johan met een kleine groep de goederenwagen NBM 402 keurig op de baan gebracht. Er wordt nog gewerkt aan het ombouwen van de Amsterdamse bijwagen 778 in NBM 55. Op de eveneens interlokale museumlijn van Amsterdam (naar Amstelveen en Bovenkerk) komt het NBM-tramstel compleet met goederenwagen 402 goed tot zijn recht. Internationaal verkeer kruist deze lijn, zij ligt onder één van de aanvliegroutes van Schiphol.

Boven: Op 2 mei 1949 om 16.00 uur kwamen trams uit Utrecht, Amersfoort en Doorn voor het laatst samen in Zeist. De rijkruk wordt als aandenken overhandigd aan wagenrijder Jacobus van Soest. Foto uit tijdschrift 'Utrecht in woord en beeld'.

Onder: Er zijn maar weinig ansichtkaarten waar proefritten op voorkomen, maar dit is zo'n exemplaar. Elektrische motorwagen 9 rijdt al proef terwijl de paardentram (daarachter) nog in dienst is. Je kunt ook de tweede bijwagen zien. Nog verder naar rechts een lijn 1 van de Gemeentetram Utrecht. Utrecht Stationsplein, 14 augustus 1909. Foto: Collectie SNR.





Vlak voor de sluiting van de lijn Simpelveld-Kerkrade Centrum met ingang van de zomerdienst 1988 maakten velen nog een rit over de lijn. En zo zien we op 24 april 1988 de goed bezette DE II 178 passeren onderweg van Valkenburg naar Kerkrade Centrum. De opname is echter niet genomen op het gedeelte van de lijn dat kort daarna dichtging, maar bij de Cartilserweg tussen de stations Wijlre en Simpelveld. Dit gedeelte maakte toen nog deel uit van de internationale verbinding Maastricht - Aachen Hbf en zou in 1992 worden gesloten.

Foto: Tom Tand.

Augustus

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



Miljoenenlijn

Vandaag de dag kost de aanleg van een spoorlijn heel wat miljoenen euro's per kilometer. Maar toen tussen 1925 en 1934 de spoorlijn Schaesberg (bij Landgraaf) - Kerkrade - Simpelveld werd aangelegd, waren de kosten van 12,5 miljoen gulden voor 12,5 kilometer spoor erg hoog. Dit kwam mede doordat er ruim 3,5 miljoen kubieke meter grond verzet moest worden voor ingravingen en spoordijken. Zo konden voor de zware kolentreinen met stoomtractie de hellingen in het heuvelland beperkt blijven. Het was een werkverschaffingsproject en werd gedaan met inzet van werklozen uit de noordelijke provincies.

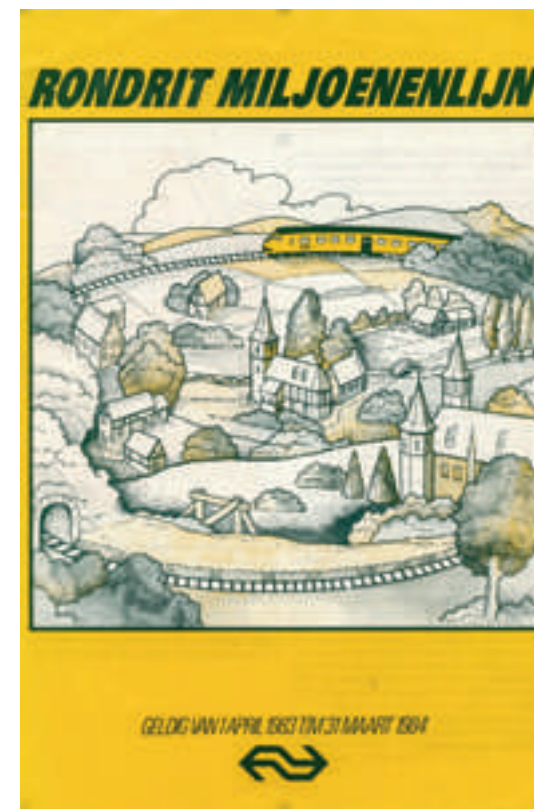
De Miljoenenlijn vormde de schakel tussen de spoorlijnen Maastricht - Simpelveld - Aken (D) en Sittard - Heerlen - Landgraaf - Herzogenrath (D).

In 1949 gingen er reizigerstreinen rijden. Tussen 1954 en 1988 waren de DE I-dieseltreinstellen 'Blauwe Engel' hier te vinden. Zij werden later vervangen door gereviseerde DE II-stellen. In 1988 werd het traject Kerkrade Centrum - Simpelveld gesloten. Tussen Landgraaf en Kerkrade Centrum rijden nu elektrische Flirt-3 treinstellen van Arriva.

Vanaf 1995 is de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij actief tussen Simpelveld, Kerkrade, Schin op Geul, Valkenburg en Vetschau (D). Nu wordt de toeristische lijn geafficheerd als het langste museum van Limburg.

Het stationsgebouw van Schin op Geul is de thuisbasis voor de NVBS-afdeling Zuid-Limburg. In een mooie museumachtige ambiance met veel spoorse memorabilia worden boeiende presentaties gegeven.

*Boven: Folder van NS toen de Miljoenenlijn 'verkocht' werd als attractie.
Onder: Schoonbron (Schin op Geul), 31 december 2015. ZLSM-stoomlocomotief 1040 is zojuist vertrokken uit het station van Schin op Geul en zet koers naar Simpelveld.
Foto: Quintus Vosman.*





In de jaren dertig en in de Tweede Wereldoorlog reden er extra trams tussen Winschoten en het Dierenpark in Emmen. Behalve alle OG-rijtuigen reden er ook rijtuigen van de EDS, de Eerste Drentse Stoomtramweg-Maatschappij, in mee. De OG reed de trams tussen Winschoten en Ter Apel. De EDS reed met eigen locomotieven en soms eentje van de DSM, de Dedemsvaartsche Stoomtramweg-Maatschappij, de trams tussen Ter Apel en Emmen. Op de foto is DSM 103 te zien met OG-rijtuigen in Emmen, 1943.

Foto: J. Voerman, collectie SNR.

Augustus/September

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



'Ol Graitje' 70 jaar geleden uitgerangeerd

Op 13 juni 1948 werd het personenvervoer bij OG, de 'Stoomtramweg-Maatschappij Oostelijk Groningen' definitief opgeheven. Definitief, omdat het in 1931 al opgeheven werd, behalve voor bijzondere ritten. In de Tweede Wereldoorlog, in 1940, kwam het personenvervoer terug op de lijnen Winschoten - Ter Apel en Winschoten - Delfzijl. Naar Bellingwolde gingen vanaf 22 januari 1941 weer personentrams rijden. Het goederenvervoer was blijven bestaan. De OG begon in 1915 te rijden op de lijn Winschoten - Ter Apel. De lijnen naar Delfzijl en Bellingwolde kwamen daar later bij. In totaal 83 km stoomtramlijnen. Het bedrijf begon met tien Beijnes-personeerrijtuigen, in 1923 aangevuld met vier rijtuigen van Linke Hofmann. 24 Stoomlocomotieven verzorgden de tractie. Voor een bedrijf dat al zo lang geleden ophield te bestaan is het bijzonder dat er nog het nodige van is overgebleven. In Winschoten staan nog het hoofdkantoor en werkplaatsgebouwen. In Blijham is het stationsgebouw er nog. Gesloten goederenwagons E102 zien we in stoomtrams tussen Hoorn en Medemblik. Ook is nog Beijnesrijtuig BC 27 bij de Museumstoomtram aanwezig. Het wacht nog op restauratie.

Boven: Aan het tramperron, naast het NS-station in Winschoten, staat links een reizigerstram van OG naar Ter Apel en rechts een naar Bellingwolde, 13 juli 1941. Foto: G.J. de Swart, collectie SNR.

Midden: Op 13 juli 1941 staat een reizigerstram van OG naar Ter Apel, bestaande uit locomotief 15, de personenrijtuigen BC 22 en 23 en een post/bagagerijtuig uit de serie PD 61-63 in Blijham, halte De Morige. Foto: G.J. de Swart.

Onder: De versierde tram, bestaande uit een locomotief uit de serie 11-14 en drie personenrijtuigen uit de serie BC 21-28, waarmee de openingsrit van de lijn Winschoten - Delfzijl van OG werd gereden. De foto is gemaakt op het OG-tramstation in Winschoten, 5 juli 1919. Foto: T. Post, collectie SNR.

Links: Zo'n typisch tramkaartje waarop de conducteur de route en datum kon aangeven waarvoor het geldig was. Omdat kniptanggaten en/of potloodstrepen ontbreken is het vermoedelijk niet gebruikt. Collectie SNR.





RET-metrostellen 5309+5348+5334 op lijn C net vertrokken van station De Terp in Capelle aan den IJssel naar De Akkers in Spijkenisse, 16 oktober 2016.

Foto: Cor Engelbert.

September

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



Het kan verkeren langs de Maas

In het februari-nummer van Op de Rails in 1956 komen we ze voor het eerst tegen: plannen voor een tramtunnel onder de Nieuwe Maas in Rotterdam. De trams kwamen er op de aanvoerwegen naar de Willemsbrug nauwelijks meer door en wilde men de boel gaande houden dan zouden de tramlijnen door buslijnen vervangen moeten worden. Daarom een tramtunnel. Wel moest rekening gehouden worden met de mogelijkheid van een stadsspoorweg door die tunnel. Die tramtunnel werd het niet, leert de geschiedenis... Stadsspoorweg was toen een gebruikelijke benaming van wat uiteindelijk de metro is geworden. Rotterdam koos er voor de tramtunnel aan beide zijden te verlengen (op de Linker Maasoever uiteindelijk in de vorm van een - goedkoper - viaduct) en er een volwaardige metrolijn van te maken. In 1968 verscheen een extra nummer van Op de Rails: nummer M (Metronummer) want op 9 februari 1968 werd de eerste metrolijn van ons land officieel geopend: van het Centraal Station naar het Zuidplein, rijtijd 11 minuten.

De tramlijnen over de Willemsbrug werden opgeheven en op Rotterdam Zuid ging de van Oost naar West rijdende lijn 2 rijden, waardoor Rotterdam twee gescheiden tramnetten kreeg. Nu kun je per metro tot ver buiten Rotterdam reizen, bijvoorbeeld naar Spijkenisse, Capelle aan den IJssel, Hoek van Holland en Den Haag. Er rijden sinds 9 september 1996 weer trams over de nieuwe Erasmusbrug tussen de beide Maasoevers. En er zijn plannen om ook over de in 1980 gebouwde Willemsbrug weer trams te laten rijden.



RET 5237 (blauw) + 5236 (grijs met groen) in Zevenkamp onderweg naar het Marconiplein, 17 juni 2000.

Foto: Cor Engelbert.

Een van de eerste schetsen van de eerste serie metrorijtuigen. Nog zonder de 'snor' met de M die ook al weer verleden tijd is. Dit eerste type deed dienst van 1968 tot 2003. Eén vertegenwoordiger staat in het museum van RoMeO.

Tekening uit het Tijdschrift Spoor- en Tramwegen.





Jan Voerman liet ons deze interieurfoto na van een Bergmanwagen. Er waren niet veel passagiers... Het waren eenmanwagens en daarom was er een soort dodemansysteem aangebracht. De bordjes 'Ochtendabonnement' en 'Vroegrit' zitten opgeklapt achter het frontraam. Onder de bank links zijn de vijzels (nodig bij het in het spoor zetten van een ontspoorde wagen) zichtbaar en een koppelijzer. Heel opvallend is het ontbreken van een balkonscheiding en de enkele deur aan beide zijden. Het was de bedoeling dat de passagiers rechts bij de bestuurder instapten en links achter uitstapten. 23 november 1941.

September/Oktober

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



De lijnkleuren van tramlijn 18.

Tramlijn 18 in Amsterdam

De SAS (Stoomtram Amsterdam-Sloterdijk) reed tussen het Nassauplein en Sloterdijk vanaf 1882. Paarden namen het in 1888 over van de stoomtrams op dit zwakke lijntje, dat tot de kleinste bedrijfjes in ons land behoorde. De lijn veranderde daarna nog twee keer van eigenaar voordat de Tweede Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij haar in 1905 over wist te doen aan de gemeente Amsterdam. Daar werd het lijn 12. De Gemeentetram Amsterdam was nog bezig met de elektrificatie van haar lijnen en kreeg er zo een paarden-tramlijn bij waar men niet op gerekend had. Pas in 1916 kwam de lijn onder de draad en was het gedaan met de paardentram. Begin 1921 werden voor de enkelsporige lijn met wisselplaatsen vijf speciale eenmanwagens ('Bergmann-wagens') besteld (391-395), die echter na aflevering op het kringlijntje (22) rond het Centraal station werden ingezet. Lijn 12 werd in 1922 vernummerd in 18 en doorgetrokken naar het Mariniersplein op Kattenburg bij de Dijksgracht. In 1932 werd lijn 18 ingekort tot het oorspronkelijke traject Sloterdijk-Nassauplein. Het vervoer bleef gering en losse Unions waren voldoende; later samen met de 'harmonicawagens' 161-162 en 177-178 en de Bergmannwagens, die na de opheffing (in 1944) van kringlijn 22 toch nog op de lijn kwamen waarvoor ze waren besteld. Tussen 1944 en 1947 reed lijn 18 niet. Op de eerste dag van 1951 was het gedaan met trams op het traject en nam buslijn L het vervoer over. Wagen 393 werd nog gemoderniseerd, reed kort op lijn 11, maar werd in 1954 tegelijk met z'n soortgenoten gesloopt.

Boven: Omstreeks 1910 staat rijtuig 51 bij Sloterdijk klaar voor de rit naar het Haarlemmerplein. Foto: Collectie SNR.

Midden: Bergmanwagen 392 met verduisterde koplamp bij de halte Van Hallstraat langs de Haarlemmerweg. Een opname uit 1940 van de Gemeente Archiefdienst.

Onder: De standplaats bij het Nassauplein had twee kopsporen naast elkaar. Tweelingstel 161-162 staat hier in 1942 klaar voor een rit naar Sloterdijk. Foto: Collectie SNR.





De 241 697 van Railion maakt op 26 september 2003 met trein 45121 (Beverwijk Hoogovens Centraal - Hagen Vorhalle) een tussenstop op Maarn Goederen om een Intercity te laten passeren. De machinist maakt van de gelegenheid gebruik voor een sanitaire aangelegenheid.

Foto: Emiel de Block.

Oktober

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



Diesels bij NS Cargo in de jaren negentig

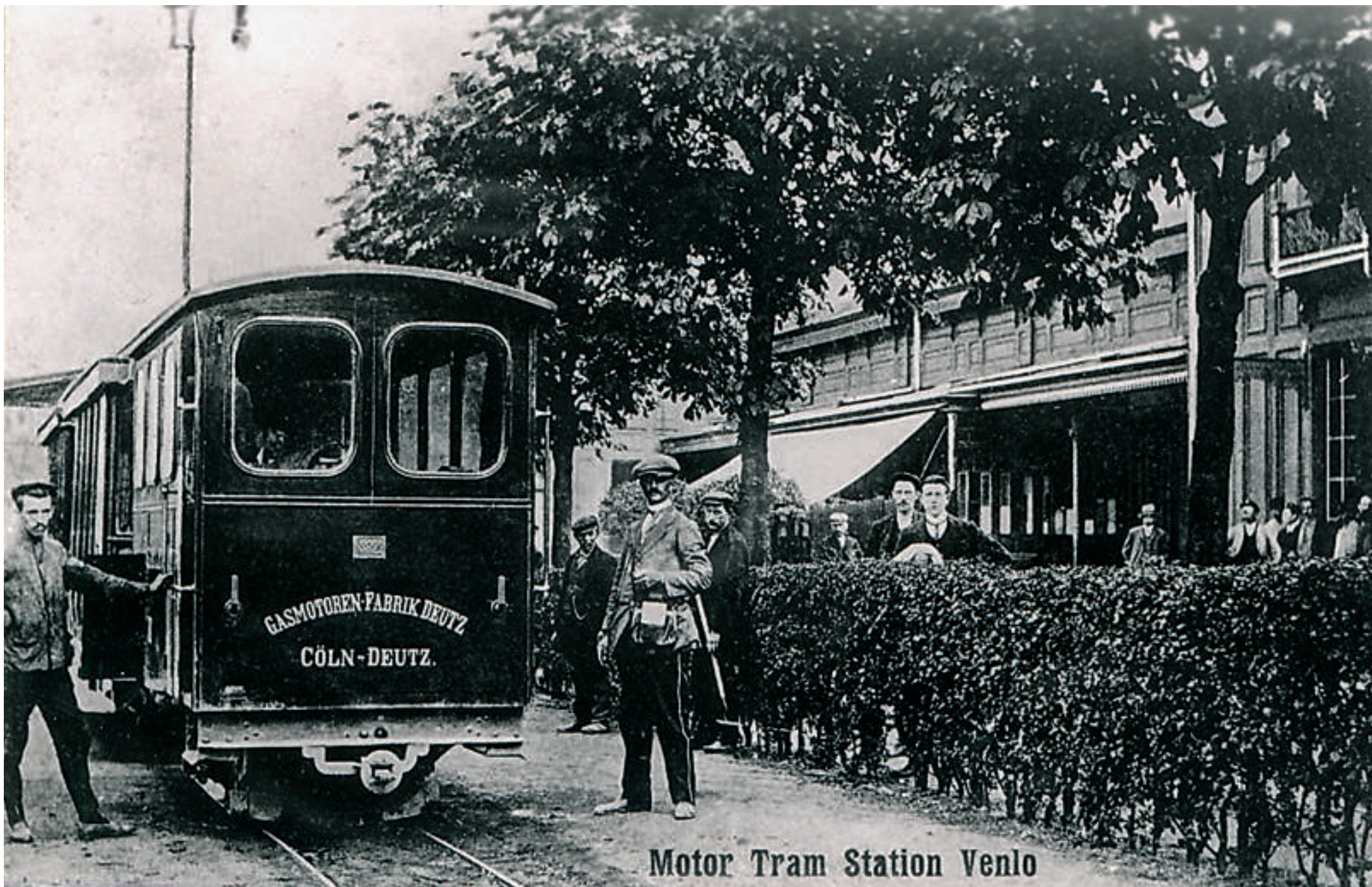
In de jaren negentig deden veel diesel-locomotieven dienst in het goederen-vervoer van NS Cargo. De 6400'en waren overal te vinden met binnen-landse en internationale treinen. NS Cargo wilde eind jaren negentig haar internationale treindiensten stroomlijnen onder andere door het wisselen van locomotieven op grensstations te laten vervallen. Railion rustte een paar diesellocs Baureihe 241 uit met het Nederlandse ATB-systeem en ging er staaltreinen mee rijden tussen Beverwijk en Hagen (in het Ruhrgebied). De locs werden later ook ingezet tussen de Rotterdamse haven en Venlo maar reden toen Duitsland niet in. In 2009 kwam aan de inzet van deze locs in Nederland een einde. Railion zette 6400'en in voor ertstreinen tussen de Maasvlakte en Venlo, maar een aantal locs werd uitgerust om naar Duitsland te rijden met kolentreinen. Niet lang na het toelaten van de elektrische locs serie 189 kwam daar ook een einde aan.



De 5400-tons-ertstreinen werden tussen de Maasvlakte en Venlo v.v. vanaf 1993 tot december 2009 getrokken door een driespan 6400'en. Op 10 april 1993 staat de 6476 met 2 soortgenoten op de Kijfhoek klaar om een lege ertstrein naar de Maasvlakte te brengen. Foto: Emiel de Block.

Begin jaren negentig werd de lijn naar Stiens voor het laatst regelmatig bereden door aardappeltreinen. Op 30 december 1991 is de NS-6448 net uit Stiens vertrokken met een lange aardappeltrein naar Leeuwarden. Foto: Emiel de Block.





Personeelsleden en andere belangstellenden hebben zich opgesteld voor de fotograaf. Maar het ging vast vooral om het vastleggen van deze nieuwigheid: de motortram. Het gewicht van zo'n locomotief was 8000 kg. Voor een gulden de kilo gekocht bij Deutz.

Aanvankelijk waren het B-locomotieven, maar al gauw werd de koppelketting tussen drijf- en koppelas verwijderd en waren het dus A1-locomotieven. De foto moet kort na de indienststelling in 1910 gemaakt zijn. In 1918 was het al weer over en werd de lijn gesloten.

Ansichtkaart uit Collectie SNR.

Oktober/November

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



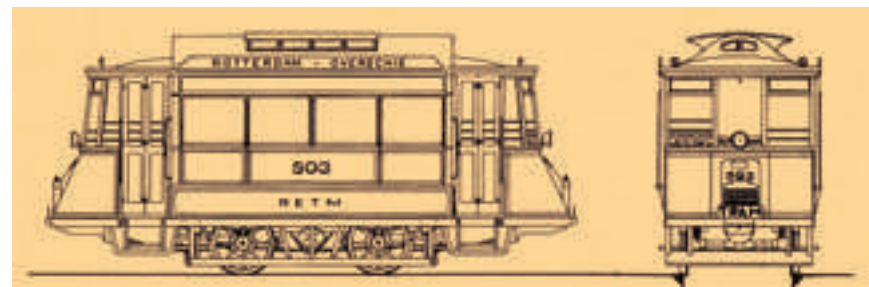
MOTORTRAMS

Trammaatschappijen waren (en zijn) altijd op zoek naar goedkopere tractiemiddelen. Paarden waren duur en er waren er veel van nodig om een tramlijn te exploiteren. Stoomtrams waren veel krachtiger dan paarden, maar ook kostbaar in de brandstof. De vervuilende rook werd bovendien niet door iedereen met hetzelfde genoegen bekeken als door een gemiddelde NVBS'er. Daarom werd er veel geëxperimenteerd met motortractie. Dat leidde tot veel (mislukte) proefnemingen. Op de tramlijn Venlo - Tegelen - Steyl werden in november 1910 twee locomotiefjes van de Gasmotoren-Fabrik Deutz uit Keulen in dienst genomen. Ze hebben met redelijk succes gereden tot januari 1918 toen autobussen de tramlijn verdrongen. Twee van de locjes hebben nog tot in 1934 dienst gedaan voor kleivervoer vanuit de Wambachgroeve bij Tegelen. Een heel succesvolle mechanisatie werd bij de Maas Buurtspoorweg (MBS) gerealiseerd met vierassige motorwagens met benzine-elektrische aandrijving. Het waren éénrichtingwagens, die kort gekoppeld waren aan een rijtuig met stuurstand. Na de oorlog kreeg veel materieel van de MBS een tweede leven bij de Rotterdamse Tramweg Maatschappij op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden. De Rotterdamse Electriche Tramweg Mij (RETM) stelde in 1924/25 op de lijn Rotterdam - Overschie motortrams in dienst. In eigen beheer werden uit paardentramrijtuigen zeven tweerichtingmotorwagens geconstrueerd, elk met een Fordmotor aan iedere zijde. De eerste was uniek, want het was de eerste gelede tram in ons land. Genummerd 501/502 was het voertuig 9,5 meter lang. De overige vijf waren niet geleed. De vervanging van de paarden door moderne techniek heeft de tramlijn naar Overschie niet kunnen redden: in 1928 werden de trams vervangen door bussen.



MBS-trein D3+AB14+AB6+EI naar Venlo in station Nijmegen, 6 augustus 1944.

Foto: J. Voerman, Collectie SNR.



Tekening van een RETM motorwagen. Collectie SNR.

RETM-Motortram 501-502, de Harmonicatram, op de Rotterdamse Rijkweg in 1925.

Fotograaf niet bekend, collectie SNR.





Een type foto dat vroeger niet vaak gemaakt werd. De helaas onbekende fotograaf stond achter in een A600-stel tijdens een proefrit. Hij heeft op het Vierkant in Lisse zicht op de passage van een stoomtram naar Haarlem. Op 30 december 1932 startte de exploitatie van de lijn Haarlem - Leiden met elektrische trams.

Foto: Collectie SNR.

November

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



Nieuw zicht op een Tweelingtram

Toen in 1961 het laatste deel van het ooit omvangrijke tramnet van de NZH, de Noord-Zuid-Hollandsche Vervoermaatschappij N.V., werd opgeheven - de lijn Den Haag - Leiden - was de tijd nog niet echt rijp voor het op grote schaal bewaren van materieel voor museumdoeleinden. Hoe anders ging dat enkele jaren later toen privépersonen wel het geld beschikbaar hadden om een flink deel van het RTM-materieel van de tramlijnen op de Zuid-Hollandse eilanden te kopen. Eén van de meest betreunde gebeurtenissen was de sloop van de 'Tweelingtrams' van de NZH. Dat was een revolutionair type tram. Beijnes in Haarlem bouwde tien van deze stellen voor de lijn Haarlem - Leiden die in 1932 geëlektrificeerd zou worden. De belangrijkste reden voor dit type wagen was de eis van de gemeente Haarlem dat een tram niet langer mocht zijn dan 10 meter. Beijnes bouwde twee wagens van ongeveer 10 meter, die via een Jacobsdraaistel gekoppeld werden. Ze kregen verschillende wagennummers om ze nog een beetje op twee trams van tien meter te laten lijken. Na de vrijwel nieuwbouw van enkele stoomtramlocomotieven en een Arnhemse vierasser is de Stichting DE NIEUWE BLAUWE TRAM opgericht voor de reconstructie van een A600-stel. Misschien zien we de nieuwe A619-620 in 2021 weer langs de Koekamp rijden.

Boven: Tweelingtram A615-616 voor de remise Soendaplein in Haarlem; 21 september 1941. Foto: J.J. Overwater, collectie SNR.

Midden: Zo werkte de A617-618 zich op 30 juli 1936 door de Hoofdstraat in Sassenheim. Fotograaf niet bekend, collectie SNR.

Onder: Tweelingmotorrijtuig A615-A616 staat op 18 september 1948 aan het tijdelijke eindpunt naast de Hertenkamp in Den Haag. In verband met een bezoek met rijtoer van koningin Juliana, die op 6 september was ingehuldigd, was het normale eindpunt niet bereikbaar op deze dag. Rechts motorrijtuig HTM 29 van lijn 3. Foto: J.A. Bonthuis, collectie SNR.





De Langestraat in Enschede gezien vanaf de toren van het stadhuis richting Glanerbrug. De crème tram is een wagen van de serie 1-7. zomer 1932.

Foto: Henk Brusse, collectie SNR.

November/December

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



Het zat niet mee in Enschede

Op zaterdag 4 juli 1908 reed de eerste tramdienst door Enschede op de lijn naar Glanerbrug. De Twentsche Electriche Tramweg-Maatschappij kocht hiervoor zeven motorwagens bij Pennock in Den Haag. Een jaar later leverde Allan in Rotterdam er nog twee. Er kwamen ook steeds meer bijwagens in dienst, op twee na waren dat tweedehandsjes, uit Den Haag en Amsterdam. Het hoogste wagennummer was 547, een aantal bijwagens had uit bezuinigingsoverwegingen het Amsterdamse nummer behouden. De lijn was 7,42 km lang en kwam nagenoeg tot aan de Duitse grens. De maatschappij kende enkele winstgevendende beginjaren, maar kreeg al snel te maken met onvoorziene reizigersafname door stakingen in de textielindustrie, een wereldoorlog (minder Duitse klanten), stroomstoringen en slijtage. Hoewel er steeds kleine verbeteringen werden aangebracht, verdween toch de winst. De crisis en de noodzaak tot vernieuwen van de rails leidden tot de opheffing van dit kleine trambedrijf. Op 28 februari 1933 was het gedaan met de tram in Enschede. Wat nog restte was de bak van motorwagen 1 als zomerhuisje in een bos bij Overdinkel. Deze is op 17 september 2016 door de Tramweg-Stichting gered en zal worden gerestaureerd in de crème staat uit 1923 met kopdeuren.



Motorwagen 7 met dichtgemaakte deuren (de tramlijn had alle haltes aan één kant van de weg) op weg naar station Enschede, Marktstraat net over het kruispunt 'de Graaff', februari 1933. Foto: Collectie SNR.

Afscheidsfoto van de tram bij de remise. Tramstel 9+30, 28 februari 1933. Foto: Collectie SNR.





Op 28 oktober 2012 is de Poolse PKP 189 205 op de Betuweroute bij Echteld met een containertrein onderweg naar de Maasvlakte. De verbinding wordt echter door ERS Railways geëxploiteerd. De loc blijft de gehele reis voor de trein van Poznań naar de Rotterdamse Maasvlakte.

Foto: Bob Visser

December

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



Groot goederenvervoer

Goederenvervoer per spoor wordt steeds grootschaliger. Waar het 'vroeger' meestal om wagenladingvervoer ging waarbij één of een paar wagens werden vervoerd van klant naar klant en er dus veel gerangeer aan te pas kwam, is het tegenwoordig veel meer een activiteit tussen knooppunten. Complete treinen rijden van containerterminal naar containerterminal en van bulkoverslagbedrijf naar gebruiker. Maar daarmee is het niet minder interessant of minder mooi om te zien. De locomotieven die de vervoerders gebruiken worden soms in bijzondere uitmonsteringen gebracht zoals de fraaie huisstijl van PKP Cargo. Ook de verschillende containers maken er een kleurig geheel van. Hoewel de spoorlijn door de Rotterdamse haven geheel elektrisch is, worden diesellocomotieven nog steeds ingezet. De huidige relatief lage brandstofprijs zal daar wel een rol in spelen. Voordeel van een diesellocomotief is dan weer wel dat je op de terminal zelf het rangeerwerk kunt doen, containerterminals zijn nu eenmaal niet van bovenleiding voorzien. In elk geval niet boven de laad- en lossposen. Vervoerders die met elektrische locomotieven rijden laten het rangeerwerk vaak over aan gespecialiseerde vervoerders die met diesellocomotieven door het havengebied rijden.

Ondanks de beschikbaarheid op de markt van geschikte elektrische locomotieven blijft HGK (nu RheinCargo) vasthouden aan diesellocomotieven als het om Nederlandse bestemmingen gaat. Op 27 september 2008 passeert de DE673 ter hoogte van het Brabantse Hulst met een containertrein richting de Maasvlakte. Foto: Bob Visser.





Proefrit met een blokkendoosstel op het baanvak Den Haag SS - Utrecht, voorbijgang te Voorburg SS. Links rangeert een stoomlocomotief op de goederensporen. 5 november 1937.

Foto: J.J. B. Vellekoop

December

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

Onder stroom, maar zonder stroom- lijn

Vanaf 1924 stroomde het eerste nieuwe elektrische materieel in bij NS: het Mat'24. Op 1 april 1926 volgde de eerste rit in vaste dienst. Ze werden bekend onder hun (bij)namen Blokkendoos, Stofzuiger en Buffermaterieel. Stofzuiger had te maken met het geluid dat ze maakten. De bijnaam Blokkendoos kan op twee manieren worden uitgelegd. Enerzijds door de hoekige vorm. Anderzijds door de veelvoud aan mogelijke samenstellingen van motor- en tussenrijtuigen. Allerlei combinaties kwamen voor. Vanaf medio jaren '30 diende de benaming Buffermaterieel ter onderscheiding van het bufferloze stroomlijnmaterieel dat toen op de baan kwam.

Op 29 mei 1959 reden er voor het laatst twee elektrische treincombinaties in de reizigersdienst. Veel verbouwingen volgden, onder andere tot getrokken rijtuig, werkwagen, motorpostrijtuig (mP) en motor-dienstwagen (mDW). De laatste twee ritten met reizigers organiseerde de NVBS in 1979 in twee mDW's. Dat waren de beroemde klapstoelenritten. Tegenwoordig rijden er nog diverse Blokkendoosrijtuigen rond. Zo zijn er een aantal actief op museumlijnen, die daar door stoomlocomotieven worden voortgetrokken. Van stroom naar stoom dus.



Een Blokkendoosstel met een tussenmotorrijtuig als koprijtuig in stopplaats (zo heette dat toen) Rijswijk - Wieringen, 11 september 1935. Foto: J.J.B. Vellekoop.

Een heel bijzondere Blokkendoosrit. Ter gelegenheid van 'Gijsdrift 68', het 18e lustrum van de Wageningse Studentenvereniging 'Ceres' van de Landbouwhogeschool Wageningen, rijdt locomotor 346 met blokkendoosrijtuig NS B 5235 de allerlaatste rit op de tramlijn van Ede naar Wageningen. De tram, gezien vanaf het viaduct in de A12, rijdt langs de Edeseweg te Bennekom richting Wageningen, 28 september 1968. Foto: Jan Vogels.



**De Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het
Spoor- en tramwegwezen wenst u een voorspoedig 2019.**

Beste NVBS'ers en andere liefhebbers van railvervoer, Het is weer gelukt. Vijf NVBS'ers hebben kalender 2018 weten samen te stellen. Met foto's van medeleden en eigen werk. Met veel uitzoekwerk en creativiteit. En een hoop discussie, want hoe prop je zo'n breed onderwerp nu in ongeveer 100 foto's met 26 verhaaltjes. Die de essentie weergeven en daarmee een hoop ruimte geven aan eigen gedachten. Die u hier en daar tot verwondering brengen : bestaat/bestond dat ook? Met bescheiden vernieuwing, want meer modern materieel en meer goederenvervoer. En dit jaar niet met het bijna traditie geworden stoomblad over een locserie die iets te maken heeft met het jaartal van de kalender. Van de serie 1700 werden er meer dan 100 in dienst gesteld, vandaar.

We zijn weer flink aan het grasduinen geweest in de SNR-collectie. Omdat het materiaal dat daar ligt veel meer daglicht kan verdragen. Onze oproepen in Op de Rails en op Facebook leverden een klein aantal bijdragen op van tot nu toe niet bekende fotografen. We gaan door met onze pogingen om de kalender meer van alle NVBS'ers te maken.

Veel dank aan ieder die materiaal leverde. En natuurlijk dank aan drukkerij Damen Grafia in Haarlem die weer prima heeft begrepen wat het uiteindelijke resultaat moest worden.

Namens de Kalendercommissie, Gert Jan Binkhorst.

1 juli 2017

Kalender@nvbs.com



Loc 3819 met Jaarbeurstrein 16795 is op 5 april 1957 onderweg van Utrecht naar Roosendaal ter hoogte van Houten, om precies te zijn bij km 5,2.

Met dank aan fotograaf en erelid Roef Ankersmit.

Over die Jaarbeurstreinen schreef N.J. van Wijck Jurriaanse in Op de Rails 1957-5: 'Ten behoeve van de Brabantse bezoekers aan de Utrechtse Voorjaarsbeurs heeft van 2 t/m 11 april op werkdagen een extra en doorgaande stoomtrein gereden van Roosendaal naar Utrecht. Deze trein stopte te Breda, Gilze Rijen, Tilburg en 's-Hertogenbosch. (...) De trein bestond uit 4 D-treinrijtuigen en werd al deze dagen gereden door loc 3819.' In de namiddag reden deze treinen in 38 minuten non-stop naar 's-Hertogenbosch.

Over de NVBS

De NVBS bestaat sinds 1931 en is bedoeld voor mensen met een passie voor railvervoer. Onze leden krijgen het maandblad Op de Rails met veel nieuws en een breed scala aan artikelen over binnen- en buitenland (rond 650 pagina's per jaar). In station Amersfoort is NVBS Centraal gevestigd waar de winkel, de bibliotheek en een enorme collectie (foto's en documenten) op spoor- en tramgebied zijn bijeengebracht. In de bibliotheek zijn 25.000 boeken te leen, de winkel verkoopt boeken, tijdschriften en dvd's. De vereniging heeft bijeenkomsten en excursies in het hele land. Meer weten? Kijk op nvbs.com, of bekijk onze nieuwsbrief op nvbs-actueel.com

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



Foto voorblad

Op 10 april 2016 komt GVB 909 er aan, op de Amsterdamse museumtramlijn bij het Jollenpad. Een etage hoger is een VIRM-dubbeldekker richting Amsterdam Zuid onderweg. Foto René Platjouw.

