



Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen



2019



Een omgeleide Benelux stuift letterlijk door Vogelenzang op weg van Amsterdam naar Brussel op 11 februari 2017.

Foto: Cock Koelewijn.

December/Januari

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



Treinen in de sneeuw

Sneeuw verandert de aanblik van Nederland. Niet alleen wat betreft het landschap, maar ook het leven van alledag. Eenvoudige zaken als bevoorrading worden plotseling moeilijk. Je moet er doorheen, of je wilt of niet. Het spoor houdt het soms slechts met vallen en opstaan vol ondanks een al op voorhand beperkte dienstregeling. Nadat de stuifsneeuwgevoelige schuifdeuren vervangen waren door zwenk-zwaaideuren vormden de dieseltreinstellen Plan U een redelijk wintervaste materieelsoort.

De winters zijn tegenwoordig niet meer zo streng. En kleine verhoging van de gemiddelde temperatuur in de winter levert in ons zeeklimaat direct minder sneeuw op. Het aantal winterdagen dat er een mooi sneeuwdek ligt is meestal gering. Als je de moeite neemt om door de sneeuw te ploeteren, levert het wel vaak mooie treinenplaatjes op. Het is dus niet verwonderlijk dat twee van de foto's op dit kalenderblad op dezelfde dag gemaakt zijn, want je moet het ijzer smeden als het heet is, nietwaar?

Boven: Een Plan U treinstel vertrekt uit Dalfsen naar Emmen in januari 1979. Foto: Feite de Haan.

Midden: Loc 1778 staat met ijsafzetting langs het perron in Zwolle. Door materieelproblemen was deze stam met twee 1700'en, twee dubbeldeksrijtuigen en IC-rijtuigen ingezet tussen Zwolle en Roosendaal; 3 februari 2001. Foto: Egbert Elenbaas.

Onder: Op 11 februari 2017 is een DDZ-stam juist aangekomen in Enkhuizen. De bemanning van de trein spoedt zich naar een warme bak koffie. Foto: Peter Meurs.





De vierde Amsterdamse lijn 19 krijgt van een (niet zichtbare) verkeersagent samen met de fietsers toestemming op de kruising met de Bilderdijkstraat over te steken. Deze lijn kwam op 12 februari 1931 in de plaats van lijn 13-S. De Clercqstraat, 1931.

Foto: G.J.Schuur, collectie SNR.

Januari

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



Tramlijnen met het nummer 19

De drie grootste steden hebben alle het nummer 19 gebruikt voor één of meer tramlijnen. Voor de oudste en de nieuwste lijn 19 tekent Amsterdam. Bij het uitkomen van de kalender is in Amsterdam de zesde lijn 19 op de baan. Het zal wennen worden voor de gebruikers want een fors deel van de lijn heette al bijna 114 jaar lijn 9, met zijn bekendste halten bij Artis en het Waterlooplein. Den Haag is bij de uitvoering van het tramplan 1927 door de crisis niet meer aan een lijn 19 toegekomen. Het lijnnummer is wel veel gebruikt voor ondersteunende en/of tijdelijke diensten, zoals de Strandexpress, versterkingsdiensten van lijn 11 en voor vervoer naar het congresgebouw. In september 2007 was er nog een pendellijn 19 tussen de stations HS en CS. Op 1 juni 2010 werd een geheel nieuwe lijn 19 geopend tussen Leidsenhage en Delft Tanthof. Na een inkorting tot de Nieuwe Plantage in Delft rijdt deze lijn sinds 3 december 2017 naar Delft station. Ook de Rotterdamse lijn 19 maakte deel uit van een tramplan, dat net als in de Hofstad niet geheel kon worden gerealiseerd. Maar op 1 december 1929 kwam deze lijn er toch als verbinding tussen het stadscentrum en de Randweg op de linker-Maasoever. De lijn is op 8 mei 1932 omgezet in een autobusdienst. De Rotterdamse lijn 19 heeft dus het kortst bestaan.

Boven: De Rotterdamse lijn 19 staat in 1930 aan de halte Van Hogendorpsplein. Net achter de tram is het Calandmonument zichtbaar. De thans vrijwel onherkenbare plek maakt nu deel uit van de Coolsingel. Foto uit het tijdschrift 'Groot Rotterdam'. Collectie SNR.

Midden: De eerste echte lijn 19 in Den Haag rijdt hier langs een winters winkelcentrum Leidsenhage. De wagen draagt de zeer toepasselijke reclame 'Leidsenhage IJs-express'. Weigelia; 2 december 2010. Foto: Karel Hoorn.

Onder: De nieuwste Amsterdamse lijn 19 rijdt sinds 22 juli 2018 tussen Sloterdijk en Diemen en wordt geëxploiteerd met de zogenaamde 'trapwagens', ook wel 'hangbuiken' genoemd. René Platjouw had op 6 juli 2018 dienst op lijn 9. Tot zijn verbazing kwam hem al een lijn 19 tegemoet op de Middenweg bij de halte Kruislaan. Het betrof hier een proefrit.





In Rotterdam rijdt een Citadis op lijn 2 over het Breeplein op 10 december 2017.

Foto: Melvin Koole.

Januari/Februari

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



Winter, een kleurloze tijd

Geen blad aan de bomen, alle struiken kaal en griuw. Koude wind waait door takken die leeg naar de grijze hemel reiken. En als uit die grijze luchten dan ook nog witte vlokken vallen, is de weinige kleur die er nog was ook verdwenen. Kleurloze straten en een natuur met slechts wit en zwart. Gelukkig zijn er zelfs in deze saaie periode van het jaar mensen die toch nog hun camera pakken en foto's maken. En daar hebben we op deze grijze pagina een drietal van bij elkaar gezet, uit elk van de grote steden één. Bij de grote foto zijn we vooral onder de indruk van het lijnenspel. Wat kleur betreft is er gelukkig een rood verkeerslicht en een rood RET-logo op de zijkant van de tram. In Amsterdam zijn de trams al grotendeels wit, maar de blauwe onderzijde brengt toch nog wat kleur in de foto. De Avenio in Den Haag is van zichzelf al donkergrijs op de zijkant, maar zelfs het helder rode front is nauwelijks als zodanig herkenbaar in de sneeuwjacht.

Hiernaast: Op de nauwelijks herkenbare Koningin Julianalaan in Voorburg komt een totaal besneeuwde Avenio ons tegemoet op dezelfde dag als de grote foto; 10 december 2017. Foto: Paul Muré.



Boven: Tijdens de renovatie van de Hogesluis rolt Combino 2086 op lijn 7 over de tijdelijke 'MvdP-brug' (de noodbrug is bij wijze van grap vernoemd naar de projectleider van de renovatie van de Hogesluis Martin van der Plaat); 17 december 2010.

Foto: Frans Boom.





Een van de weinige bekende kleurenfoto's van een railbuscombinatie op de Landspoorweg in 1976. Helaas zijn er geen nadere gegevens bekend.

Foto: collectie SNR.

Februari

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



Railbussen in Suriname

De 'Koloniale Spoorweg' in Suriname werd in 1950 omgedoopt in de 'Landsspoorweg'. Vanuit Paramaribo liep de metersporige lijn zo'n 175 kilometer de binnenlanden in om goud en reizigers naar Paramaribo te vervoeren. De officiële opening was in 1905 en met kleine locomotiefjes en rijtuigen werd jarenlang een eenvoudige dienst onderhouden op de enkelsporige lijn met wisselplaatsen. In 1946 kwam een Amerikaanse motorwagen in dienst om de exploitatie te vereenvoudigen. Een vervolgbestelling werd echter in Duitsland geplaatst. In 1954 leverde Linke Hofmann Busch uit het Duitse Salzgitter een drietal railbuscombinaties. Zij bestonden uit een vierassige motorwagen met één aangedreven draaistel en afdelingen eerste en tweede klasse. Uiterlijk vrijwel identieke bijwagens hadden zitplaatsen derde klasse en één daarvan bezat een bagageafdeling. Elk rijtuig had een toilet. Er waren geen stuurstandrijtuigen zodat de motorwagen aan de eindpunten altijd moest omlopen. De maximum snelheid bedroeg 70 km/u. De lijn raakte vanaf de jaren zeventig steeds meer in verval en in 1987 reed de laatste trein. In het midden van de jaren negentig werd gepoogd een toeristische dienst op te zetten met het stoomlocje 'Para'. De gebrekkig staat van baan en materieel maakte hier al snel een einde aan.

Boven: De Amerikaanse 'Draisine' staat in het station van Kabel in december 1958. Dit motorrijtuig werd in 1974 buiten dienst gesteld. Foto: R. Luyken.

Midden: Geretoucheerde fabrieksfoto uit 1954 van LHB van een motorwagen voor de Landsspoorweg. Foto: collectie SNR.

Onder: Interieur van een bijwagen derde klasse. Foto: LHB.





Tussen Alphen a/d Rijn en Gouda rijden NS-treinen in de rood/grijze kleuren van R-NET. Quintus Vosman wist op 2 januari 2017 treinstellen 2011 + 2010 vast te leggen in de boog bij Moordrecht aansluiting, tussen de halte Waddinxveen Triangel en Gouda.

Februari/Maart

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



Flirten met kleur

De naam Flirt staat voor Flinker Lichter Innovativer Regionaltriebzug. Deze treinstellen van de Zwitserse fabrikant Stadler Rail zijn leverbaar in verschillende lengtes en rijden rond in alle kleuren van de regenboog. We zien op deze pagina alleen de Nederlandse treinstellen van Arriva, Connexxion, Abellio en NS. De versie van Keolis vindt u bij week 19/20. Het concept dateert al uit het begin van deze eeuw. Dat werd als eerste ingezet op de S-Bahnnetten rond Basel en Zug in Zwitserland. Dankzij de modulaire opbouw, de prijs en snelle levering is het ontwerp zeer succesvol gebleken. Deze treinstellen zijn inmiddels in meer dan vijftien landen in Europa en daarbuiten te vinden. Van twee tot zes bakken, in dieseluitvoering of voor verschillende spanningsoorten en/of spoorwijdten; alles is mogelijk.



Boven links: De driedelige 5039 van Connexxion in de boog bij Barneveld Noord; 16 februari 2018. Foto: René Platjouw. Boven rechts: ET 25-2304 van NS-dochter Abellio passeert Zevenaar onderweg van Düsseldorf naar Arnhem; 9 april 2017. Foto: Bob Visser. Onder links: In Zuid-Limburg verzorgt Arriva sinds december 2016 onder andere de dienst tussen Maastricht en Heerlen. Treinstel 454 is zojuist aangekomen in Schin op Geul; 8 februari 2017. Foto: Egbert Elenbaas. Onder rechts: Bij Dordrecht Zuid passeren de NS-treinstellen 2512 (richting Dordrecht) en 2501 (richting Arnhem) elkaar op 28 december 2017. Foto: Hans Westerink.





Trenes de Buenos Aires besloot de DH's te gebruiken voor een dienst naar Uruguay. Tijdens een proefrit ontmoeten de B 3205 en Bz 3203 in Uruguay loc 817 van de Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE), de spoorwegen van Uruguay. Paso de los Toros; 10 augustus 2011. Foto: Carlos Molanes

Maart

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



Wadlopers lopen ver weg

Na in 2007 en 2008 nog enige tijd bij Veolia tussen Nijmegen en Roermond te hebben gereden werden de ruim 25 jaar oude dieselhydraulische Wadlopers door NS te koop aangeboden. Als eerste had men in Polen interesse, gevolgd door Argentinië en Roemenië. De treinstellen die naar Argentinië vertrokken, zouden verbouwd worden naar breedspoor maar dat is niet gebeurd. Ze werden wel kortstondig ingezet op de normaalsporige lijn naar Uruguay. Van de vijftien motorwagens en tien tweewagenstellen die naar Zuid-Amerika verhuisden zijn anno 2018 nog maar twee tweetjes actief, tussen Posadas in Argentinië en Encarnación in Paraguay. In Polen zijn ze nog maar weinig in dienst te zien. Succesvoller is de inzet in Roemenië, want daar worden de dertien overgenomen tweedelige Wadlopers nog regelmatig ingezet. In Roemenië houden ze wel van goede tweedehandsjes uit Frankrijk, Duitsland en Nederland. De dertien in 2011 uit ons land overgenomen tweedelige Wadlopers worden nog wel regelmatig ingezet. Er is kans dat ze binnenkort gezelschap krijgen van bij NS overtollig geworden Buffels (treinstellen DM'90).

Boven: Op het Poolse platteland zijn nog veel lijnen met Duitse armseinen beveiligd. De SN82-001 (ex-NS 3102) komt in het Poolse Brusy aan op weg van Kościerzyna naar Chojnice; 6 september 2011. Foto: Bob Visser.

Midden: TFC-treinstel 78-3217/3218 is als stoptrein onderweg van Mănești naar Ploiești Sud in Roemenië en vertrekt hier uit het kleine station van Teșani; 8 juni 2015. Foto: Edwin Lageweg.

Onder: De 3213 en 3221 lopen het station van Concordia binnen na een nachtelijke rit die begon in Pilar (bij Buenos Aires). In Concordia worden de stellingen ontkoppeld. De 3213 rijdt verder naar Salto (Uruguay), de 3221 naar Apóstoles in het noordoosten van Argentinië. Roelof Hamoen maakte de foto op 5 maart 2012, kort voor de opheffing van de dienst.





In de werkplaats van de ENET/ESM aan de Leidschevaart te Haarlem zijn monteurs doende een motor te reviseren. Met een kleine handkraan is een motor van een as getild. Rechts liggen twee helften van een motorhuis; circa 1907.

Foto collectie-SNR.

Maart/April

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



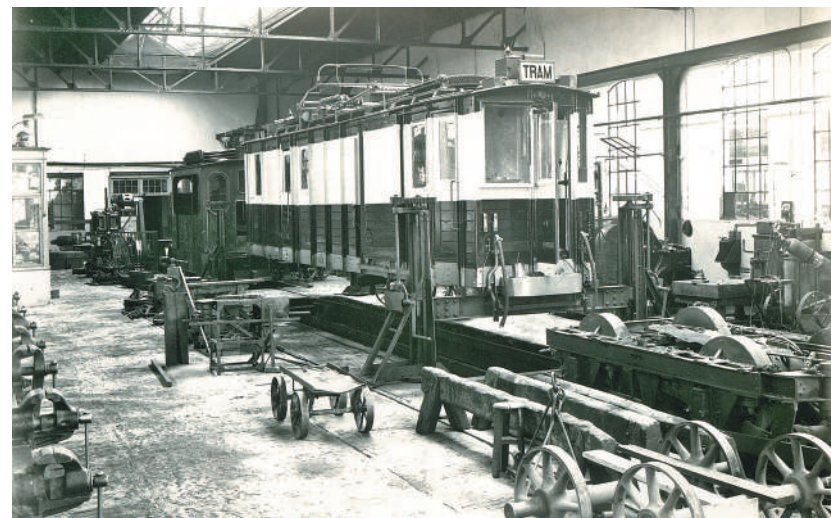
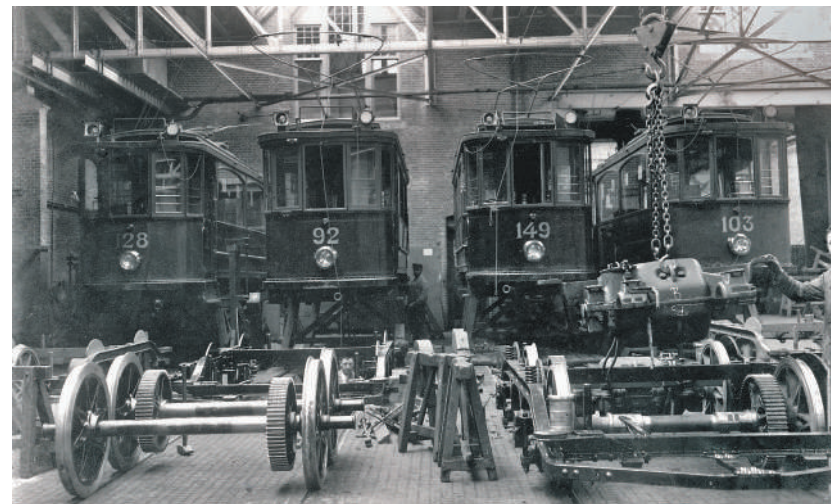
De werkplaats, een onmisbare schakel

In elk spoor- en trambedrijf zijn de werkplaatsen van groot belang. Immers, daar wordt onderhoud uitgevoerd en worden defecten verholpen. Sommige bedrijven gaan verder en komen zelfs aan nieuwbouw toe. We vonden enkele fraaie foto's in de SNR-collectie. Bij de ENET/ESM in Haarlem gaat het in het begin van de vorige eeuw nog eenvoudig. Een kleine verrijdbare hefbock staat de monteurs ter beschikking om een motor met spierkracht in of uit het draaistel te takelen. Twee motorschalen liggen ernaast, terwijl Métallurgique-motorwagen 3 en de opgebokte ENET-wagen 49 rugdekking geven. Bij de Gemeentetram in Amsterdam was het rond 1910 voor de monteurs al wat eenvoudiger. Met een elektrische kraan kan één man moeiteloos een motor hijsen uit een Union-onderstel. Op de achtergrond staan de 128, 92, 149 en 103 rustig te wachten tot ze op een verjongde truck worden neergelaten. Bij de NBM staat in 1930 een ex-benzomotorwagen opgebokt in de remise te Rhenen. Steeds krachtiger kranen maken de hefbocken overbodig. Bij de RET hangt een kleine Schindler in de lucht waardoor de onderzijde ook eens bekeken kan worden.

Boven: In de montagehal van de Amsterdamse remise Tollensstraat hijst een monteur een motor uit een truck met behulp van een elektrische kraan; circa 1910. Foto: GTA, collectie SNR.

Midden: In de remise te Rhenen wordt in september 1930 onderhoud gepleegd aan een voormalige benzo-motorwagen, die omstreeks 1925 verbouwd is tot elektrische trekkraft. Foto: F.F.C. Bruijning.

Onder: Tijdens een open dag ter gelegenheid van vijftig jaar RET op 15 oktober 1977 hangt kleine Schindler 7 in de grote kraan in de – inmiddels gesloopte – Centrale Werkplaats (de voormalige Allanfabriek) aan de Kleiweg. Foto: John Krijgsman.





Een drietal koeien bij Didam vindt het maar wat interessant, zo'n vent met camera die wat heen en weer dreuntelt over een doodlopend weggetje waar blijkbaar zelden iets te beleven is. Oh wacht, u wilt natuurlijk lezen wat er op de achtergrond gebeurt? Treinstel 186 van de stichting HSA (Historisch Streekvervoer Achterhoek) is van Winterswijk onderweg naar Lunteren om daar vandaan te gaan roestrijden naar Barneveld Zuid; 10 oktober 2010.

Foto: Niels Karsdorp.

April

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



Ronkende aandrijving verleden tijd bij NS

Het spreekt tot de verbeelding van elke treinliefhebber: een ronkende dieselmotor. Hoe harder en hoe rauwer, hoe mooier. Hoe meer rook, hoe spectaculairder, al lopen de meningen daarover nu uiteen. Vanaf 1923 ronkt het al op ons spoorwegnet, aanvankelijk met benzinemotoren, later met diesels. In 2017 stopte het geronk van de laatste dieseltreinen bij NS. In dat jaar verloor NS haar resterende dieseltrajecten tussen Kampen, Zwolle en Enschede door elektrificatie en aanbesteding. Wat overblijft is het zoemen en janken van de elektrische tractie, die ook heel wat liefhebbers kent. De foto's tonen de vaak landelijke uitstraling van de lijnen waar de diesels reden: enkelsporig, klassieke beveiliging, vlak langs boerderijen. Tot in de jaren zestig waren de dieseltreinstellen van Nederlands fabricaat: Allan, Beijnes en Werkspoor. Daarna sloot NS zich aan bij ontwikkelingen in het buitenland en maakte de overstap van dieselelektrische naar dieselhydraulische overbrenging. De laatste aanschaf, 53 treinstellen DM'90 met de bijnaam Buffels, kwam uit Duitsland. Deze zijn na slechts twintig jaar buiten dienst gesteld. Het is de bedoeling dat 48 ervan aan de slag gaan bij een nieuwe werkgever: het Roemeense Ferrotrans. Ze zijn daar dol op tweedehandsjes, want al veel materieel uit onder andere Denemarken, Duitsland, Frankrijk en ook Nederland vond er een nieuw thuis.

Boven: Vanuit Amsterdam ronkten de vijfswagenstellen jarenlang richting Zaanstreek en de kop van Noord-Holland. Frans van Loevezijn wist op 20 april 1963 treinstel 188 vast te leggen bij het vertrek uit Amsterdam CS.

Midden: Baken en het vertakkingssein bij Dalfsen stonden in augustus 1982 nog langs de lijn van Zwolle naar Emmen. Het treinstel Plan U is zojuist vertrokken naar Zwolle. Foto: René Platjouw.

Onder: Op 11 mei 2017 ronken drie Buffels als spitsuurtrein tussen Zwolle en Nijverdal. Foto: Egbert Elenbaas.





Haagse trams van Randstadrail rijden in Madurodam langs het Rotterdamse station Blaak; 10 augustus 2016.

Foto: Anneliese van der Sluis.

April/Mei

22	2e Paasdag	Ma	29
23		Di	30
24		Wo	1
25		Do	2
26		Vr	3
27	Koningsdag	Za	4
28		Zo	5
17	Week		18



Madurodam

George Maduro uit Curaçao onderscheidde zich als militair in de meidagen van 1940 en liet in februari 1945 het leven in het concentratiekamp Dachau (D). Om een blijvende herinnering aan hun zoon te creëren schonken zijn ouders het startkapitaal voor de miniatuurstad Madurodam, waar in een schaal van 1 op 25 van ons toch al zo kleine landje een nog kleiner beeld gegeven wordt. De opening vond plaats in 1952. Elk jaar worden de burgemeester en wethouders uit de Haagse jeugd gekozen. Prinses Beatrix is beschermvrouwe.

Net als de grote wereld vernieuwt Madurodam zich steeds. Het station van Eindhoven maakte plaats voor het nieuwe station van Utrecht, lang voordat dat gebouw in die stad gereed was. Op het terrein liggen zo'n vier kilometer spoor met vier stations en een tiental bruggen. Het netwerk is in blokken verdeeld en er kunnen twaalf treinen tegelijk rondrijden. Er zijn twee enkelsporige tramlijnen. Het materieel werd en wordt gebouwd in samenwerking met de Nederlandse Vereniging van Modelbouwers. Het is in de loop der jaren gemoderniseerd. Mat'46 en Hondekop zijn verdwenen om plaats te maken voor Koplopers en Dubbeldekkers. De ooit blauwe 1200, toen met zijn Intercity naar Maastricht rijdt anno 2016 rond als goederenloc in Vos-beschildering. Het trammaterieel is gebaseerd op de Haagse tram en evolueert ook. De PCC's werden vervangen door twee Randstadrailtrams, die langs het Rotterdamse station Blaak hun rondjes draaien. Ach ja, op een modelbaan is veel mogelijk. Gelukkig was er nog wel iets aan nostalgie te vinden in 2016. Een Haagse Buitenlijner koesterde zich in het zonnetje bij de Helpoort en basiliek Sint Servaas uit Maastricht.

Boven: Een Haagse Buitenlijner draait zijn rondjes rond de Maastrichtse Sint Servaasbasiliek en passeert hier de Helpoort uit die stad; 10 augustus 2016. Foto: Anneliese van der Sluis.

Onder: Een NVBS'er in spe legt met zijn eerste camera een passerende loc van de serie 1200 van Vos Logistics met een containertrein vast; 10 augustus 2016. Foto: René Platjouw.





De driedelige Flirt 7309 van Keolis/Blauwnet staat op 1 februari 2018 langs het perron in Kampen. De machinist loopt naar de andere cabine om terug te keren naar Zwolle. De aanduiding 'geen dienst' zal dan ook spoedig verdwijnen. Links van de trein de hefbrug over de IJssel en de Nieuwe Toren in het stadscentrum.

Foto: Anneliese van der Sluis.

Mei

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



Stoptrein zonder tussenstops

In 1865 werd de lijn Zwolle - Kampen geopend, verlengstuk van de 'Centraalspoorweg' Utrecht - Zwolle. De gemeente Kampen betaalde bijna de helft van de aanlegkosten van de dertien kilometer lange lijn. In 1911 verrees in Kampen een nieuw stationsgebouw, met een markante toren.

Om de dienst efficiënter uit te voeren gingen hier in 1923 de eerste benzinemotorwagens van NS rijden. Na deze omBC 1901-1903 hebben hier tot 2017 bijna alle generaties dieseltreinstellen van NS gereden. Het in 2012 aan de nieuwe Hanzelijn geopende station Kampen Zuid ligt zo ver van het stadscentrum dat besloten werd de lijn naar Zwolle te behouden. Opnieuw zocht men naar goedkopere exploitatie. Elektrificatie en verhoging van de baanvak-snelheid naar 140 km/h moesten het mogelijk maken een nieuwe halte Zwolle Stadshagen te openen en met één treinstel een halfuurdienst te rijden. Maar toen de nieuwe Flirt-treinstellen van Blauwnet in december 2017 kwamen bleek het effect van die snelheid te veel voor de slappe ondergrond: deinende rails en zwiepende bovenleidingen waren het gevolg. De baanvak-snelheid ging weer omlaag en de nieuwe halte bleef ongebruikt. Vooralsnog pendelen de Flirts net als de Buffels van NS in tien minuten en met nog steeds 100 km/h non-stop tussen Zwolle en Kampen. Desondanks heeft de benaming Intercity hier nooit ingang gevonden...



Boven links: Het stationsgebouw van Kampen in 1912 met langs het tweede perron een juist aangekomen trein. Prentbriefkaart, collectie SNR. Boven rechts: Op 20 juni 1948 fotografeerde Jan Voerman in Zwolle de motorwagens omBC 1903 en omC 1921, gereed voor vertrek naar Kampen. Onder links: Een gemoderniseerde 'Blauwe Engel' staat langs het perron in Kampen in 1989. Foto: René Platjouw. Onder rechts: Op 2 april 2013 zien we twee 'Buffels' met speciale opschriften van de dienst Zwolle - Kampen op het viaduct over de Blaloweg in Zwolle. Foto: Hans Westerink.





De bij Werkspoor in Amsterdam gebouwde vierassers voor de RET werden in 1931 per dekschuit naar de Maasstad getransporteerd. We zien hier de aflevering van de wagens 511, 512 en 513 aan het Aelbrechtsplein in Rotterdam op 12 maart 1931.

Foto: J. Quanjer.

Mei/Juni

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



De grote tramvernieuwing rond 1930

De tweeassige trams uit het begin van de twintigste eeuw waren na zo'n 25 jaar aan vervanging toe. Den Haag en Utrecht namen vanaf 1927 nieuwe trams in dienst. Omstreeks 1929 kwamen in Amsterdam, Arnhem en Rotterdam ook nieuwe trams op straat. Den Haag, Utrecht en Amsterdam bleven bij tweeassig materieel, waarbij de lengte van de radstand tot het maximale was opgerekt. De 'Blauwe wagens' zoals de Amsterdammers werden genoemd vanwege de nieuw geïntroduceerde blauwe kleur hadden zelfs nog ouderwetse houten langsbanken. De Utrechtse wagens hadden dan wel in de rijrichting omklapbare rugleuningen, maar ook die bankjes waren nog steeds van hout. Arnhem en Rotterdam kozen voor modern vierassig materieel. Arnhem koos voor rotan stoelen tegenover met leer beklede bankjes in de Rotterdamse wagens. De grote serie Rotterdammers in hun okergeel/zwarte kleuren stal de show, want van heinde en verre kwamen technici naar de nieuwe trams kijken. In de Maasstad én in het Nederlands Openluchtmuseum worden de overgebleven exemplaren gekoesterd en doen ze met hun bijna negentig jaar nog steeds dienst. Gelukkig zijn ook van de andere steden wagens uit die tijd bewaard gebleven al is de Arnhemmer een replica.

Boven: Op Prinsjesdag was het tot midden van de jaren zestig gewoonte de Haagse lijn 9 in te korten tot de Prinsessegracht. Dan moesten er wagens van de serie 801-830 weer even in dienst komen wegens het kopeindpunt. De 814 op de Koninginnegracht; 20 september 1966. Foto: Karel Hoorn.

Midden: In Amsterdam rijdt museummotorwagen 401 in zijn uiterlijk van 1929 op de Blauwbrug bij de Stopera over de Amstel; 6 maart 2011. Foto René Platjouw.

Onder: Op 24 december 1941 staat in Arnhem motorwagen 73 met verduisterde koplampen op het remiseterrein aan de Westervoortsedijk. Net geen drie jaar later zal deze wagen met het gehele trambedrijf ten onder gaan in de slag om Arnhem. Foto: J.J. Overwater.





Een accurangeerloc van het type Niteq 4000-U tijdens een open huis in de NedTrain-werkplaats Leidschendam op 4 oktober 2014.

Foto: Ronnie Venhorst.

Juni

3	Ma	2e Pinksterdag	10
4	Di		11
5	Wo		12
6	Do		13
7	Vr		14
8	Za		15
9	1e Pinksterdag	Zo	16
23	Week		24



AccutRACTIE

Toen rond 1880 voor het eerst elektromotoren werden gebruikt om railvoertuigen voort te bewegen bleek vooral de stroomtoevoer een probleem. Naast proeftrajecten met bovenleiding werd ook het aan boord meevoeren van accu's beproefd. In Den Haag gingen in 1890 trams met deze energiebron rijden. De actieradius van de wagens was echter net zo beperkt als de technische betrouwbaarheid. In 1904 legde Nederlands enige accutrambedrijf het dan ook af tegen de 'beugeltram'. Stroomtoevoer via een bovenleiding werd de norm. Alleen daar waar dat lastig of gevaarlijk was, zoals in werkplaatsen, werd soms batterijtractie toegepast. Bijvoorbeeld in de ZHESM-werkplaats in Leidschendam en bij de NISS (Nederlands Indische Staatsspoorwegen) in Batavia reden zo'n honderd jaar geleden accurangeerloos.

Bij de spoorwegen in Duitsland werd accutRACTIE vanaf 1907 op grote schaal toegepast. De laatste ontwikkeling op dit gebied was in de jaren vijftig de motorwagenserie Baureihe 515. Tot circa 1990 reden deze ook in het grensverkeer met Nederland. De voortgaande verbeteringen van batterijen (snel oplaadbare supercondensatoren) maken de mogelijkheden om op aan boord meegevoerde elektriciteit te rijden steeds groter. Alstom heeft bijvoorbeeld al enkele hybride locomotieven op proef in dienst. Voor het rangeerwerk in de werkplaatsen maakt NS gebruik van acculoos van de Nederlandse fabrikant Niteq.

*Hiernaast:
Een accutram bij het
Kurhaus in
Scheveningen in 1903.
Prentbriefkaart
collectie SNR.*



Boven: Werkspoor bouwde in 1924 vierassige acculoc 4001 voor de ESS, de Elektrische Staatsspoorwegen op Java (Nederlandsch Indië). Foto collectie SNR.

Onder: Accumotorwagen 515 615 van de Deutsche Bundesbahn vertrekt op 6 augustus 1988 uit Maastricht naar Aken. Foto: John Krijgsman.





Waar nu de spoordijk ligt tussen Muiderpoortstation en Amstelstation lagen de treinsporen tot circa 1937 op straatniveau. Diverse overwegen maakten het mogelijk om over te steken, als tenminste de spoorbomen niet - langdurig - gesloten waren. Vanuit het seinhuis bij de spoorwegovergang in de Linnaeusstraat kijken wij langs de Vrolikstraat (rechts) in de richting van de (huidige) Wibautstraat. Links buigen de sporen af richting Utrecht, rechts ligt de verbindingsboog naar het Weesperpoortstation. Rechts naast de spoorbaan loopt de baan van de Gooische tram. We zien een motorwagen (serie 10-19 uit 1929), een MAN-aanhangrijtuig (serie 50-59 uit 1930) met daarachter nog een open aanhangrijtuig (serie 33-36 uit 1910); 11 juli 1934.

Foto: J.J. Quanjer.

Juni

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



De Gooische, weg uit Amsterdam

Amsterdammers hadden veel keus als ze een dagje de stad wilden ontvluchten. In het westen en noorden kon men dat doen met de elektrische trams van de NZH (eerder ESM en TNHT) naar het Zandvoortse strand of Waterland. In het oosten kon men bij het Weesperpoortstation op de Gooische Stoomtram stappen (GS, vanaf 1930 GoTM), die naast stoomtrams ook met dieseltrams reed. Het Gooi was geliefd vanwege heide, bos en strand aan Zuiderzee/IJsselmeer bij Muiderberg. Ondanks de plannen uit 1937 van het trambedrijf en de Gemeente Amsterdam om de trams een nieuwe route te geven naar het in aanbouw zijnde Amstelstation, wilde het Ministerie van Waterstaat de tramlijn opofferen aan de verbetering van Rijksweg 1. Op 15 oktober 1939 kwam het officiële einde van de Gooische tram vanuit de hoofdstad. In de avond vertrok de laatste tram naar Laren. Tot februari 1940 hebben er vanuit het Gooi nog wat trams tot aan Muiderberg gereden. Op de Middenweg nam tramlijn 9 van de Gemeentetram het vervoer over. De uitbraak van de Tweede Wereldoorlog deed de stoomtram in het Gooi nog enkele jaren terugkeren.

Boven: Met het tramstation op de achtergrond staat motorwagen 10 met een MAN-aanhangrijtuig klaar voor een rit van Amsterdam naar Laren; maart 1939. Fotograaf onbekend, collectie SNR.

Midden: In augustus 1927 is het een drukte van belang op het Gooische tramstation bij het Weesperpoortstation. Rechts zien we rijtuig 24. Uit dezelfde serie is rijtuig 21 na omzwervingen op het NZH-tramnet bewaard gebleven bij de Stoomtram Hoorn-Medemblik. Foto uit tijdschrift 'De Stad Amsterdam', collectie SNR.

Onder: Loc 6 met drie rijtuigen is juist vanuit de Watergraafsmeer de Oetewalerbrug over de Ringvaart opgereden richting Weesperpoortstation; circa 1910. Fotograaf onbekend, collectie Karel Hoorn.





Even ontstaat er een echt Nederlands tafereeltje op het tijdelijke locdepot HTMU (Herstelpunt Tractie en Materieel Utrecht); 22 juli 1989.

Foto: Remmo Statius Muller.

Juli

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



Remmo Statius Muller haalt herinneringen op

Deze zomer is het dertig jaar geleden dat het evenement NS150 plaatsvond, gespreid over zeven weken, een jubileum waardig. Eén van de activiteiten was de inzet van stoomlocomotieven, niet alleen bij parades maar ook met ritten op het hoofdnet. Omdat er maar weinig inzetbare NS-stoomlocs beschikbaar waren, werd het feest opgeluisterd door locs van museumlijnen en uit het buitenland. Aan de noordkant van Utrecht CS werd een tijdelijk locomotiefdepot ingericht. Al na drie dagen raakte de 3737 defect waardoor ze geen lange ritten meer mocht rijden.

De 41 105 van de Stoom Stichting Nederland nam het over, maar vanwege de dure stookolie werd deze al na twee weken vervangen door de kolengestookte 52 3879. Deze raakte echter ook defect. Daarom werden ook de buitenlandse gastlocs ingezet voor de ritten door ons land, tot plezier van het locpersoneel en de spoorwegfotografen. Op een dag waren vier buitenlandse locs onderweg. En tijdens het poetsen zag ik opeens iets nostalgisch: een NS-depot als in de jaren twintig. De locs hebben slechts enkele minuten zo gestaan en direct na dit fotomoment moest er weer worden gerangeerd. Weg sfeer! De gemaakte opname koester ik tot de dag van vandaag. Op de laatste dag van NS150 zag ik de elf locs tellende karavaan luid fluitend oversteken naar het paradeterrein. Het publiek op het perron had pech; het nog net zichtbare Aegon treinstel vertrok iets te vroeg en reed er voorlangs. Door de verbouwingen en het nieuwe sporenplan rondom Utrecht is een dergelijk evenement anno 2019 ondenkbaar. En daarom denk ik met weemoed terug aan die zomer, nu dertig jaar geleden.



Boven: De Tsjechische ČSD 475.179 keert terug uit Groningen naar Utrecht met de 'Pensioenexpres 47' nabij Den Dolder; 29 juli 1989. Foto: Remmo Statius Muller.

Midden: De Belgische loc 12.004 reed in juni 1989 een 'Sinjoren-express'. In Utrecht kruipt machinist Teles Borreij bijna in zijn loc bij het afsmeren. Foto: René Platjouw.

Onder: 'De grote oversteek'. De laatste van de dagelijkse gekoppelde loctrein van NS150, onderweg van het tijdelijke depot HTMU naar het paradeterrein; 6 augustus 1989. Foto: Remmo Statius Muller.





De nogal gesloten conducteurscabine in Amsterdam verdwijnt. De nieuwe servicebalie moet vooral 'klantvriendelijker' overkomen. Een kaartje kopen kan alleen nog met 'elektronisch geld'. Service wordt belangrijker geacht. Op 9 april 2018 poseert conductrice Gurbet voor haar bestuurder van die dag, René Platjouw. Hij maakte deze foto.

Juli

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



Van conducteur tot servicemedewerker

Gewapend met een tas, kaartjestrommel, geldwisselaar, kniptang, stempel en fluit was zelfs de kleinste tramconducteur een indrukwekkende verschijning. Op de halte als eerste eruit en als laatste erin, af en toe een 'kontje' geven aan een dame die moeite had met de hoge opstap (ondenkbaar in deze '#Me too' tijd). Tijdens een drukke rit worstelde hij zich door de wagen. 'Iedereen voorzien?' Belangrijk werk, want hij zorgde voor het geld dat elke dag moest worden afgedragen bij de kas. Een conducteurshokje met vaste zitplaats maakte het werk iets comfortabeler. Nu liepen de passagiers langs hem/haar heen. In de jaren zestig verdwenen de conducteurs door bezuinigingen en de komst van automaten. Ze werden omgeschoold tot kaartcontroleur, bestuurder of parkeerwachter. Gevolg: zwartrijden en vernielingen. Na proeven met WBL'ers en VIC'ers (wagenbegeleiders en Veiligheid-Informatie-Controle) keerde in de jaren negentig in de hoofdstad de zittende conducteur terug. In Rotterdam werd het voorbeeld gevolgd met een lopende servicemedewerker/conducteur. Hoewel de humor van de conducteurs in Amsterdam legendarisch genoemd wordt, waren ze ook elders niet op hun mondje gevallen en wisten ze altijd ad rem antwoord te geven. Nieuwste ontwikkeling in Amsterdam is de vervanging van de conducteurcabines door een open servicebalie, die vooral een klantvriendelijker uitstraling moet geven. Vanwege de veiligheid rond geld op de wagen kan er echter alleen nog worden gepind; contant betalen kan in de voorverkoop buiten de tram.



Boven: Siebe Sneeep in vol ornaat op de museumtramlijn langs het Amsterdamse Bos; 20 april 2014. Foto: René Platjouw.

Midden: Het was niet altijd druk in de kleine Schindlers van de RET (1976). Foto: John Krijgsman.



Onder: In Rotterdam is sinds midden jaren negentig weer een lopende conducteur/servicemedewerker aanwezig op de tram; 9 oktober 2009. Foto: Anneliese van der Sluis.





NS 2603 passeert met een reizigerstrein van Venlo naar Eindhoven het inrijsein van Helmond; 27 maart 1955.

Foto: Luud Albers.

Juli/Augustus

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



De Beelen, geen succesverhaal

In 1953-'54 kwamen zes dieselelektrische locomotieven van Nederlandse makelij op de baan. Een dieselmotor van Stork-Thomassen, vier elektromotoren van Heemaf en een elektrische installatie van Smit uit Slikkerveer, alles in een gelast stalen casco van Werkspoor. Oorspronkelijk 801-806 genummerd werd de serie uiteindelijk bekend als 2601-2606, met als bijnaam 'Beelen'. Als u de foto (linksonder) bekijkt van Louis J.M. Beel, 1902-1977, (minister-president 1946-48 en 1958-59) kunt u begrijpen dat diens hoge voorhoofd model stond voor deze bijnaam. De locs met asindeling (A1A)'(A1A)' werden toebedeeld aan depot Eindhoven. Van hieruit werden zij ingezet in de reizigersdienst naar Venlo. Ook reden ze tussen Nijmegen en Roermond in de goederendienst. Door de toenemende elektrificatie werden ze naar minder belangrijke lijnen verbannen. Overigens waren de locs technisch geen succes, hoe stoer en karakteristiek hun uiterlijk ook was. Een groot deel van hun slechts vijfjarige leven sleten ze bij de motorenfabriek vanwege talloze gebreken. In juni 1958 viel het doek en volgde sloop.

Boven: Tijdens een NVBS-excursie naar Werkspoor te Amsterdam zijn de bakken van de 802, 803 en 804 zover gereed dat de apparatuur kan worden ingebouwd; 22 maart 1952. Foto: Luud Albers.

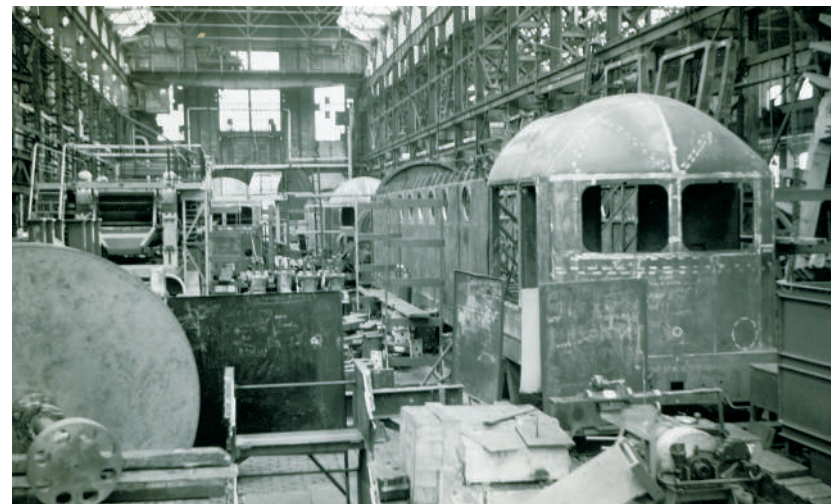
Midden: Tijdens een proefrit van de 801 met een goederentrein aan de haak wordt even in Eindhoven gestopt. De loc staat nog in de grondverf. Later werd dit de 2601.

De foto werd gemaakt door P.S. Postma op 13 januari 1953.

Onder: Een staatsieportret van de 2601.

Fabrieksfoto Werkspoor, digitaal ingekleurd door Nico Spilt.

Links: Minister-president Beel.





Een heerlijke bries waait door het open rijtuig van de Smalspoorstichting. Locjes Sandra en K.A.Neve worden als in een theater omlijst door wapperende gordijntjes; 15 juni 2013.

Foto: René Platjouw.

Augustus

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



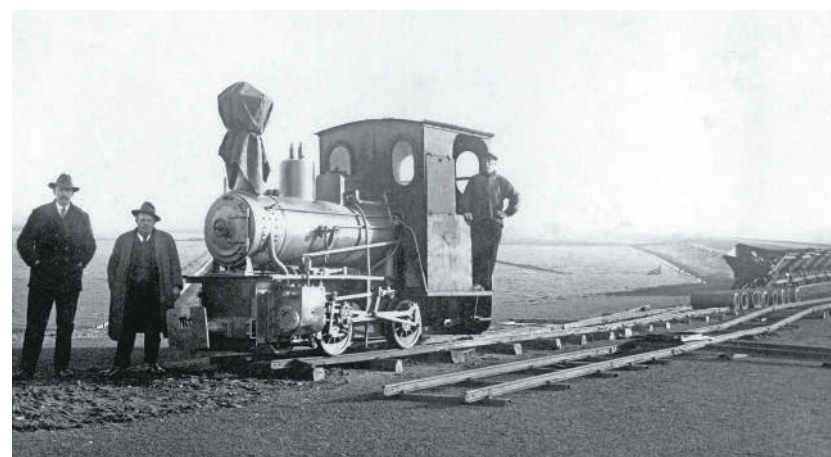
Jeugdsentiment op smal spoor

Bij de Stoomtrein Katwijk Leiden kun je genieten van een ritje langs het Valkenburgse Meer. Stoomlocjes en talloze diesellocjes slepen puffend en hoestend kieplorries of in eigen beheer gebouwde personenrijtuigjes over het smalle spoor. Het materieel komt van ontelbare aannemers en tuinders die met veldspoor hun materialen en groenten vervoerden. Vrachtauto's namen deze taken geleidelijk over. Het twaalf kilometer lange net van het Duinwaterbedrijf Leiden vormde de kiem voor het ontstaan van een smalspoormuseum. Staatsbosbeheer vond dat de rails weg moesten en met hulp van de provincie ontstond een echt museumterrein in Valkenburg. Een legertje vrijwilligers knapt die locomotieven en wagens op en bewaart daarmee een stuk smalspoorgeschiedenis. En je moet al een beetje op leeftijd zijn om je daar nog iets van te herinneren. Roet uitbrakende stoomlocjes met lange rijen kiepwagens vol zand of ploegend met lange heipalen op lorries hoorden bij de wederopbouw in de naoorlogse jaren. Net als de stoomhei-installaties of stoomwalsen nu voltooid verleden tijd. Het Smalspoormuseum is erg in trek bij schoolklassen en de kinderen zien er soms voor het eerst van hun leven kolen. Dan ontstaan er soms ook roetveegpieten...

Boven: Locje K.A.Neve maakt voor de fotografen een rit langs het Valkenburgse Meer met enkele schoongemaakte kiepwagens aan de haak; 31 augustus 2013. Foto: Egbert Elenbaas.

Midden: Breed lachend rangeert Gerard de Graaf met zijn Demag-loc 50 op 15 juni 2013. Foto: René Platjouw.

Onder: Locje Sandra NSS 5 van de grote foto, maar hier is ze nog in dienst bij aannemer Groot uit De Woude, bij de aanleg van de aardebaan voor de weg van Amstelveen naar Schiphol; ca. 1929. Foto: Aannemingsbedrijf Groot, collectie SKL.





Motorwagen 60 (uit de serie 58-62) was in 1922 overgenomen uit Eberswalde, waar het trambedrijf in de tijd van de grote inflatie werd stilgelegd. Deze wagens waren in 1920 gebouwd door Waggonfabrik Gottfried Lindner AG te Ammendorf bij Halle/Saale en hadden dus nog nauwelijks gereden. Lijn 3, de stamlijn van de 'Lindners', in de Lange Viestraat in 1934.

Foto collectie SNR.

Augustus/September

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



1939: Het einde van de Gemeentetram in Utrecht

Al vóór de opening van de elektrische 'Ringlyn' op 20 juni 1906 door de Gemeentetram Utrecht kende de stad paardentrams van de Utrechtsche Tram-Maatschappij. De UTM maakte winst, had een concessie tot juni 1919 en liet zich dus niet zonder slag of stoot verdrijven. De gemeente trok uiteindelijk aan het langste eind. De UTM verdween in september 1907 en het elektrische tramnet groeide uit tot een vijftal lijnen. De eerste wagens, 1-20, vormden de grootste serie die de GTU ooit bezat. Bij uitbreiding van het net kocht men telkens kleine series van enkele wagens. Vaak tweedehands, o.a. uit het Duitse Hamburg en Eberswalde en uit Amsterdam zelfs nog een aantal paardentramwagens. Pas in 1927 werden twaalf nieuwe trams besteld bij Werkspoor, de serie 67-78, die maar één decennium dienst hebben gedaan. Na de komst van de eerste autobussen in 1925 werd begin jaren dertig besloten het stadstramnet op te heffen. Als laatste werd lijn 2 op 30 september 1938 opgeheven. Tot 15 januari 1939 reden op voetbalzondagen nog trams naar het Stadion Galgenwaard. De trams werden gesloopt; alleen de 67-78 vonden voor duizend gulden per stuk een nieuw thuis in Amsterdam, waar ze dienst deden tot in 1961. De zo vroeg opgeheven stadstram werd in de oorlogsjaren jammerlijk gemist.



Boven links: Tijdens een proefrit in 1906 komt motorwagen 7 van de 'Ringlyn' uit de Kaatstraat en rijdt de Stenenbrug op. Prentbriefkaart: collectie SNR. Boven rechts: Motorwagen 57 begon zijn leven als bijwagen in 1908 en is in 1915 tot motorwagen verbouwd. Stationsplein 18 april 1925. Foto: J. Esser. Onder links: Motorwagen 74 op lijn 2A staat te pronken op het Stationsplein op 8 augustus 1934. Foto: W.D.J. Cramer. Onder rechts: De 'Hamburgers' (serie 39-45) waren overgenomen van de Elektrische Bahn Altona-Blankenese. Op de foto van M. van Notten vallen de 39 en 42 op 23 mei 1938 ten prooi aan de slopershamer.





Op 4 juni 2016 reed de 1215, City of Amsterdam een speciale rit voor NVBS'ers. Tijdens een korte pauze in Olst wist Sjoerd Bekhof deze plaat te schieten.

September

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



Smullen op het spoor

Dineren in de trein, wie fantaseert daar nooit over? In 2015 werd het werkelijkheid met het Panorama Rail Restaurant van exploitant Railpromo dat elke zaterdag een rondrit maakte vanuit Amsterdam, via Gouda, Rotterdam en Haarlem.

Met twee eigen rijkstrijtuigen (ex-Franse Spoorwegen) en met als naamgever het gehuurde panoramarijtuig. Dit was met vier andere voor de TEE's Rheingold en Rheinpreil gebouwd. Als trekkracht diende de zwarte loc 1252 (ex-NS 1225), die in particulier eigendom is.

Tijdens de drie uur durende rit konden de gasten genieten van een door topkoks samengesteld menu. De 1251 - eveneens in particulier bezit - werd in het voorjaar van 2016 in een door de eigenaar Railpromo ontworpen kleurstelling gestoken en met het oude nummer 1215 voor de trein gezet. De reacties waren wisselend, maar opvallend was het in elk geval wel. Later in dat jaar verdween het panoramarijtuig uit de trein. Het staat sindsdien in Roosendaal af te wachten wat komen gaat. De trein heeft in 2017 een naamswijziging ondergaan, hij heet nu Amsterdam Dinner Train, en in dat jaar leverden verschillende locomotieven tractie. In 2018 verschenen twee in een nieuwe kleuren gestoken locs, 101001 (ex-NS 1781) en 101002 (ex-NS 1772). Ook de 1775 is door Railpromo van NS overgenomen.

Boven: Op 21 augustus 2015 begon de geschiedenis van het Panorama Rail Restaurant. Op zijn ronde door de Randstad komt de trein door Hogebrug tussen Woerden en Gouda. Foto: Bob Visser.

Midden: Een interieurfoto in de uitzichtkoepel van het panoramarijtuig tijdens een excursie op 4 juni 2016. Foto: René Platjouw.

Onder: De Railpromotrein is onderweg bij Bloemendaal tijdens een rit door Noord-Holland, met de beide locomotieven serie 101, ex NS-serie 1700; 20 mei 2018. Foto: Matthijs Schreurs.





Twee door Stichting Tramwerk opgeknapte trams in de sinds 13 oktober 2017 tramloze Witte de Withstraat in Amsterdam tijdens een rondrit op 31 oktober 2010.

Foto: Karel Hoorn.

September/Oktober

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



Links: Het aanbrengen van strijkijfers is een precies werkje met een bevredigend resultaat. Zo krijgt een wagen zijn identiteit terug. Foto: Erik Schötker

Tramwerk werkt

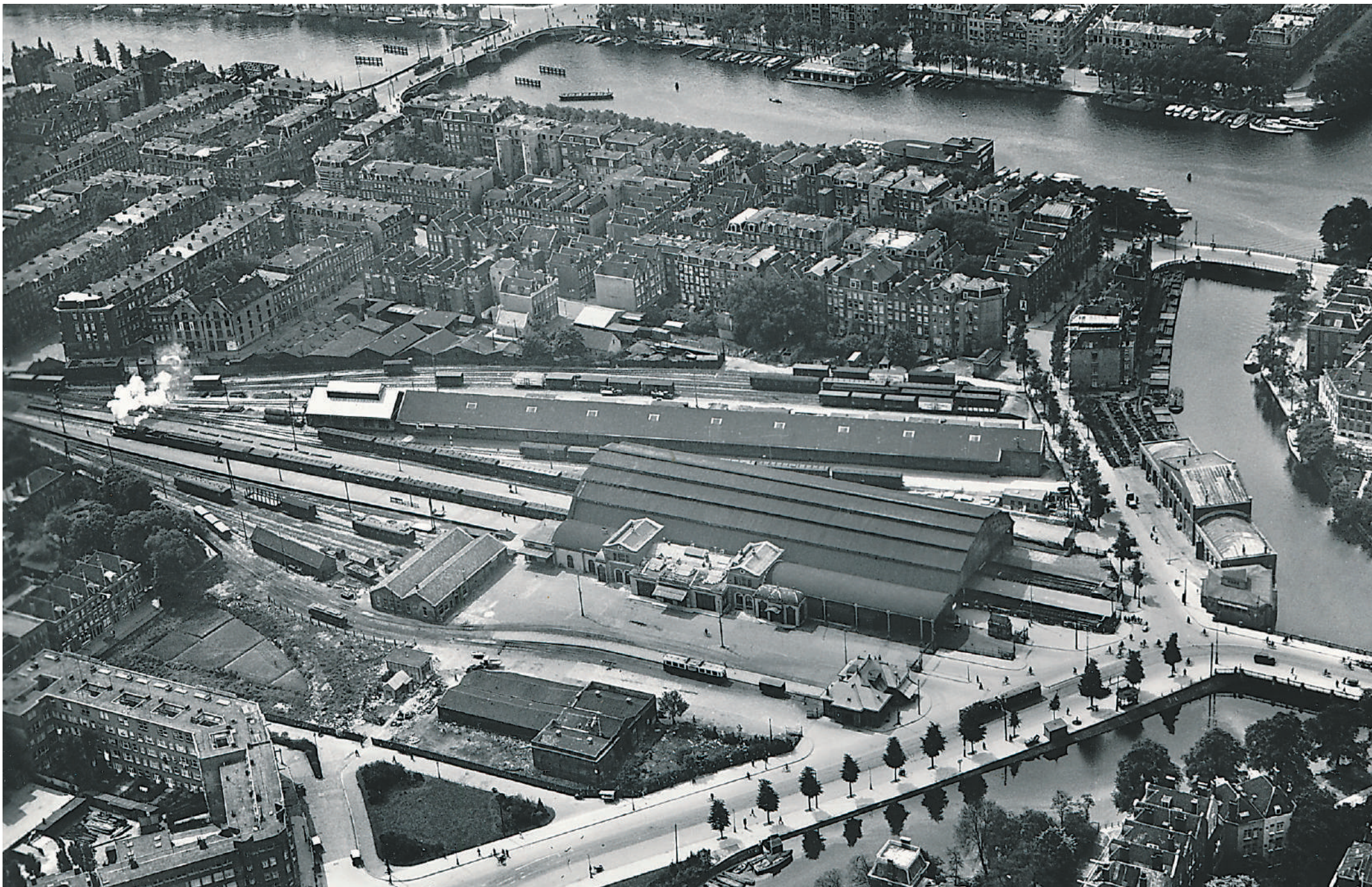
De Stichting Tramwerk is in 1999 opgericht door de Tramweg-Stichting om mensen in dienst nemen via het 'Melkert-banenplan'. De regering verleende subsidie om langdurig werklozen weer aan een baan te helpen. Twee bij de restauratie van de Amsterdamse motorwagen 307 betrokken personen kwamen daarvoor in aanmerking. Zo kreeg het herstel van antieke trams een officiële basis. De 307 werd vrijwel geheel opnieuw opgebouwd. De HTM stelde ruimte beschikbaar in de werkplaats van de remise Lijsterbesstraat waardoor het mogelijk werd daarna een Amsterdamse Union aan te pakken. Deze wagen kreeg een dubbele identiteit; hij wordt afwisselend als Amsterdamse 72 en als Haagse 2 gebruikt. In de afgelopen twintig jaar werden ook de Haagse Buitenlijner 58 en de Amsterdamse middeninstapbijwagen 946 opgeknapt. Voor het Spoorwegmuseum werd het NCS-paardentramrijtuig 16 gerenoveerd. In 2018 was een honderdjarig Amsterdams grootbordestramstel aan de beurt. Kennis en vakmanschap zijn zo groot dat behalve het intensieve restauratiewerk zelfs twee nieuwe sleepringschakelkasten voor de 307 zijn gebouwd. De keurmeester had zo iets nog nooit gezien.

Boven: In de werkplaats aan de Haagse Lijsterbesstraat wordt op 18 mei 2014 de beplating gestript van de Amsterdamse middeninstapbijwagen 946. Foto: Raymond Naber.

Midden: Een apart en langdurig werk was het passend maken van de balkons van HTM-Buitenlijner 58. Deze wagen werd volledig gereviseerd en snort weer als nieuw over de rails. Raymond Naber maakte de foto op 4 maart 2012.

Onder: In opdracht van het Spoorwegmuseum werd het NCS-paardentramrijtuig 16 gerestaureerd. We zien het resultaat tijdens een eenmalige proefrit op 17 oktober 2011 op de Nieboerweg in Den Haag. Foto: Stichting Tramwerk.





Omstreeks 1935 is deze foto gemaakt van het Weesperpoortstation en omgeving. De perrons lopen door tot aan de Ruyschstraat en het lijkt erop dat de trein net is vertrokken. Het station staat op de plaats van de huidige Wibautstraat met de Amstelcampus van de Hogeschool Amsterdam. Op de voorgrond ligt de Mauritskade. Het tramstel is vermoedelijk een lijn 6. De tram passeert het tramstation van de Gooische Stoomtram. Aan de andere kant van dit gebouwtje staat een dieselmotorwagen van de serie 10-19 uit 1929. Boven in beeld stroomt de Amstel.

Foto: collectie SNR.

Oktober

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



Van Weesperpoort naar Amstel

Het Weesperpoortstation uit 1843 (architect L.J.A. van der Kun) was het Amsterdamse beginpunt van de Nederlandsche Rijnspoorweg-Maatschappij, die treinen richting Arnhem exploiteerde. In 1863 werd het station verbouwd/uitgebreid en kreeg het een overkapping. Via een verbindingsboog langs de Vrolijkstraat was het station ook met het Centraal Station (daterend uit 1889) verbonden. Eind jaren dertig van de vorige eeuw werden in Amsterdam de 'Spoorwegwerken Oost' uitgevoerd, waarbij de voordien laaggelegen sporen op een zes meter hoog dijklichaam kwamen te liggen. Veertien overwegen werden vervangen door een twintigtal viaducten en onderdoorgangen. In 1939 opende Koningin Wilhelmina op 15 oktober het Amstelstation en werd het Weesperpoortstation overbodig. NS-architect H.G.J. Schelling en architect van de gemeente Amsterdam J. Leupen waren de ontwerpers van dit nieuwe station met zijn ruime hal. Kunstenaar Peter Alma zorgde voor fraaie wandschilderingen. Theo van Rijn vervaardigde een plastiek op de gevel en een beeld in de hal, genaamd 'Terugblik en Toekomst der Spoorwegen'. Sinds 1977 worden de middelste sporen door de Amsterdamse metro gebruikt.

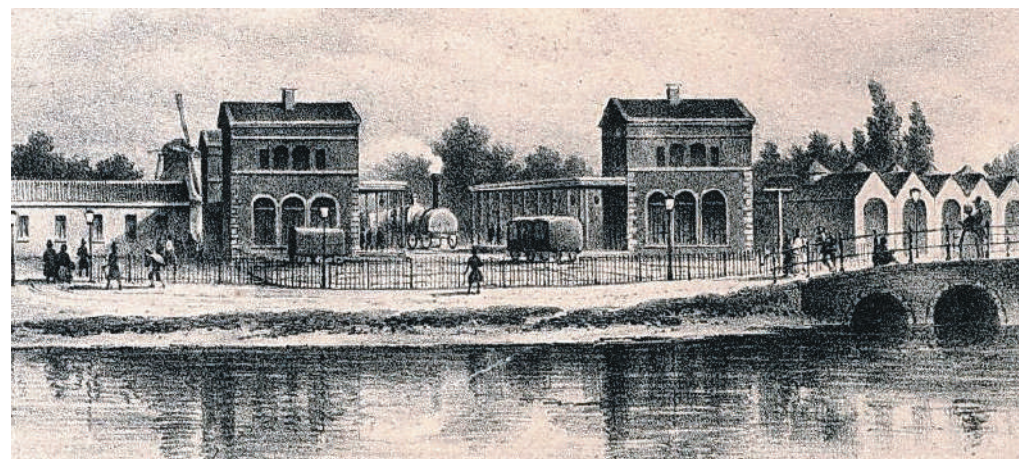
Boven: Het Amstelstation in 1939.

Prentbriefkaart: collectie SNR.

Midden: De hal van het Amstelstation met een van de twee schilderijen van Peter Alma; november 2007. Foto: René Platjouw.

Rechtsonder: Een afbeelding van het eerste gebouw van station Weesperpoort in 1843.

Linksonder: De andere schildering van Peter Alma; november 2007. Foto: René Platjouw.





Op 4 oktober 2009 passeert loc 1185 Dordrecht Zuid met zeven NMBS-rijtuigen als Intercity Amsterdam - Brussel.

Foto: John Krijgsman.

Oktober/November

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



Belgische meerspanninglocomotieven in Nederland

Elektrische locomotieven waren van oorsprong beperkt tot hun eigen spanningsgebied. Locs die op meer dan één bovenleidingspanning kunnen rijden zijn fascinerend omdat de overgang van spanning vaak samenvalt met landsgrenzen, waardoor ze vooral internationale treinen trekken. In Frankrijk en België begon men vanaf de jaren vijftig met de ontwikkeling van meerspanninglocs, omdat Frankrijk naast de 1500 volt gelijkspanning een net met 25kV-wisselspanning inrichtte. Daarnaast hebben de buurlanden van België drie andere spanningen dan de 3000 volt gelijkspanning van de NMBS. Dat leverde vanaf 1963 de reeksen 15, 16, 18 en 25.5 op. De driespanninglocs reeks 15 voor de dienst Amsterdam - Parijs en de tweespanninglocs reeks 25.5 voor de Beneluxdienst Brussel - Amsterdam. De vierspanninglocs reeksen 16 en 18 (tevens geschikt om onder Duitse bovenleiding te rijden) hebben ook wel in Nederland gereden, maar tot vaste diensten kwam het niet. In 1986 kreeg de Beneluxdienst nieuwe exemplaren, de Belgische reeks 11.8. Door de liberalisering van het Europese spoorvervoer en het voortschrijden van de techniek kwam er een einde aan de ontwikkeling van meerspanningslocs door de nationale spoorbedrijven. De spoorwegindustrie levert tegenwoordig elektrische locomotieven die met allerlei bovenleidingspanningen en beveiligingsystemen overweg kunnen, afhankelijk van de gebruikte software.

Boven: Na hun vertrek uit de Beneluxdienst werden de locs van de reeks 25.5 onder andere ingezet in de goederendienst tussen België en de Kijfhoek. De 2558 bij Dordrecht Zuid met trein 44800 naar Somain in Frankrijk; 21 maart 2009. Foto: Bob Visser. Midden: De reeksen 16 en 18 kwamen een enkele keer de grens over. De 1608 staat op 11 december 1972 op het station van Roosendaal. Foto: John Krijgsman. Onder: De driespanningslocs reeks 15 waren gebouwd voor de treinen tussen Parijs en Amsterdam. Wegens het ontbreken van ATB mochten ze vanaf 1 januari 1988 niet meer in Nederland komen. Op 10 mei 1987 rijdt de 1502 met de D286 langs de molen bij Lisse. Foto: John Krijgsman.





Een fraaie foto van twee omnibussen op de Dam in Amsterdam omstreeks 1876. Zij hebben hun standplaats ingenomen naast het beeld van de Nederlandse maagd (in de volksmond 'Naatje'). Voor de duidelijkheid: Naatje moest niet verdwijnen voor de elektrische tram. Het beeld was dermate bouwvallig geworden dat ledematen ervan af vielen. Met 'Hollandsche-Spoor' werd het HSM-station Willemspoort bedoeld. Op het bovendek van de omnibus was het in de zon lekker toeven en vast geen probleem om rustig de vertrektijd af te wachten.

Foto: collectie Karel Hoorn.

November

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



Per omnibus naar het station

In het tweede kwart van de negentiende eeuw waren de steden nog klein en overzichtelijk. Te voet kon men naar het werk, binnen of net buiten de stadswallen. Welgestelden gebruikten hun koets in de stad en voor reizen tussen de steden was er de trekschuit of de postkoets. De komst van spoorlijnen heeft ook de aanzet tot stedelijk openbaar vervoer gegeven. De reis over de nieuwe spoorweg eindigde meestal buiten de stadswal, op een punt waar 'des reizigers bestemming' niet was gelegen. Voor grote aantallen reizigers waren koetsen te klein zodat particulieren brood zagen in het verder vervoeren van de treinreizigers. Daarmee waren de eerste omnibusdiensten geboren. Gevechten met de koetsiersdiensten waren niet ongebruikelijk; zij zagen de omnibus als broodroof. De exploitanten beconcurrerden elkaar stevig zodat een aantal roemloos ten onder ging. In Amsterdam ontstond in 1872 de AOM (Amsterdamsche Omnibus-Maatschappij), die na een succesvol begin in 1875 ook de eerste paardentrams ging exploiteren. In tegenstelling tot de over de keien hobbende omnibussen reed de paardentram soepel over gladde rails. De aanleg en uitbreiding van het paardentramnet hebben de meeste omnibusdiensten vervangen. Omnibussen reden ook in kleinere plaatsen. Op Terschelling verzorgde de firma Cupido tussen 1910 en 1926 met een omnibus het vervoer van bootpassagiers over het eiland, later vervangen door een gewone autobus.

Boven: Hoewel er geen tramrails aan te pas kwamen, tooide de firma Cupido haar omnibussen toch met de naam 'Terschellinger Tramdienst', zoals te zien is op deze opname uit 1912.

Prentbriefkaart: collectie P.H. Kiers.

Midden: Uit Den Haag een plaatje van de Nederlandsche Omnibus-Maatschappij. Zij had maar één lijn in exploitatie; van Duinoord naar station Staatsspoor. De opname op het Buitenhof is van circa 1903. De paardentram erachter is er een uit de vele series vierramers in Den Haag. Prentbriefkaart: collectie SNR.

Onder: In Rotterdam kunt u een originele omnibus uit de Maasstad bewonderen in de RoMeO-remise Hillegersberg. Dat dit voertuig uit 1878 nog bestaat is te danken aan de RET die het steeds bij de museumtrams bewaard heeft. Foto: Bas Schenk.





Laboratory Coach 5 van het technisch onderzoekcentrum van British Rail in Derby is op 9 oktober 1976 aangekomen in Rotterdam CS om in Nederland meetritten te gaan uitvoeren. Het is een verbouwd dieseltreinstel Class 103 'Park Royal'.

November/December

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



Vreemde eenden op het spoor

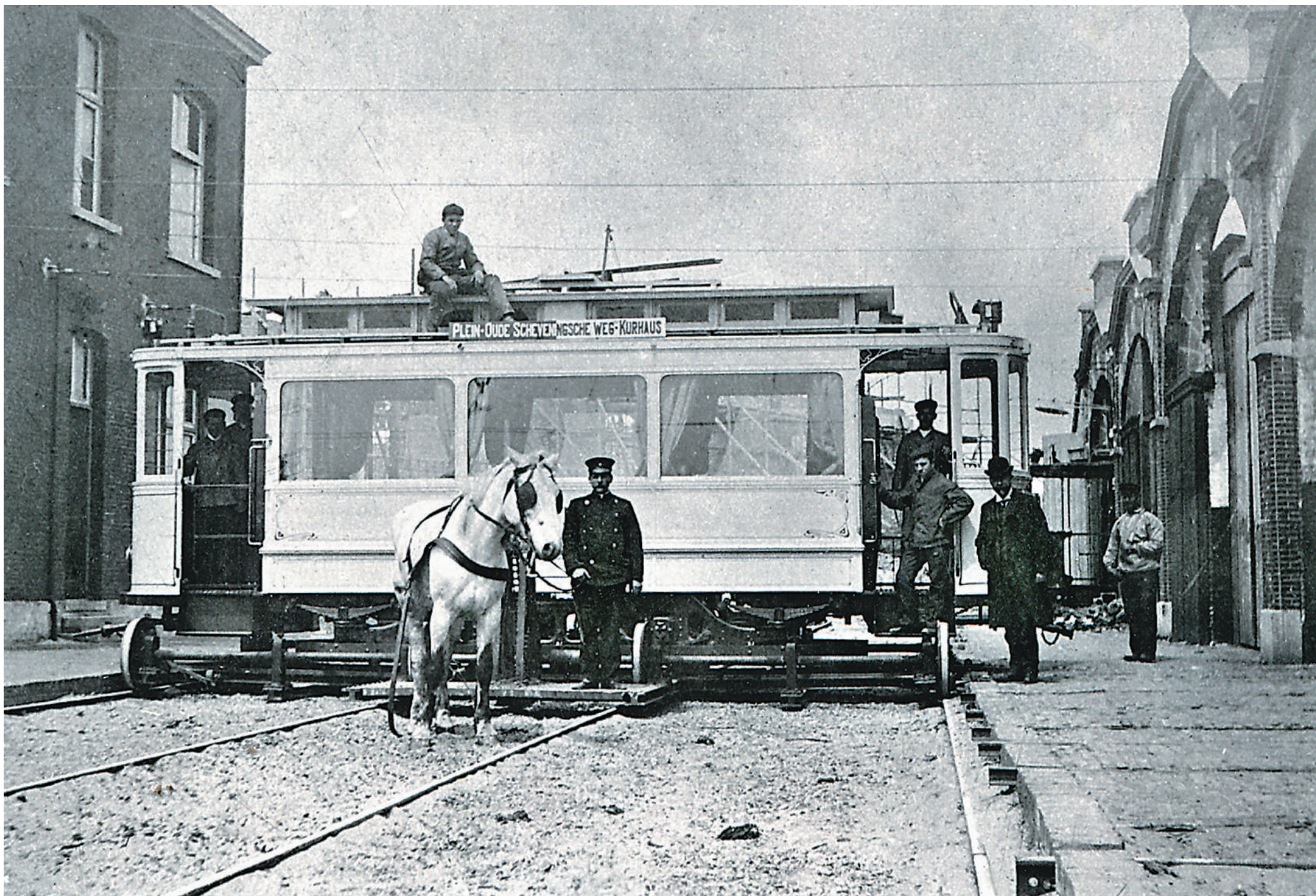
Buitenlands spoorwegmaterieel geeft soms een boeiende afwisseling op de Nederlandse rails. Zoals in 1976, toen meettreinen van British Rail en de Zwitserse firma Speno in Nederland waren. De Britse trein was naar het continent gekomen via de spoorveerverbinding tussen Harwich en het Belgische Zeebrugge. Een jaar later schafte NS een eigen ultrasoonmeetwagen aan. Een andere vreemde eend verscheen op 13 augustus 1977 in Amsterdam CS. De buurlandtreinen tussen Amsterdam en het Ruhrgebied bestonden in die tijd uit rijtuigen van het type 'Silberling' van de Deutsche Bundesbahn. Blijkbaar was een stam rijtuigen van de S-Bahn RheinRuhr in een trein naar Amsterdam terechtgekomen. Waarbij het stuurrijtuig - dat als gewoon getrokken rijtuig meereed - de indruk wekte dat er een proefbedrijf voor een toekomstige S-Bahn Amsterdam was ingericht. Bij de afbraak van het spoorviaduct door de Rotterdamse binnenstad in 1993 bracht de sloper een speciale trein op de baan. Vier containers op lorries werden voortbewogen door een locje met een (Oost-)Duits verleden. Het werd in 1955 gebouwd door de Lokomotivfabrik Karl Marx in Potsdam-Babelsberg en deed dienst op spooraansluitingen van kazernes van de Nationale Volksarmee, tot die in 1990 opging in de Deutsche Bundeswehr. Via een tussenhandelaar kwam het locje in Nederland terecht.

Boven: Op 13 augustus 1977 staat een rijtuigstam van de S-Bahn Rhein-Ruhr in Amsterdam CS gereed voor vertrek als trein 2303 naar Hagen Hbf.

Midden: Tweeassig meetvoertuig SM 125 van spooronderhoudsbedrijf Speno passeert in 1976 Rotterdam CS.

Onder: Bij de afbraak van het Rotterdamse 'luchtspoor' zette sloopbedrijf Schotte een speciale trein in, met een in de DDR gebouwd diesellocje type N4. Op 27 oktober 1993 werd gewerkt nabij de Lombardkade. Alle foto's: John Krijgsman.





Meestal wordt een paard vóór de wagen gespannen, maar niet hier in de remise Scheveningen. Zojuist is de nieuwe motorwagen 21 afgeleverd. Met de traverse wordt de wagen in de hal gebracht. mei 1905.

Foto: HTM, collectie SNR

December

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



Traverses, heen en weer

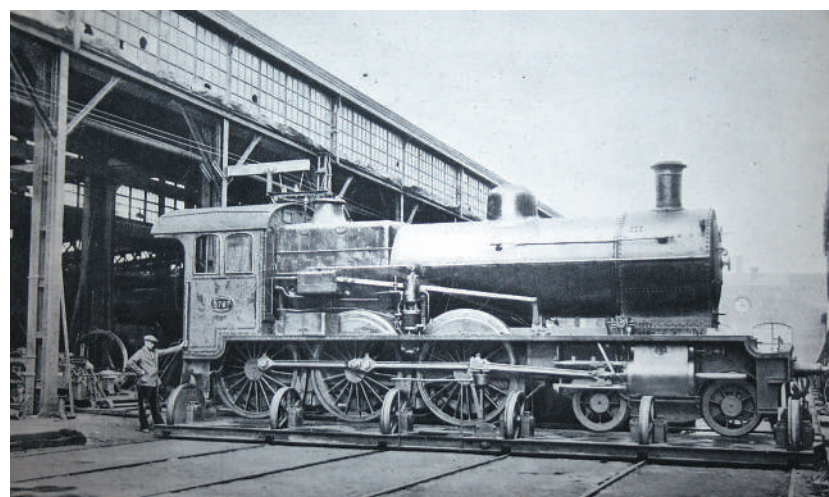
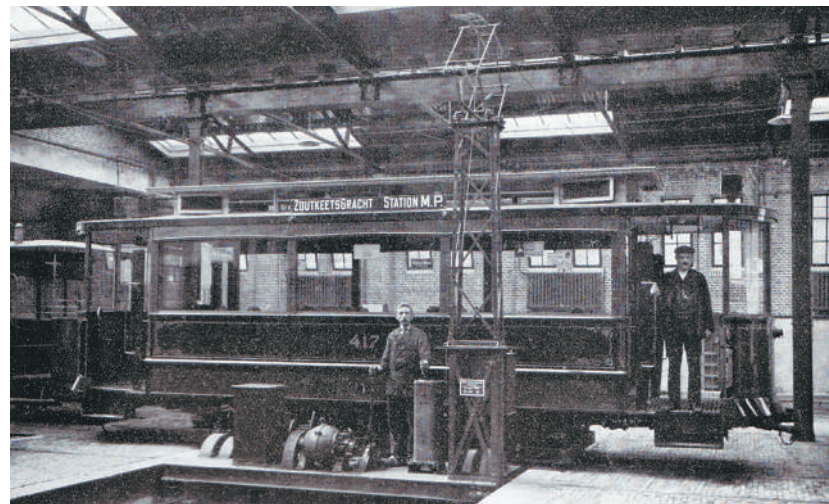
Om bij een wagenloods met veel sporen geen uitgebreid wisselcomplex te hoeven aanleggen werd de traverseerinrichting ontwikkeld, waarbij de railvoertuigen haaks op het spoor verplaatst konden worden. Het woord 'traverse' stamt uit het Frans omstreeks 1580 en betekent zoveel als een dwarswal bij verdedigingswerken. Dwarssprong is een andere betekenis. Bij spoor- en tramwegen kwamen (en komen) traverses veel voor in remises en werkplaatsen. De uitvoering varieert van licht tot heel zwaar. Waren de traversebruggen aanvankelijk kort en geschikt voor het kleine materieel van vroeger, al snel werden ze langer en zwaarder. Vandaag de dag kunnen hele metrostellen op deze manier verplaatst worden. De aandrijving is heel gevarieerd; bij de HTM begon men zelfs met een paard als trekkracht.

De Haarlemse firma Figee bouwde in Nederland elektrische traverses met een stelling waarop een stroomafnemer stond. Later gebouwde traverses gebruikten een oprolbare stroomkabel.

Boven: De traverse in de remise Brouwersgracht te Amsterdam, geleverd door de firma Figee uit Haarlem, was voorzien van bovenleiding en een pantograafje. De schakelkast en de elektromotor op de traverse zijn duidelijk zichtbaar. Op de traverse een van de nog vrijwel nieuwe bijwagens uit de serie 401-420, die al snel tot motorwagens 301-320 werden verbouwd, ca. 1912. Foto: collectie Karel Hoorn.

Midden: Op 21 april 2015 fotografeerde John Krijgsman de aankomst van het Rotterdamse metrorijtuig 5354 bij de Centrale Werkplaats aan de Kleiweg.

Onder: Voor het overbrengen van de ene naar de andere werkhal beschikte men in de Hoofdwerkplaats Tilburg over een traverse, die daar de naam 'rolwagen' droeg. De foto komt uit een informatieboekje van NS.





De 1615 van DB Cargo doet op 11 december 2017 bij Krabbendijke sneeuw opwaaien met een gaskettrein naar de Sloe.

Foto: Bram Zuidweg.

December

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



Kleurrijke 1600'en

Sinds de buitendienststelling van de locomotieven serie 1600 bij NS hebben ze hun weg naar particuliere spoorgoederenvervoerders gevonden. Het zijn voor die markt aantrekkelijke machines omdat ze met relatief lage kosten na een revisie of opknapbeurt nog jaren mee kunnen in het binnenlandse verkeer. Nadeel is dat een trein naar het buitenland aan de grens van tractie moet wisselen. Emmerich kan niet meer bereikt worden onder 1500 volt en ATB door de verbouwing naar het beveiligingssysteem ETCS en 25 kV bovenleidingsspanning. Grensstation Venlo heeft boven de goederensporen slechts niet-omschakelbare bovenleiding. Daarom is Bad Bentheim een veel door de 1600'en gebruikte grensovergang. Sinds de overdracht naar andere eigenaren verschijnen ze ook in nieuwe kleuren. Toen Railion omgevormd werd naar DB Schenker (het huidige DB Cargo) liet ze de locs die nog dienstdeden rood schilderen. Bij ACTS/Husa werden ze oranje met blauw en een groot wit vlak op het front. Locon schilderde haar acht 1600'en oranje. Rotterdam Railfeeding heeft de 4401 en 4402 in haar oranje-gele huisstijl gebracht. EETC liet het deels aan haar opdrachtgevers over; zo werden de aan CapTrain verhuurde 1618, 1619 en 1621 in een kleurencombinatie gebracht die was geïnspireerd op hun Franse soortgenoten van de SNCF-serie BB15000. Van HSL Logistiek werd in 2017 de toelatingsovereenkomst met ProRail ingetrokken. Tot het eind reed ze met de zwart-wit geblokte 1832.

Boven: Bij Zenderen heeft John Krijgsman de 1619 van RailLogix van opzij gefotografeerd. De typische lijnen van de Franse ontwerper Paul Arzens komen duidelijk naar voren. De Fransen gaven de neus een bijnaam: 'Nez cassé' ofwel 'gebroken neus'; 18 februari 2016.

Midden: De in Captrainkleuren gestoken 1612 met een gasketeltrein naar de Sloe bij Krabbendijke op 2 februari 2018. Foto: Bram Zuidweg.

Onder: De 1606 van Husa met Leeuwardenshuttle naar de Maasvlakte rijdt de boog naar Nijkerk in op 29 maart 2011. Enkele weken later verviel deze treindienst. Foto: Bob Visser.



Beste NVBS'ers en andere liefhebbers van railvervoer, Wellicht heeft u al uitgekeken naar de kalender voor 2019. De vijf samenstellers, die u onderaan dit blad kunt zien, hebben met veel plezier 26 gevarieerde onderwerpen geselecteerd. Dan volgt een speurtocht naar ontbrekende gegevens en het opmaken van de bladen. Wij hopen dat het resultaat u plezier bezorgt. Of het nu een plaatje uit het heden is of een herinnering uit het verleden. Een verleden dat misschien ver voor uw geboortedatum ligt. Het beschikbaar komen van vrijwel onbekende oude foto's maakt dat de kalender iets nostalgischer is geworden, maar de aandacht voor het heden blijft. De oude foto's komen vaak uit de SNR-collectie. Met het materiaal dat de NVBS bezit wil de vereniging graag meer naar buiten treden.

Onze oproepen in Op de Rails en op Facebook leverden ook een aantal bijdragen op van tot nu toe niet bekende fotografen. Dank aan degenen die materiaal leverden. Vaak is het moeilijk kiezen, terwijl een aantal foto's al apart is gehouden voor een volgend jaar. Wees dus niet teleurgesteld als uw foto niet gebruikt is. We proberen de kalender meer van, voor en door alle NVBS'ers te maken. Dank ook aan onze helpende handen, zoals de meelezers, die ons behoeden voor missers. En natuurlijk dank aan drukkerij Damen Grafia in Haarlem die weer prima uitvoering gegeven heeft aan onze wensen en gedachten. Het eindresultaat bieden wij u graag aan.

Namens de Kalendercommissie de allerbeste wensen en veel gezondheid in het nieuwe jaar,
Karel Hoorn.

1 juli 2018

Kalender@nvbs.com

Foto voorblad: Op 7 april 2018 passeert Lint-treinset 39 van Keolis in de nieuwe kleuren van Blauwnet de overweg van de Diepenheimseweg in Goor. Foto René Platjouw.

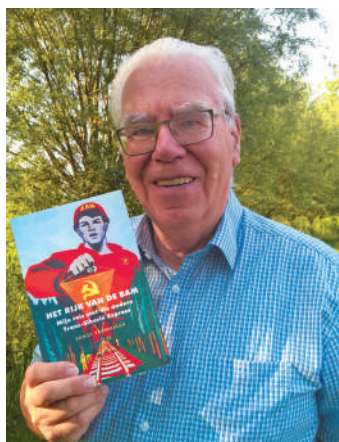
Foto achterblad: Op de grens van 2018 en 2019 zijn in Den Haag de oudste en de nieuwste trams van ons land in dienst. Weliswaar zijn in Utrecht nieuwere wagens afgeleverd, maar die rijden nog niet in de gewone dienst. Op het Spui rijden op 5 juni 2018 achter elkaar de wagens 3095 (uit 1984) en 5049 (2015) op de lijnen 16 en 9. Foto: Karel Hoorn.



Over de NVBS

De NVBS bestaat sinds 1931 en brengt mensen met een passie voor railvervoer samen. De leden krijgen het maandblad Op de Rails met veel nieuws en een breed scala aan artikelen over spoor en tram in 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, tekeningen en documenten) op spoor- en tramgebied zijn bijeengebracht. In de bibliotheek zijn 25.000 boeken te leen, de winkel verkoopt nieuwe- en tweedehands boeken, tijdschriften en dvd's. De vereniging organiseert bijeenkomsten en excursies in het hele land.

Meer weten? Kijk op nvbs.com, of lees onze nieuwsbrief op nvbs-actueel.com



V.l.n.r.:

Karel Hoorn
John Krijgsman
René Platjouw
Sjoerd Bekhof
Bob Visser

