

Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen

2020





In de winter van 1962/63 had de Amsterdamse sneeuwdienst het druk. Op verschillende dagen werden zelfs de beide sneeuwveegmotorwagens ingezet (Sv1 uit 1905 en Sv2 uit 1912, beide gebouwd door McGuire & Cummings uit Chicago). De 'V' in de sleepbeugel staat niet voor 'Veegwagen' maar voor 'Voorrang'. Volgens instructie dienden wagnvoerders van passerende trams bij nadering van een sneeuwveger hun wagen stil te zetten. De sneeuw op het verwarmde wissel met het afbuigende spoor naar de Roetersstraat is gesmolten. De pekkel uit de tank van pekkelwagen P14 heeft effect op het rechter spoor. Chris Rademaker maakte deze foto in de Sarphatistraat op 30 december 1962.

December/Januari

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



Sneeuw in de stad

Wanneer het gaat sneeuwen zijn de railvervoerbedrijven tegenwoordig in rep en roer. De spoorwegen dunnen op voorhand de dienstregeling uit, de HTM kent een noodnet dat zo is ontworpen dat zo min mogelijk (onverwarmde) wissels moeten worden omgelegd. Hoe anders was dat 40 of meer jaar geleden. Toen hadden onze grote steden een flink aantal pekelwagens ter beschikking met een speciale pekeldienst. Voor hevige sneeuwval had Amsterdam zelfs twee Amerikaanse sneeuwveegwagens paraat. Van dat Amsterdamse winterpark, dat eens 22 wagens telde, is bij het GVB niets meer over. Rotterdam heeft eveneens geen wintermaterieel meer, maar kan bij sneeuwval de hulp inroepen van RoMeO om volgesneeuwde vrije trambanen weer berijdbaar te maken. Den Haag is de enige stad die weer pekeltrams kent, mede vanwege de vele vrije banen, die niet kunnen profiteren van de op straat gestrooide pek. Als enige bedrijf is de HTM zich bewust dat droge sneeuw slecht stroom naar de rails doorlaat. Elektronica in moderne trams kan in het geheel niet omgaan met korte stroomonderbrekingen die sneeuw veroorzaakt. Op 20 december 2009 heeft 16 cm sneeuw en enkele graden vorst het hele Haagse tramnet tot stilstand gedwongen.

Boven: De NZH nam op lange trajecten twee pekelaanhangers mee. Op 6 februari 1941 sleept locomotief A1001 twee pekelwagens uit de serie H1-8 over de Schenkweg in Den Haag. Foto: D. Renzenbrink.

Midden: In de nacht van 11 december 2017 houden medewerkers van RoMeO de sporen op de Nesserdijk in Rotterdam met vierasser 2605 vrij van sneeuw. Foto: Bas Schenk.

Onder: Gelede pekeltram 3024 op de Nieuwe Parklaan in Scheveningen; 10 december 2017. Foto: Karel Hoorn.





Fyra-treinstel 4808 heeft op 6 januari 2013 zijn rit vanaf Brussel overleefd en loopt binnen in Amsterdam Centraal. De geschiedenis van deze treinstellen bij NS is wel heel kort gebleven.

Foto: Bob Visser.

Januari

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

ICE



Fyra



Snel het land uit

Met de introductie van stroomlijnmaterieel in de jaren dertig baarden de Nederlandsche Spoorwegen opzien in binnen- en buitenland. Het imago van snelheid straalde er toen van af. In de afgelopen decennia heeft men in de ons omringende landen niet stilgezeten, getuige de komst van hogesnelheidstreinen en -lijnen. De TGV (Train à Grande Vitesse) in Frankrijk, ICE (InterCity Express) in Duitsland en het bijbehorende netwerk van hogesnelheidslijnen lieten NS, waar het gaat om snelle treinen, ver achter zich. Ook België heeft voortvarend een netwerk van hogesnelheidslijnen aangelegd om de Franse en Duitse treinen snelle doortocht te verlenen. Op het Nederlandse hoofdrailnet kan op slechts twee trajecten met 160 km/uur gereden worden, maar het meeste NS-materieel mag niet sneller dan 140. Na het moeizame gereedkomen van de hogesnelheidslijn Schiphol-Rotterdam-Antwerpen kan de Thalys daar laten zien wat 300 km/uur betekent. De 'Fyra'-treinstellen van NS/NMBS waren goed voor 250 km/uur, maar ze hebben door een veelheid van problemen slechts kort gereden. Sinds 2018 rijdt ook de Eurostar met hoge snelheid over onze HSL naar Brussel en London-St.Pancras. NS verwacht in 2021 voor het eerst eigen IC-treinstellen met een maximumsnelheid van 200 km/uur te gaan inzetten.

Midden: Na Zevenaar verlaat de ICE ons land richting Keulen en Frankfurt/Main. ICE-treinstel 4653 van NS passeert Spurt 255 'Harm Edens' van Arriva in het station; 7 april 2013. Foto: Egbert Elenbaas.

Onder: Op 22 maart 2019 legde René Platjouw een aantal internationale treinen vast op één foto. Eurostar 4034/33 vertrekt in de richting Brussel en Londen, de E186 020 staat gereed voor een rit naar Breda. Thalys 4532 is uit Parijs aangekomen. Daarnaast zien we de E186 142 met een intercity direct uit Breda en helemaal rechts de IC naar Berlijn.

Links: logo's ICE, Fyra, Thalys, Eurostar.



Boven: Tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep ligt de HSL-Zuid naast de Schiphollijn naar Leiden. Thalys-treinstel 4343 passeert Nieuw-Vennep in een speciale Tour de France beschildering; 11 mei 2012. Foto: René Platjouw.





Station Valkenburg vormt een prachtig decor voor deze Akkutriebwagen ETA 515 567-6 van de DB. De wagen is onderweg van Maastricht naar Aken.

John Krijgsman nam deze foto op 6 augustus 1988.

Januari/Februari

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



Degelijke bouwkunst

Al het rollend materieel op deze pagina is inmiddels verdwenen.... Wat bleef is het uit 1853 daterende station van Valkenburg. Architect Jacobus Enschedé ontwierp voor de Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij (AM) het op een kasteeltje gelijkend gebouw en benutte daarvoor de lokaal beschikbare zachte mergelsteen. Verschillende tractievormen zijn er sinds de opening voorbij gereden.

De accumotorwagen van de DB tussen Maastricht en Aken volgt de oorspronkelijke route van de op 23 oktober 1853 geopende eerste internationale spoorweg van ons land. Stoomtreinen van NS, en decennia later van de museummaatschappij ZLSM hulden de torentjes in hun rook. Tussen 1963 en 1995 reden vanuit verschillende delen van ons land de zogenaamde Valkenburg Expressen, die vakantiegangers zonder overstappen naar het Limburgse heuvelland brachten. Tegenwoordig passeren vrijwel alleen nog elektrische GTW-treinstellen van Arriva; het aloude mat'46 is voltooid verleden tijd, zelfs in het klein in Madurodam.



Linksboven: Stoomloc 1040 van de Zuid-Limburgse Stoomtrein-Maatschappij loopt op 7 augustus 2012 om op het emplacement. Foto: Anneliese van der Sluis.



Rechtsboven: Twee treinstellen Plan U rijden als Valkenburg Express van en naar Zwolle; 6 augustus 1988. Foto: John Krijgsman.

Linksonder: Het NS-geel maakte in 2006 plaats voor Veolia-wit. Hier halteert treinstel 502 op weg van Kerkrade Centrum naar Maastricht Randwyck op 5 mei 2010. Foto: Bob Visser.

Rechtsonder: Ook in Madurodam vinden we het karakteristieke gebouw van station Valkenburg.

Raymond Naber legde er op 26 oktober 2014 een treinstel mat'46 vast.





HTM 3115 draait als lijn 12 naar Duindorp het Stationsplein bij station Hollands Spoor op. Hij komt langs een van de nieuwe eilandperrons met de fraaie houten kap. Op 26 januari 2018 werd het vernieuwde stationsplein bij Hollands Spoor in gebruik genomen. René Platjouw maakte deze foto twee weken later op 11 februari 2018.

Februari

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



Een nieuw Stationsplein in Den Haag

Het Stationsplein voor station Hollands Spoor is in de loop der jaren meermalen aangepast aan de behoefte van de tijd. Op 26 januari 2018 opende de Haagse burgemeester Krikke het Stationsplein opnieuw. Na maanden van opbrekingen (waarbij sporen, riolering en bestrating werden vernieuwd) en omleidingen kon de reiziger het plein weer gebruiken. Dankzij de tweerichting Avenio's konden de vijf haltes vervangen worden door twee overkapt eilandperrons met elk plaats voor vier trams. Er is duidelijke informatie en voldoende zitgelegenheid en via lichte hellingen kunnen ook rolstoelgebruikers de trams bereiken. Ondanks de grote vervoerstromen is men erin geslaagd een plein te ontwerpen dat ruim aanvoelt. Midden voor het station is een open ruimte voor voetgangers en trams. De trams kiezen hier het aanrijdspoor naar hun eigen halte langs het eilandperron. Het spel tussen trams en voetgangers wordt met bellen en langzaam rijden gespeeld, waardoor deze 'shared space' redelijk goed functioneert. Of dat na toenemend gebruik van de 'Loper oude centrum' (voetgangerszone tussen HS en Grote Marktstraat) zo zal blijven valt af te wachten.

Boven: Paardentram 122 komt uit een serie van zes wagens die Beijnes in 1888 aan de HTM leverde. De dienaar van de wet komt naar de fotograaf toe om hem te vragen wat hij aan het doen is.

Foto: Collectie SNR.

Midden: Motorwagen 86 rijdt op lijn 9 tijdens een van de renovaties van het Stationsplein op 9 mei 1932. Foto: Collectie SNR.

Onder: Avenio's 5010 op lijn 9 naar Vrederust en 5052 op lijn 11 naar Scheveningen Strand staan langs het nieuwe eilandperron. Karel Hoorn nam de foto op 5 juni 2018.





De bollenvelden zijn altijd goed voor een fraaie lentefoto. Een nieuwe lente met het nieuwe geluid van stille treinstellen. Na enkele maanden van proefritten en instructierijden kwamen de eerste Sprinters Nieuwe Generatie op 9 december 2018 in dienst tussen Haarlem en Den Haag Centraal. Cock Koelewijn legde op 29 april 2019 de twee viertjes 2708 en 2722 vast tussen de tulpen even ten zuiden van Hillegom.

Februari/Maart

24	Ma	2
25	Di	3
26	Wo	4
27	Do	5
28 NVBS 89 jaar	Vr	6
29	Za	7
1	Zo	8
9	Week	10



Sprinters uit Spanje

Na de SLT (Sprinter Light Train) en Flirt (Flinker Leichter Innovativer Regional-Triebzug) krijgt NS in relatief korte tijd het derde type stoptreinmaterieel: de SNG, Sprinter Nieuwe Generatie. Er worden tot eind 2019 68 driewagen- en 50 vierwagentreinstellen geleverd en er is een vervolgorde geplaatst voor nog eens 50 drietjes en 38 viertjes. Ze worden gebouwd door CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) in Beasain (Spaans Baskenland). Voor NS een nieuwe leverancier, maar in Nederland geen onbekende meer. In de jaren negentig kreeg Amsterdam metrotreinen voor ringlijn 50 en vanaf april 2019 levert CAF nieuwe trams aan het GVB. Ook in Utrecht werd tussen 2016 en 2019 een serie trams afgeleverd aan U-OV, de aanbesteder van de Uithoflijn. Hoe krijg je treinstellen voor normaalspoor (1435 mm) uit een fabriek die aan het Spaanse breedspoor (1668 mm) ligt? Je vervoert ze per vrachtwagen naar een haven en daarna per schip naar Nederland. Of per vrachtwagen naar het Franse Hendaye en dan verder per spoor. Het tempo van de aflevering en de kans op stakingen bij de spoorwegen in Frankrijk zijn redenen voor deze tweedeling, maar de meeste gaan per schip. In Nederland volgt dan de kennismaking van de treinstellen met hun oudere collega's, ook al hebben die niet lang meer te gaan. In de treinstellen is een toilet, verplicht in de huidige concessie voor het hoofdrailnet.

Boven: De B-bak van SNG 2709 wordt per vrachtwagen afgeleverd bij de Lijnwerkplaats Zaanstraat in Amsterdam; 6 juni 2018. Foto: Dennis Koster.

Midden: In Haarlem is de SNG 2703 juist aangekomen op spoor 4. Op spoor 5 staat eloc 1779 met een stam DD-AR. Foto: René Platjouw.

Onder: Het 'Mondriaan-toilet' in de nieuwe Sprinters; 21 juni 2019. Foto: Gert Jan Binkhorst.





In 1982 kwam de RET trams te kort terwijl de HTM er te veel had. Op aandringen van het ministerie van Verkeer & Waterstaat werd in Rotterdam op 15 april 1982 een proefrit gehouden met de HTM 1182 en 1185. Na deze eenmalige rit tussen Maashaven en Prinsenplein bleek dat alles wel paste, maar dat RET en HTM het niet eens konden worden over de overname.

Foto: John Krijgsman.

Maart

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



Vreemdgangers

Onze trambedrijven zijn van oudsher behoorlijk eigenzinnig in de aanschaf van hun rollend materieel. Pogingen eind jaren '70 om in navolging van de Nederlandse standaardbus te komen tot een standaardtram voor de drie grote steden resulteerden in drie verschillende tramtypen. Want iedere stad heeft vanuit de historie zijn eigen omgrenzingsprofiel, boogstralen, hellingshoeken en perronhoogtes. En minstens zo belangrijk: zijn eigen tramtechnici, personeel en publiek, met eigen voorkeuren en antipathieën. Desondanks maakten trams binnen Nederland wel eens uitstapjes naar vreemde sporen. Zo gingen overvloedige RET-trams na de Tweede Wereldoorlog naar de HTM. Een poging tot een omgekeerde transactie met Haagse PCC-cars in 1982 bleef steken na één proefrit, want het paste wel maar beviel niet. Wel verschenen in 1985 een Haagse en een Amsterdamse slijptram in Rotterdam. Voor technische vergelijking tussen tramtypen en bij jubileumfestiviteiten verhuisden tijdelijk ook trams naar een andere stad. Een nieuwe vorm van interactie – met continue karakter – tussen HTM en RET vindt sinds 2006 plaats op de RandstadRailsporen waarop zowel Haagse trams als metrotreinen uit Rotterdam rijden.

Midden: Omdat de enig overgebleven RET-slijptram defect was geraakt, werd in februari 1984 de H52 uit Amsterdam gehuurd. In maart 1985 werd de Haagse slijpwagen H23 (de verbouwde PCC 1207) beproefd op het Rotterdamse tramnet. Dit resulteerde in de bestelling bij de HTM van een nieuwe PCC-slijpwagen. Op 25 maart 1985 flankerden deze 'vreemdgangers' de Rotterdamse werkwagen 2605 in de remise Hillegersberg. Foto: John Krijgsman.

Onder: Om de naoorlogse materieelnood bij de HTM te lenigen gingen in 1946 veertien Rotterdamse 'Parkwagens' naar Den Haag. Met de bijnaam 'Rotterdamertjes' verrichtten ze tot 1955 hun diensten. Op 13 juni 1950 staat de HTM 181 (ex-RET 174) op het Gevers Deynootplein in Scheveningen gereed voor een kindertram als lijn 9. Foto: verzameling Karel Hoorn.



Boven: Om de geluidsproductie van diverse Nederlandse trams te vergelijken onder identieke omstandigheden, reden in juni 1986 trams uit Amsterdam en Rotterdam in Den Haag. Op 7 juni 1986 staan RET 810 en GVB 789 naast HTM 3063 in de remise Zichtenburg. Foto: Gerard van Buuren.





Een grotendeels blauw beeld in Venlo omstreeks 1977. De Intercity uit Den Haag met voorop een voormalig couchetterijtuig Plan N van NS is aangekomen op spoor 1. NS-loc 1138 die met gestreken stroomafnemers is binnengerold tot onder de Duitse bovenleiding wordt door een locomotor teruggeduwd naar het 1500 V-gebied. DB-loc 110 428, nog voorzien van bufferbekleding en schortplaten aan de koppen, is op eigen kracht tegen de trein gereden om deze verder te brengen naar Köln Deutz.

Foto: Sjoerd Bekhof.

Maart/April

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



Grensstation Venlo

Hoewel grenzen in Europa vrijwel onzichtbaar zijn geworden, heeft de spoorsector die ontwikkeling nog lang niet overal gevolgd. Jammer voor reizigers en verladers, maar voor de treinbelangstellende zijn veel grensstations nog altijd interessant omdat spoorwegbedrijven hier zichtbaar elkaars grenzen raken of er overheen gaan. In 1968 werd de Duitse 15kV bovenleiding doorgetrokken tot in Venlo, waarbij halverwege de sporen een scheiding werd gemaakt met de Nederlandse 1500 V gelijkspanning. Zoals op veel grensstations in Europa werd de loc van de binnengekomen trein vanonder de 'vreemde' spanning door een diesellocomotief teruggebracht naar het eigen gebied. In Venlo werd daarvoor een locomotor ingezet. In 1988 werd de bovenleiding boven de perronsporen 1 t/m 3 omschakelbaar gemaakt, zodat elektrische locs voortaan zonder dieselhulp konden rangeren. De marktwerking op het spoor had voor het grensverkeer via Venlo een vervelend gevolg. De 'onrendabele' Intercity-dienst (Den Haag – Eindhoven – Venlo – Köln) is aan Duitse zijde in 1999 vervangen door regionaal treinverkeer, zodat reizigers in Venlo moeten overstappen. Inmiddels hebben regionale overheden aan weerszijden van de grens zich hard gemaakt voor een doorgaande treindienst Eindhoven – Düsseldorf, die misschien in 2025 kan gaan rijden.

Boven: Op 5 november 1972 duwt Sik 241 een DB 110 terug tot onder de Duitse spanning. Het blauwe ruitbord aan het portaal geeft aan dat de stroomafnemers gestreken moeten zijn omdat 50 meter verderop de scheiding tussen beide spanningsgebieden ligt. Foto: John Krijgsman.

Midden: Links maakt een regionale DB-trein uit Keulen met eloc 111 153 op 12 november 2009 kop op spoor 3. Op spoor 1 staat een trek-duw Intercity die teruggaat naar Den Haag. Foto: Sjoerd Bekhof.

Onder: Loc 1503 met in opzending de 1107 is in 1980 binnengekomen op spoor 1 met de Intercity Den Haag – Keulen. Een Sik zal de locs terugbrengen tot onder 1500 V. Foto: Sjoerd Bekhof.





Tijdens de themawEEK 'Spoor & Tram anno 1926' staan op 24 oktober 2018 NS 7742 'Bello' en omC 909 in Wognum-Nibbixwoud klaar voor vertrek naar Hoorn. De replica 'ome-Ceesje' van de Stoomtram Goes-Borsele te was gast tijdens het vijftigjarige bestaan van de SHM.

Foto: Tom Tand.

April

6	Ma	2e Paasdag	13
7	Di		14
8	Wo		15
9	Do		16
10	Vr	Goede Vrijdag	17
11	Za		18
12	Zo	1e Paasdag	19
15	Week		16



Een halve eeuw Stoomtram Hoorn-Medemblik

De eerste ritten met museummaterieel op deze lijn vonden plaats op 23 mei 1968. De locs 18 en 30 trokken enkele NS-Blokkendoosrijtuigen. Wie had kunnen denken dat uit dit simpele begin een zo levendig stoomtrambedrijf zou ontstaan? Groeistuipen waren er zeker, vooral financiële, maar gelukkig kon de tram met overheidsbijdragen blijven rijden. Bij het 50-jarig bestaan in 2018 is de SHM een gezond bedrijf dat veel restauratiewerk (heeft) verricht. Een indrukwekkend aantal locomotieven en rijtuigen staat ter beschikking voor het drukke vervoer. Om de reizigers de sfeer van het jaar 1926 te laten beleven wordt veel aan de ambiance gedaan. Tijdens het jubileum in 2018 reden vele gasttrams zoals de omC 909 van de Stoomtrein Goes-Borsele. Op de grote foto staat deze naast 'Bello', misschien wel de meest bekende locomotief van Nederland. De SHM trekt met zijn trams ook ons land in om bij zusterorganisaties of speciale gelegenheden acte de présence te geven. Met de officiële zusterorganisatie, de Engelse Bluebell Railway, bestaat een apart uitwisselingsverband.

Midden: LTM-loc 21 (nu 26) staat op 10 oktober 1987 met tien lokaalspoorrijtuigen onder de kap van Amsterdam CS tijdens een open dag in de NS-werkplaats aan de Zaanstraat. Foto: collectie SNR.

Onder: Stoomloc 6513 werd in 2017 toegevoegd aan het materieelpark van de SHM. Op 9 augustus 2017 passeert hij tijdens een van zijn eerste ritten de Broerdijk nabij de 'Klikjesmolen'. De tram is op weg van Medemblik naar Hoorn. Foto: Tom Tand.



Boven: In de eerste jaren van het bestaan van de SHM werden ook goederentreinen gereden. Loc 46 van de Hoogovens heeft op 14 maart 1974 een wagen met een luxe jacht aan de haak in Hoorn. Foto: Jan de Jongh.





De Zwitserse vervoerder BLS Cargo noemt zich 'Die Alpinisten' maar voelt zich ook thuis in het platte Nederlandse landschap. Op 24 februari 2019 fotografeerde Bob Visser bij Heukelom trein 40128 van Melzo in Italië naar Rotterdam Waalhaven Zuid. Trekkracht is Vectron 475 405, een eloc van Siemens die kan rijden onder vier bovenleidingspanningen en overweg kan met alle beveiligingssystemen op die route.

April/Mei

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



Vrijheid op het spoor

Het goederenvervoer per spoor door staats-bedrijven was eind vorige eeuw in veel Europese landen een krimpende en verlieslatende zaak geworden. In 1991 is een Europese richtlijn uitgevaardigd om de staatsmonopolies te doorbreken en het spoorweganet vrij toegankelijk te maken voor iedere ondernemer. De EU-landen geven daar elk een eigen invulling aan. In het goederenvervoer is de liberalisering inmiddels overal doorgevoerd. De Deutsche Bahn is in Europa een hoofdrolspeler geworden van Groot-Brittannië tot en met Bulgarije, ook al is het een staatsbedrijf. NS Cargo verdween in 2000 van het Nederlandse spoor door met DB Cargo te fuseren tot Railion. Op het Nederlandse net verschenen tientallen nieuwe goederenvervoerders. En zoals dat gaat in een vrije markt: sommige verdwenen ook weer.

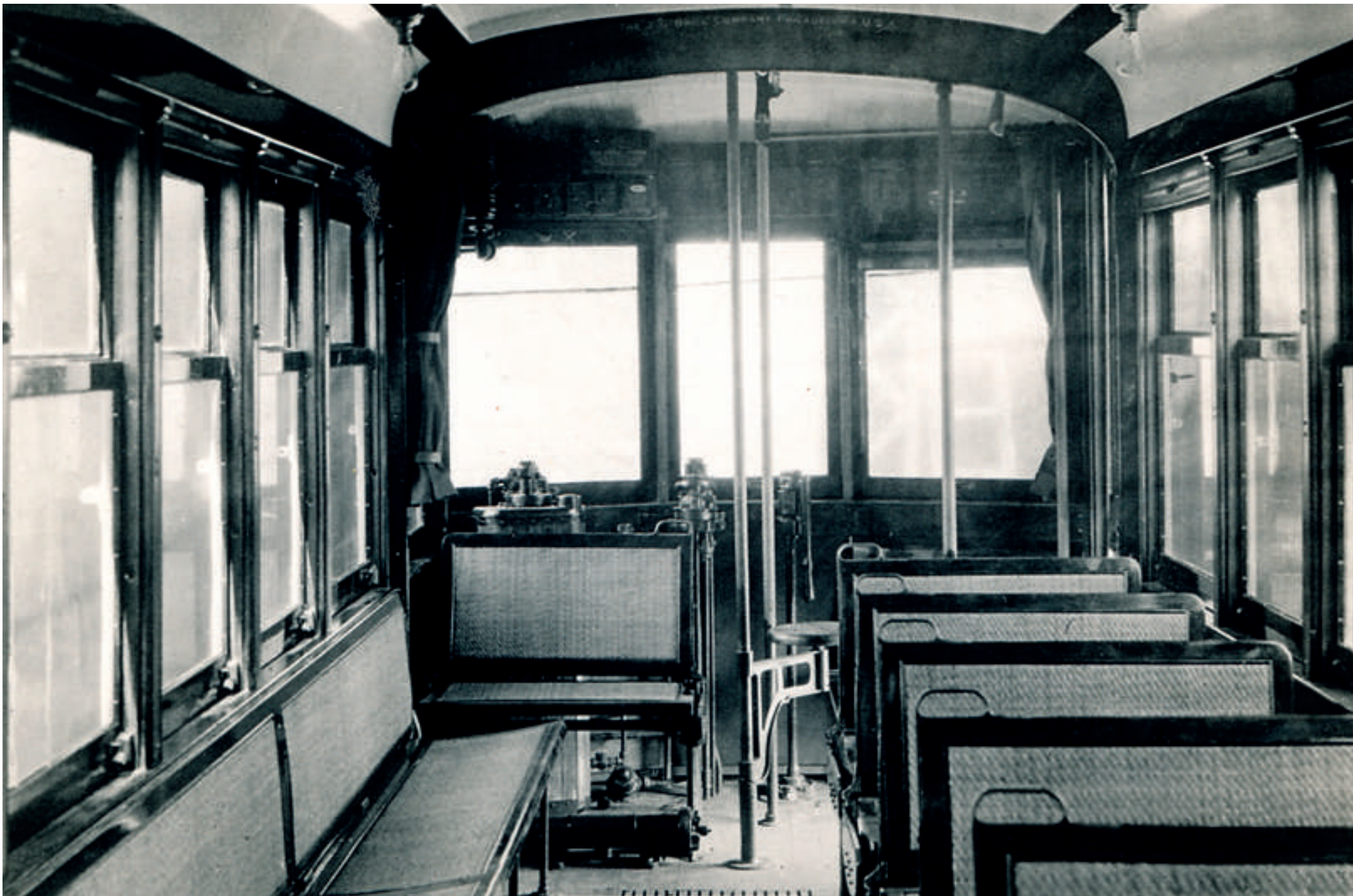
Feit is wel dat het zieltogende spoorgoederenvervoer in Nederland binnen enkele jaren verdubbelde naar 40 miljoen ton. De eerste nieuwe goederenvervoerder op het Nederlandse spoorweganet was ACTS die in maart 1998 ging rijden met van Strukton gehuurde locomotieven tussen Groningen en Wijster. Kort daarna nam zij van NS enkele locomotieven serie 1200 over. ACTS en andere vervoerders kochten later NS-locs series 1600 en 1700. Samen met buitenlandse spoorbedrijven zorgen ze voor een kleurrijk locomotievenpalet op het Nederlandse spoor. Medio 2019 waren 22 ondernemingen door ProRail toegelaten als goederenvervoerder.

Rechts: Onder het blauw/witte uiterlijk van Railpromo Fleet Services 101001 gaat de voormalige NS 1781 schuil. Op 17 november 2018 fotografeerde Daniël Friederichs bij Westermaat (Hengelo) een ethanolrein van de Rotterdamse havens naar Biederitz in Duitsland. De wagens zijn van de Zwitserse verhuurder Wascosa.



Boven: ACTS kocht niet alleen elocs serie 1200 van NS maar ook dieselelektrische locs reeks 62/63 van de NMBS, die in ons land serie 6700 werden genummerd. Door een speciale multiple schakeling hoefde in de diesellocc geen machinist aanwezig te zijn. Op 8 november 2008 passeert een omgeleide Leeuwardenshuttle de Tilburgse Vinexwijk 'De Reeshof' richting Kijfhoek. De trekkrachten zijn de 1254 en de 6703. Foto: Bob Visser.





Interieur van een Birney Safety-Car 52 van de TOL in 1924. De bestuurdersplek is links in plaats van in het midden en het gordijn dient om in de avonduren licht af te schermen. In de USA waren er twee rijen dubbele banken omdat de trams daar een grotere breedte hadden. In Arnhem was er aan één zijde een langsbank. De bekleding was van rotan. De ramen konden naar boven worden opengeschoven.

Foto: collectie SNR.

Mei

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



Kort Amerikaans

De tramindustrie in de VS was in de eerste decennia van de vorige eeuw dan wel op zijn hoogtepunt, maar moest opboksen tegen de opkomst van het eigen vervoer. De auto roomde veel passagiers van de spoor- en tramwegen af, zodat gezocht werd naar goedkopere exploitatie. In de grote steden werd in 1917 de zogenaamde 'Birney Safety-Car' geïntroduceerd. Een kleine eenmanwagen met dodemanbeveiliging. Grote en zware tramwagens werden vervangen door deze lichtgewicht tweeassers, die om de paar minuten langs kwamen. De rijeigenschappen waren niet denderend, maar dankzij de lage kosten werden er toch zo'n 6000 wagens gebouwd.

In 1923 bestelde de Tramweg Maatschappij Oosterbeek (Laag)-Doorwerth (TOL) een drietal tot Europese breedte versmalde wagens bij de firma Brill in Philadelphia (serie 51-53). Helaas bleek het motorvermogen veel te zwak voor het hellingrijke traject in Oosterbeek. De Gemeentetram Arnhem kreeg ze in beheer onder de nummers 79-81, maar ook daar voldeden ze slecht. De Nederlandsche Buurtspoorweg Maatschappij (NBM) nam de wagens in 1931 over, haalde de motoren er uit en richtte ze in als aanhangrijtuig met 30 zitplaatsen (serie 101-103). Als zodanig deden ze als reserve slechts kort dienst tot 1937. Sloop volgde een jaar later.

Boven: Birney Safety-Car in Gary, Indiana. Foto uit een promotiefolder uit de jaren twintig.

Midden: Bij de GETA waren de wagens licht geschilderd. Er was een verhoging voor de sleepbeugel die in de rijrichting kon 'zwikken'. Motorwagen 79 staat op 16 juli 1927 aan het eindpunt Warnsborn van lijn 2 aan de Bakenbergseweg/Schelmseweg. Foto: Ir. J.J.A. Bosch.

Onder: Rangeerloc 49 (uit 1884, ombouw 1930) trekt tijdens een NVBS-excursie op 27 mei 1934 Birney-aanhangrijtuig 101 uit de remise in Rhenen. Foto: J.J.B. Vellekoop.





Het centrum van activiteiten in Naarden-Bussum lag op 14 maart 1988 bij de overweg in de Generaal de la Reylaan. In de kraan van Sik 361 hangt een stelconplaat die door enkele baanwerkers wordt geplaatst. De machinist op de treeplank staat in een typische 'sik-houding' met zijn voet op de rem.

De foto werd gemaakt door Martijn de Vries.

Mei

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



De Sik

Als U denkt dat de titel iets te maken heeft met baardgroei, dan begrijpt u er geen sikkepit van. In 1927-29 ontwikkelde Schwartzkopff in Berlijn twee benzinelocomotoren, de 101 en 102. Beide proeflocjes voldeden goed en NS bestelde een jaar later de serie 103-152, die op een klein aantal na van Werkspoor in Amsterdam kwamen. Ze vervingen de stoomtractie op kleine raccordementen en waren in het hele land te vinden. Tussen 1934 en 1951 werden de sterkere 201-369 geleverd. De bediening kon vanuit het machinistenhuis plaatsvinden, maar de machinist/rangeerder kon de loc ook staande op een van de brede treeplanken bedienen. Het gemakker van de fluit, gevoed door de uitlaatgassen van de motor, bezorgde de nijvere locjes hun bijnaam: 'Sik'. Tijdens de oorlogsjaren reden enkele met een perslucht- of houtgasinstallatie. Ook kreeg een aantal in de jaren '70 een hydraulisch kraantje voor hijsklusjes in- en naast het spoor. Voor veel hobbyisten was het om sikkeneurig van te worden toen besloten werd dat de sik om veiligheidsredenen moest verdwijnen. Het werd in 2008 plotseling als zeer onveilig beschouwd om een locomotor, staand op een treeplank te bedienen. Gelukkig zijn er bij musea zo'n 50 locomotoren bewaard en kunnen we nog genieten van hun typische geluid. Ook als monument kunt U ze her en der in ons land aantreffen.

Boven: Benzinelocomotor 150 van Werkspoor heeft een open cabine. De machinist heeft zijn voet op de rem. Let op de 'automatische' rangeerkoppeling. Foto uit een NS-promotieboekje.

Midden: Op Rotterdam-Feijenoord trof J.J. Overwater op 12 mei 1945 Sik 288 met een houtgasgenerator.

Onder: Bij de Museum Buurt Spoorweg rijdt de gerestaureerde Sik 259. Hij wordt af en toe ook in de reizigersdienst gebruikt zoals op hier op 6 april 2013 nabij station 'Zoutindustrie'. Foto: Egbert Elenbaas.





Randstadrail in volle glorie. Tramstel 4033 loopt station Driemanspolder binnen onderweg naar Zoetermeer Centrum West op 23 oktober 2009.

Foto: Boudewijn Deurvorst.

Juni

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



De Krakeling

In het jaar 1962 werd Zoetermeer aangewezen als 'groei kerngemeente' voor Den Haag. In slechts enkele jaren groeide het dorp uit tot de derde gemeente van Zuid-Holland. Met zogenoemd 'Stads Gewestelijk Materieel' (beter bekend als 'Sprinters') werd vanaf 20 mei 1977 het eerste deel van een kronkelige spoorlijn bereden die de nieuwe inwoners een goede verbinding gaf met 'die mooie stad achter de duinen'. De lus werd gesloten op 29 september 1979. Het zal duidelijk zijn dat de vele bogen van de linksom of rechtsom bereden krakeling maakten dat er niet al te hard gereden kon worden. De eerste Sprinters hadden geen toilet en men kon ook niet van het ene naar het andere rijtuig lopen. Omdat niet op alle treinen een conducteur aanwezig was, beschikte de machinist over een achteruitkijkspiegel. Al vanaf het begin stond het vast dat de lijn ooit zou worden omgezet in een soort metrolijn, al snel 'RandstadRail' genoemd. Bij de verbouwing van de lijn in de jaren 2006/07 moesten de perrons worden aangepast aan het nieuwe sneltrammaterieel, dat vanaf Den Haag Centraal tot in de binnenstad van Den Haag kon doorrijden. Op een deel van de lijn rijden de Haagse trams samen met metrolijn E van de RET die je helemaal naar het Rotterdamse station Slinge brengt. Tussen Den Haag en Rotterdam maakt deze lijn gebruik van het oude Hofpleinlijntracé.

Boven: Omslag van de bij de opening op 29 september 1979 door de gemeente Zoetermeer uitgegeven legpuzzel.

Midden: Twee versierde Sprinters staan in station Buytenwegh gereed tijdens de opening van de complete lus op 29 september 1979.

Foto: Bert van der Kruk.

Onder: Op 16 mei 2019 kruisen metro 5503 van de RET lijn E en sneltram 4052 van de HTM elkaar bij het station Voorburg 't Loo. Foto: John Krijgsman.

Links het wapen van Zoetermeer en het logo van Randstadrail.





Op de 'Kruising Rozengracht' (een naam die in 1903 bij de tram werd ingevoerd) worden in 1929 de sporen vernieuwd, inclusief de derde rail van de NZH. Lijn 20 met eenmanmotorwagen 6 heeft omgereden via de Bilderdijkstraat wegens de groentemarkt in de Marnixstraat en staat klaar om linksaf te slaan om de normale route weer te volgen. Het derde boogpaar van deze kruising lag dicht tegen de huizen aan en ligt achter ons op deze foto (niet zichtbaar en rechts van dit standpunt).

De foto werd genomen in opdracht van de Gemeentetram.

Foto: Collectie SNR.

Juni

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



Mallejannen en sterke mannen in Amsterdam

Tramrails slijten en moeten geregeld vervangen worden. Wordt het traject door één tramlijn bereden dan ligt de levensduur tussen de 15 en 20 jaar. Bewoners beseffen dat, ondanks de huidige voorlichting, pas echt als drillboren en ander materieel verschijnen en de straat wordt afgezet. Die afzetting is tegenwoordig een soort 'ijzeren gordijn' compleet met bewaking. De straat oversteken is soms zelfs op gebruikelijke plaatsen niet meer mogelijk. En binnen de hekken vooral helmen op, want het zou wel eens asfalt kunnen regenen. De nieuwste veiligheidsmaatregel is ook de tram te verbannen van het werk. Bewoners en passagiers zijn de dupe. Hoe leuk is het dan om te kijken naar een oude foto waarbij de trams gewoon doorrijden over het open werk. Ook toeschouwers kunnen het railwerk van nabij bekijken. Wissels, ja zelfs hele kruisingen werden in de kleine uurtjes uitgewisseld. Een race tegen de klok, want voor de eerste diensttram moest alles berijdbaar en dus ook ingereden zijn. Toen er nog geen mobiele kranen waren, werden de railstukken in Amsterdam met 'mallejannen' verplaatst. Dat waren wielstellen met een hefboom eraan, die met veel spierkracht naar de gewenste plaats werden geduwd. Daarna konden de rails op hoogte gebracht worden, gelast en vastgezet. Meestal worden kruisingen in een werkplaats voorgemonteerd en genummerd. De stukken kunnen dan als een soort bouwdoos snel op straat worden aangebracht omdat ze dan vrijwel altijd passen.

Boven: Met hulp van mallejannen en sterke mannen werden zware lasten van rails, soms zelfs hele kruisingen op hun plaats gebracht. In de nacht van 19 op 20 juni 1950 zien we dat gebeuren op de kruising Rozengracht/Marnixstraat. Foto: collectie SNR.

Midden: In de Basiswerkplaats (nu afdeling Rail Services) van het GVB aan de Joan Muyskenweg wordt een deel van de kruising Overtoom/Eerste Constantijn Huygensstraat in elkaar gezet. 17 oktober 1984. Foto: Karel Hoorn.

Onder: De kruising Marnixstraat/Elandsgracht is afgezet met hekken. Baanwerkers dragen oranje en verkeersregelaars gele pakken. Helmen zijn verplicht; 1 mei 2019. Foto: René Platjouw.





Op 4 mei 2013 heeft Bob Visser de deels blauwe, van NS afkomstige, Plan V 919 bij Barneveld Centrum in de lentezon vastgelegd.

Juni/Juli

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



Valleilijn of Kippenlijn?

Kenmerk van treinliefhebbers: een eenmaal gegeven naam wordt niet meer veranderd. Ze kunnen bij Connexxion de lijn Amersfoort – Ede-Wageningen wel hardnekkig Valleilijn noemen, voor de meeste treinliefhebbers is en blijft het de Kippenlijn. Zeker niet 'lijntje' want de lijn kent nu een halfuurdienst en van Amersfoort tot Barneveld-Zuid zelfs een kwartierdienst. In december 2006 nam Connexxion de dienstuitvoering over met van NS gehuurde Plan V's. In 2007 kwamen daarvoor vijf treinstellen type Protos van Fahrzeugtechnik Dessau in de plaats. Dat aantal kon al snel het vervoer niet aan. Bij NS werd Plan V 867 gehuurd. Na het verlopen van de onderhoudstermijn werd de 919 gekocht. In 2013 werd deze vervangen door een elektrisch treinstel type GTW van Stadler, dat in 2016 werd verkocht aan Arriva. Toen werden van Breng (rijdt tussen Arnhem en Doetinchem) een tijdlang twee dieseltreinstellen type GTW gehuurd. Die gingen weer terug naar Breng nadat Connexxion in 2018 van Stadler twee nieuwe Flirt-3 treinstellen had ontvangen. Met Connexxion werd het een flink blauwe bedoening tussen Ede en Amersfoort. Zelfs de twee Plan V's werden van blauwe plakvellen voorzien. Beide zijn inmiddels gesloopt. We zullen zien wat 2021 brengt want in december van dat jaar loopt de concessie van Connexxion af.



Links boven: Protosstel 5034 in Ede-Wageningen; 20 april 2013. Foto: René Platjouw.



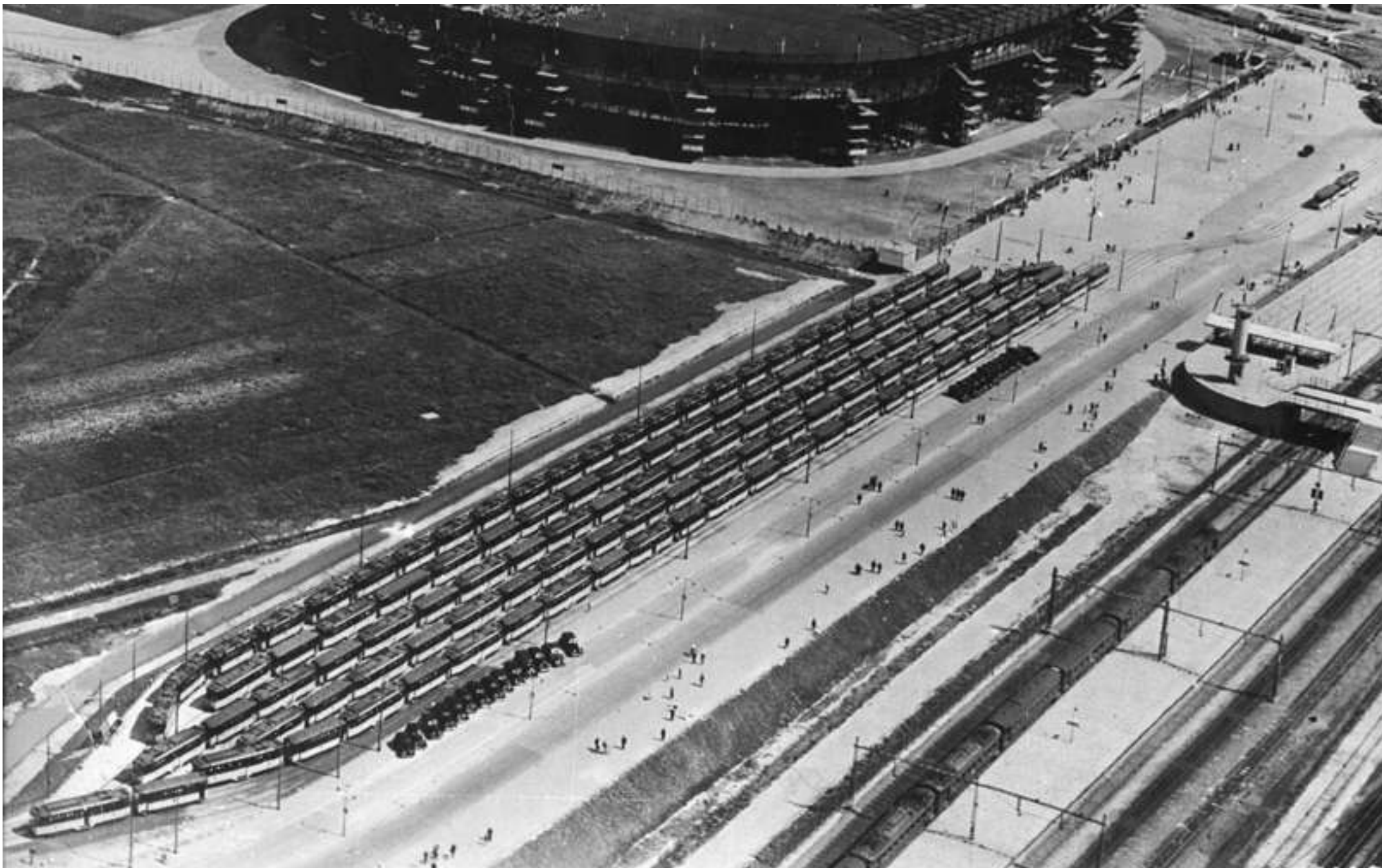
Rechts boven: Tijdelijk gehuurde GTW-dieseltreinstellen van Breng in Hoevelaken, met de 5041 voorop; 25 november 2017. Foto: Egbert Elenbaas.

Links onder: GTW-treinstel 5032 bij Overwoud (tussen Barneveld en Lunteren) op weg naar Amersfoort; 30 mei 2014. Foto: Bob Visser.



Rechts onder: Flirt-3 5039 bij Barneveld Zuid; 16 februari 2018. Foto: René Platjouw.





Een fraaie luchtopname uit 1937 van 'De Kuip' en het openbaar vervoer. Terwijl op de grasmat een wedstrijd wordt gespeeld staan de trams te wachten op het laatste fluitsignaal. Op de foto zijn 47 tramstellen van motor- en bijwagen te zien en 12 'tweelingstellen'. Speciaal voor het stadionvervoer had de RET 24 oudere motorwagens van de serie 152-201 elektrisch en mechanisch gekoppeld tot tweewagenstellen die met één bestuurder konden worden gereden. Een rekensommetje leert ons dat er 177 man personeel nodig was om deze trams te bemannen. De chefs hebben we maar niet meegerekend. Bij de toegang van het NS-station staat een commandotoren om de reizigersstromen in goede banen te leiden. Langs het perron wacht een Blokkendoos-combinatie (Mat'24) op de supporters die na afloop van de wedstrijd naar huis willen. Supporters waren in die tijd gekleed in kostuum of regenjas met pet of gleufhoed en gingen zich niet te buiten aan vernielingen.

Foto: collectie SNR.

Juli

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



Stadion Feijenoord

In 1937 werd in Rotterdam het Stadion Feijenoord (beter bekend als 'De Kuip') in gebruik genomen, met een capaciteit van 65.000 toeschouwers. Voor een soepele aan- en afvoer van de bezoekers werd ingezet op trein en tram. Architect Sybold van Ravesteyn ontwierp het NS-station Rotterdam Stadion, met een eilandperron en opstelsporen tussen de hoofdsporen van de lijn Rotterdam - Dordrecht. De RET bouwde een tramlijn vanaf het Varkenoordsche viaduct. Op het voorplein van 'De Kuip' kwam een keerlus en er werden vijf opstelsporen aangelegd. Er was ruimte voor 60 tramstellen om het publiek na afloop van een wedstrijd naar huis of naar de nabeschouwing in de kroeg te brengen. Voor Nederland – België op 2 mei 1937 reden zelfs 85 extra trams. Een klein deel van de bezoekers kwam met de eigen automobiel en liet ook toen al het tramverkeer flink in het honderd lopen. Bij de komst van de metro in 1968 verviel de tramverbinding over de Nieuwe Maas. Bij wedstrijden in het stadion reed voortaan lijn 20 vanaf Metrostation Maashaven. In 1972 kwam een einde aan 35 jaar tramvervoer naar de Kuip. Niemand kon voorzien dat er in 2000 weer trams bij het stadion zouden komen, maar nu aan de achterzijde. Al enkele jaren worden plannen ontwikkeld voor een nieuwe Kuip, in de buurt van de oude. Opvallend is dat geen grootschalige nieuwe OV-verbinding gepland is. Men breekt zich vooral het hoofd over parkeerruimte en de aan- en afvoerroutes voor duizenden auto's!

Boven: Op 30 april 1961 maakte Jan Bonthuis deze foto van het voorplein van Stadion Feyenoord, zoals de letters boven de ingang zeggen. De RET gebruikte de naam Stadion Feijenoord, NS hield het bij Rotterdam Stadion. De opgestelde trams en de her en der geparkeerde auto's lijken de toegang tot het NS-station (links) nogal te hinderen.

Midden: Administratief heette de tramlijn lijn 20, maar dit nummer werd zelden getoond. Lijnfilms werden vaak 'half' gedraaid en lijncijfer-borden bleven gewoon zitten, omdat de wagens na de stadiendiensten toch weer op de reguliere lijnen gingen rijden.

Foto: Jan Voerman, 18 april 1948.

Onder: Op 26 februari 1972 reed de tramlijn tussen Maashaven en het stadion voor het laatst. Vierasser 2517 (ex 520), al tot het werkwagenpark behorend, maakte de allerlaatste rit. Foto: Theo Hogendijk.





Onder het Stationsplein is een gigantische hal gebouwd die al voor de opening de bijnaam 'Kathedraal' heeft gekregen. M5 metrostel 143/144 rijdt met flinke snelheid de hal binnen. 16 mei 2019.

Foto: René Platjouw.

Juli/Augustus

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



Onder het IJ door, een zaak van lange adem

De Amsterdamse Noord-Zuidlijn heeft een lange voorgeschiedenis. Al in 1922 ligt er een plan voor een ondergrondse tramverbinding naar Noord dat in 1926 door B&W wegens de kosten wordt weggestemd. Ook andere plannen halen de overkant van het IJ niet en vallen in het water. In 1975 valt zelfs het besluit om na het gereedkomen van de Oostlijn geen metrolijnen meer aan te leggen. Pas in 1991 wordt een nieuw principebesluit over het tracé van een Noord-Zuid-metrolijn genomen. Na ruim tien jaar van soebatten ligt er op 9 oktober 2002 een besluit voor de aanleg. Bijna 15 jaar duurde de bouw voordat de lijn op 21 juli 2018 werd opengesteld. Lijn M52 is ruim zeven km lang en de rijtijd bedraagt een kwartier. De hoogste frequentie is door de vele veiligheidseisen begrensd tot een zesminutendienst. De maximale vervoerscapaciteit per richting per uur komt daarmee rond de 22.000 passagiers. Zowel de bouwtijd als de kosten zijn onbeheersbaar gebleken; de kranten stonden er vol van. In totaal heeft de lijn 3,1 miljard euro gekost, ongeveer € 3.500 per Amsterdammer. De indruk van de stations is doelmatig en sober, de aanwezige kunstwerken zijn voornamelijk in grijze en bruine tinten. Het station Europaplein heeft als enige wat frisse kleuren. Het station onder het Centraal Station en de beide stations in Noord blinken uit wat betreft hun architectonische vormgeving. De gebruikte ondergrondse bouwtechnieken waren spectaculair. Een groot deel van het tracé is diep onder de stad met boormachines aangelegd. Technisch hoogstandje was ook het verwijderen van heipalen en het graven van een kanaal onder het Centraal Station net als het invaren van tunnelelementen onder dit monumentale gebouw.



*Boven: Metrostel type M5 met de nummers 157/158 is juist vertrokken uit station Noord; 2 februari 2019.
Foto: Karel Hoorn.*

*Onder: Het ondergrondse station Europaplein is licht en kleurrijk. Metrostel 153/154 halteert op weg naar Station Zuid; 29 januari 2019.
Foto: Karel Hoorn.*





HSM-loc 174 met een feesttram voor de loods te Egmond aan Zee omstreeks 1911. Gezien de bloemen bij de dame op de treeplank en de corsages is hier waarschijnlijk sprake van een trouwerij. Het personeel staat mooi voor 'Aap'. De loc heeft een trambekerkoppeling en het gewone spoortrekwerk. Behalve spoorbuffers hadden deze locjes ook een trambuffer. Het rijtuig is er een uit de serie 66-82, gebouwd door Beijnes en Werkspoor tussen 1905 en 1915. Bij NS werden het de BC 331-336 en C 331-341. Enkele van deze rijtuigen deden dienst tot in 1955 op de lijn naar Bergen aan Zee.

Foto: collectie Ab van Donselaar.

Augustus

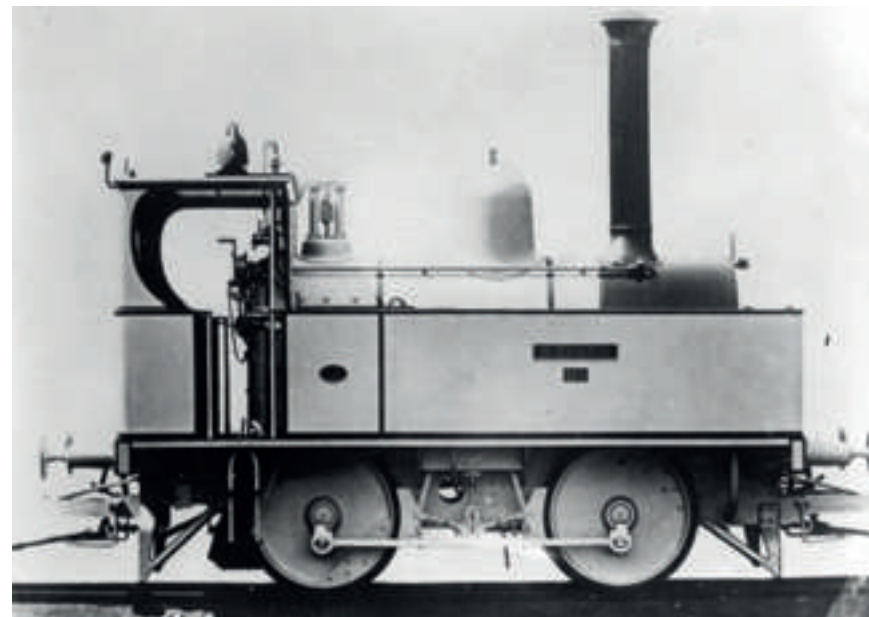
10	Ma	17
11	Di	18
12	Wo	19
13	Do	20
14	Vr	21
15	Za	22
16	Zo	23
33	Week	34



Lokale stoomsfeer

Een rook en stoom uitbrakend monster reed door het landschap van de vroege negentiende eeuw. De melk werd zuur, je adem afgesneden door de ongekende snelheid van verplaatsen. Eenmaal vertrouwd met de trein begon men een uitgebreid railnet aan te leggen. Grote steden en omliggende stadjes werden verbonden. Lokaalspoorwegen stonden dicht bij de bevolking, zij brachten mens en goederen naar en van de steden. De machinist en conducteur waren bekenden. De trein reed schommelend in de berm van een zand- of klinkerweg. Enkele keren per dag, maar wel sneller dan koets of trekschuit. De lading bestond uit land- en tuinbouwproducten, bouwmaterialen, steenkool of stukgoed. Het spoor was voor velen de bron van bestaan. De Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij (HSM) nam tussen 1883 en 1889 voor de lokaalspoor- en tramlijnen 42 locjes in dienst (136-143, 160-183 en 194-203) gebouwd door de locomotiefabriek van Borsig in Berlijn.

Opmerkelijk waren de 'volwielen', wielen zonder spaken. Ze kregen allemaal een dieren naam. Als bijnaam werden ze 'ezeltjes' of 'priktoellen' genoemd. In 1921 gingen ze over naar de NS als serie 6701-6741. Als u telt, mist u er één. Dat klopt. In 1916 werd de 179 verkocht aan de Gooische Stoomtram waar zij dienst deed in de goederendienst. Bij de NS werden ze tussen 1924 en 1933 naar de sloper verbannen. De lokale stoomtrein spreekt nog steeds tot de verbeelding. Dat blijkt bij vele museumspoorlijnen waar de bezoeker zich in vroeger tijden waant.



Boven: fabrieksfoto HSM 199, 'Reiger' uit 1888.
Foto: collectie SNR.

Onder: Locomotief 179 'Fret' met een goederentram bij Berghuis kort na overname door de Gooische Stoomtram. Mogelijk bij een proefrit in 1916.
Foto: collectie SNR.





Op de zonnige tiende november van 1964 wist Karel Hoorn de M2001 'Fuut' + BD2011 vast te leggen op de Koedijk bij Hellevoetsluis.

Augustus/September

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



Met de Franse slag

Vooropgesteld... deze titel slaat beslist NIET op de werkplaatsen van de Rotterdamse Tramweg Maatschappij aan de Kromme Zandweg te Rotterdam. De monteurs en technici daar wisten op ingenieuze wijze het materieel te repareren, onderhouden en moderniseren. Zelfs voor nieuwbouw schrokken ze niet terug. Vooral na 1945 werd het wagenpark verrijkt met tweedehands materieel, o.a. van de Maas-Buurtspoorweg en de Nederlandsche Buurtspoorweg-Maatschappij. Ook uit België werden enkele standaard rijtuigen van de Nationale Maatschappij Van Buurtspoorwegen overgenomen. In 1951 werden van de Compagnie des Chemins de Fer Départementaux in Frankrijk vier motorwagens gekocht, in 1937 gebouwd door de firma Billard, die veel licht materieel voor secundaire spoorlijnen leverde. De RTM verbouwde twee van de vier tot aanhangrijtuig. De 2001 'Fuut' en bijwagen 2011 waren van een nogal rechthoekig model. Ze kwamen in 1956 in dienst op de laatst overgebleven lijnen van de RTM, van Rotterdam naar Oostvoorne en Hellevoetsluis. De kleinere en lager gebouwde 2002 'Stern' en bijwagen 2012 hadden een stroomlijnvorm en kwamen al in 1952 op de baan. Zij reden aanvankelijk vooral op de lijn naar Strijen, tot het tramnet in de Hoeksche Waard in 1956 werd opgeheven. In de laatste jaren van de RTM werden ze steeds minder ingezet, tot in 1965/66 sloop volgde. Bijwagen 2011 ontsprong die dans en bleef nog even bewaard bij de Tramweg Stichting in Hellevoetsluis, maar werd alsnog gesloopt.

Boven: Dienstregelingboekjes met de M2002 'Stern' en de M2001 'Fuut'. Collectie SNR.

Midden: Interieurfoto van bijwagen BD2011 toont de 'salonachtige' bank in de kop van het rijtuig; 9 juli 1958. Foto: H. Ruitenbeek.

Onder: Het typische laaggebouwde Billard tramstel M2002 'Stern' + BD2012 werd op 10 maart 1956 door A. Dijkers op de Dordtsche Straatweg in Barendrecht gefotografeerd.





De bijna vijf jaar oude locomotief 1221 staat in maart 1957 met rijtuigen Plan E langs het derde perron van Amsterdam Centraal Station, het tegenwoordige spoor 8b. Op het stille perron heeft de 'meester' tijd voor een praatje vanuit zijn hoge cabine. Langs het vierde perron staat een trein met buffermaterieel 1924.

Foto: L.J. Biezeveld.

De inzet toont de in 2011 door de NVBS uitgegeven postzegel.

September

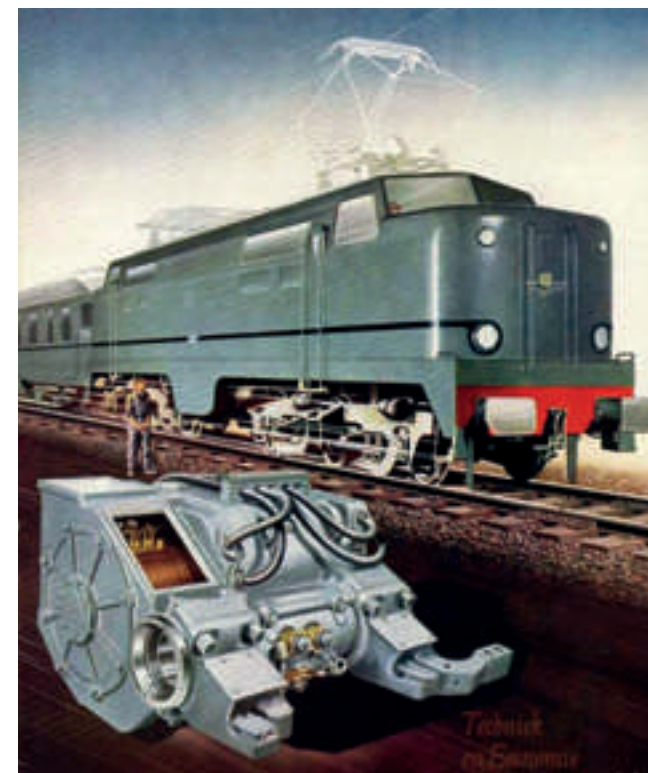
7	Ma	14
8	Di	15
9	Wo	16
10	Do	17
11	Vr	18
12	Za	19
13	Zo	20
37	Week	38



Boegbeeld van een nieuwe tijd

In de eerste jaren na de bevrijding was alle aandacht gevestigd op herstel van oorlogsschade. NS moest een vernield spoorwegnet opbouwen. De treindienst kwam met provisorisch opgeknapt materieel op de herstelde baanvakken weer op gang. De NS-directie koos voor modernisering. Stoomtractie was passé. De Nederlandse industrie moest eerst worden opgebouwd voordat men zelfs maar kon denken aan nieuwbouw van spoormaterieel. Boegbeeld van de vernieuwing werden in de ogen van het publiek de 25 elocs van de serie 1200. Zij werden voor veel railfans een legende. Een technisch betrouwbare machine, tussen 1951 en 1953 in licentie gebouwd naar Amerikaans voorbeeld. De draaistellen kwamen uit de USA. Met hun turquoise uiterlijk vormden ze samen met in dezelfde kleur geschilderde rijtuigen fraaie verschijningen. Alleen de eerste veertien locs hadden deze voor vervuiling zo gevoelige kleur; de rest kwam in het dieselloebruin op de baan. Ook dat bleek beperkt houdbaar. Van 1954 tot de invoering van de geel-grijze huisstijl reden ze in Berlijns blauw met gele bies. Veelal voor sneltreinen, maar ook in de goederendienst moesten ze hun kunnen bewijzen. In 1998 viel bij NS het doek voor de 1200-en. Dankzij de liberalisering van het railvervoer konden de acht van sloop geredde exemplaren bij nieuw opgerichte vervoerders terecht.

In Apeldoorn kwamen op 12 november 2011 vijf 1200'en samen. In het schemerlicht van de vroege avond van links naar rechts de EETC 1254 (ex NS 1214), de turquoise NS 1201, de bruine 1218, de Berlijns blauwe 1202 en de geel grijze 1211. Foto: Bob Visser.



Heemaf reclameposter voor elektromotoren.



Deze fraaie avondopname van motorwagen 315 werd in 1948 gemaakt aan een tramhalte van lijn 1 op de Tanah Njonja in Batavia. Het kopbord en de hoeklantaarn met het lijncijfer zijn typisch Nederlands.

De tekst op het kopbord luidt (Batavia A'dam Poort – Koningsplein – Sluisbrug – Kramat – Matramanweg – Mr. Cornelis – Kp. Melajoe – v.v.). Foto: SNR.

Op de inzet een tramkaartje eerste klasse voor het traject 'Kpl-Mc', Koningsplein—Meester Cornelis. Afgiftedatum is 1 oktober 1921; Collectie SNR.

September/Oktober

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



Van stoom naar stroom in Batavia

De Nederlandsch-Indische Tramweg Maatschappij (NITM) exploiteerde vanaf 1883 tramlijnen in Batavia, het huidige Jakarta. De meeste trams werden door vuurloze stoomlocs getrokken. In 1922-'23 leverde Werkspoor 42 grote vierassige bijwagens, AB 301-321 en C 401-421 (resp. 36/38 en 42/53 zit-/staanplaatsen). In begin jaren '30 vormde de NITM samen met de Batavia Electric Tram-maatschappij (BETM, gesticht in 1899) de Bataviasche Verkeersmaatschappij (BVM). Directeur Krayenhoff leidde de elektrificatie van alle lijnen, vernieuwing van de sporen, het bouwen van een nieuw remisecomplex en modernisering van het materieel. De inbouw van de elektrische installaties en motoren in de grote stoomtrambijwagens ging zo snel dat de 'nieuwe' motorwagens eerst nog als bijwagen achter de stoomtrams dienst deden. De zo ontstane series AB 301-318 en C 401-424 zouden als schakelcombinaties dienst gaan doen, maar het vervoer viel in de jaren '30 zo tegen dat ze los gingen rijden, al dan niet versterkt met een bijwagen. De betrouwbare wagens vervoerden vele malen meer passagiers dan aangegeven op de bordjes. Het ontbreken van ruiten maakte dat reizigers via de raamopeningen in- of uitstapten als dat via het middenbalkon (overigens niet in het midden van de wagen) niet lukte. Na de oorlog ging de BVM over in de Perusahaan Pengangkutan Djakarta (officiële nationalisatie was 1 juli 1954). De vierassers deden dienst tot het einde van het trambedrijf. Als laatste werd in 1962 het traject van Kramat naar Djatinegara stilgelegd.

*Boven: Fabrieksfoto van een AB stoomtramrijtuig van Werkspoor voor de NITM.
Foto: collectie SNR.*

*Midden links: Interieur van een stoomtrambijwagen. Foto: collectie SNR.
Midden rechts: Balkon van een omgebouwde wagen in november 1932.
Foto: collectie SNR.*

*Onder: De jarenlange dienst is de 317 aan te zien. Simpang Lima; 26 januari 1960.
Foto: collectie SNR.*





Karel Hoorn maakte op 5 mei 1971 in Eindhoven deze foto van het uitladen van fietsen uit mat'46 treinstel 660. De trein zal verder gaan als stoptrein naar Helmond en Venlo.

Oktober

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



Fiets en trein

Tot in de jaren '70 van de vorige eeuw was het gebruikelijk dat reizigers zelf hun fiets meenamen in de trein. Bijna iedere trein had toen nog een bagageruimte, waar naast bagage en pakketten ook ruimte was voor fietsen. Tijdens de zomermaanden kende de NS een enorm fietsenvervoer en reden speciale rijwieltreinen waarmee de vooraf ingeleverde fietsen naar populaire binnenlandse vakantiebestemmingen werden vervoerd. Er waren zelfs werkstudenten in dienst om de vele tweewielers aan te nemen en in of uit de treinen te zetten. Vanaf de jaren '90 reden speciale fietsrijtuigen mee in de Intercity's richting Zuid-Limburg. Rendabel was het niet, waardoor NS liever van het fietsenvervoer af wilde. De politiek keek daar anders tegenaan. Als compromis werd fietsverhuur uitgebreid en fietsvervoer in de trein ontmoedigd. OV-fietsen zijn enorm populair geworden en nu op zo'n 300 locaties bij stations te huur. Maar anno 2020 is het nog steeds mogelijk zelf je fiets mee te nemen, op de treindeuren bij de 'parkeerplaatsen' staan stickers. De beschikbare ruimte is echter beperkt. In de collectie fietsfolders die de NVBS bezit, zijn er met sprekende omslagen. De fiets zelf werd ook op het spoor gebruikt. Wie heeft er nooit een gezien, een railfiets? Voor inspectie waren het simpele voertuigen die snel op het spoor gezet konden worden en er nog sneller afgehaald als er een trein naderde.

Boven: In 1905 rijdt een beambte met een spoorfiets over de nieuwe spoorbrug bij Velsen, duidelijk test hij de sterkte van de brug. Foto: collectie SNR.

Rechtsonder: De fietsfolder van NS uit 1991 toont een koploper als voorwiel.

Linksonder: Op spoor 1 van het Amsterdamse CS worden goederenwagens volgeladen met fietsen. NS-kalenderfoto.





Op het laatste restant van de eerste lijn 20 in Amsterdam rijdt een eenmanwagen. Bij de introductie van lijn 25 werd lijn 20 verlegd via Westeinde, Ceintuurbaan en Amsteldijk naar de Trompenburgstraat. De bezuinigingen van 1 januari 1932 deden het grootste deel van de lijn verdwijnen. Er bleef een kort lijntje over. Het kopbord toont de tekst 'Frederiksplein – Van Woustraat – Trompenburgstraat'. Dit laatste lijnstuk werd op 16 juni dat jaar alsnog opgeheven. Aan de collectie van Herman Duparc danken we deze foto van Union 57 uit mei 1932.

Oktober/November

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



Tramlijnen 20

In het onderwerp 'lijnummers' tonen we u dit jaar oude lijnen 20. In Amsterdam verscheen lijn 20 op 27 november 1922, vooral met het doel de Jordaan te ontsluiten. Dit kon slechts via de enige brede straat, de Westerstraat. Op dagen dat daar markt was, lag het eindpunt bij het Frederik Hendrikplantsoen. De lijn werd in fasen naar Nieuw Zuid geleid, waar men begonnen was met het uitbreidingsplan van architect Berlage. Eerst naar het Cornelis Troostplein en later naar de Amstellaan (thans Vrijheidslaan). Met de komst van lijn 25 ging lijn 20 naar de Trompenburgstraat. Het einde kwam op 16 juni 1932 als onderdeel van de bezuinigingen.

In Rotterdam verscheen lijn 20 pas op 1 november 1929. Eerst met de route Marconiplein – Goudsesingel en later dat jaar aan beide kanten verlengd naar de Spartastraat en de Vlietlaan. In 1934 werd deze lijn opgeheven, maar in 1944 opnieuw ingevoerd. Later dat jaar viel opnieuw het doek.

De Haagse lijn 20 werd op 1 mei 1928 ingesteld tussen de Pioenweg en de Riviervischmarkt en vormde met de iets later ingestelde lijn 21 de vervanging van buslijn K. Op 23 februari 1936 werd de lijn verlegd naar het eindpunt Meer en Bosch. Na de oorlog kwam lijn 20 weer terug. Tijdens de jaarwisseling 1947/48 veranderde het lijnnummer; het werd lijn 2.

Boven: Motorwagen 130 op de eerste Rotterdamse lijn 20 trotseert in 1930 de drukte op het Hofplein. Foto: collectie H.M. Mertens.

Onder: Op het Kerkplein in Den Haag staan motorwagen 42 met volgagens 604 en 609 tijdens een pauze voor het personeel op de derde dag dat de trams na de bevrijding weer reden; 13 juni 1945. Foto: Jan Voerman.





De 2439 heeft in de zomer van 1985 een trein met VAM-zelflosserwagens van de tweede generatie aan de haak en is juist uit Zwolle vertrokken richting Groningen. Op deze plek werd later een onderdoorgang voor autobussen en fietsen gebouwd. Foto: Egbert Elenbaas.

November

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



De 'Boldoot-express'

Decennia lang reden ze door het land: de afvaltreinen van de VAM (Vuil Afvoer Maatschappij). Vanwege hun onwelriekende geur ook wel bekend als 'de Boldoot-express'. (Boldoot was vroeger een bekend merk Eau de Cologne). Opgezet in 1929 als een composteringsproject in Drenthe werden het later gewone afvalstromen naar de afvalverwerkingsbedrijven waarvan er in Nederland verscheidene zijn. Het meeste ging naar Wijster, waarvoor vanaf de lijn Hogeveen – Beilen een 3,5 kilometer lange aftakking was gemaakt. Nuenen langs de lijn Eindhoven – Venlo was een belangrijke tweede vestiging. Veel gemeenten hebben jarenlang afval laten afvoeren door de VAM: onder andere Den Haag (als eerste), Zandvoort, Harlingen, Den Helder, Amersfoort, Apeldoorn, Haarlem en Noordwijkerhout. Dat afval is in de loop der jaren in verschillende typen wagens vervoerd. De opvallendste waren de zelflosserwagons met twee kantelbakken type Takkls uit 1980 waarvan bij het lossen de ene bak de ene kant op kantelde en de andere bak naar de andere kant. Zo bleef de wagen in evenwicht. Die werden in 1989 afgelost door de wagens van ACTS met afneembare containers die op een vrachtwagen konden worden geladen. Zo had men voor de treinen geen dure aparte losvoorziening meer nodig maar kon je gebruik maken van die voor vrachtwagens. ACTS staat ook niet voor niets voor Afzet Container Transport Systeem. In juli 2017 verdween het laatste Nederlandse afvalvervoer per spoor.

Onder: De gemeente Den Haag kocht tegelijk met een bestelling van de NS twee eigen locomotoren. Deze werden ingezet op de stortplaats in Wijster. Op de locplaten stond 'Gemeente Afvalbedrijf 's Gravenhage No1' en 'No2'. Waarschijnlijk is dit een promotiefoto uit 1930 voor het composteringsproject in Wijster. Foto: collectie SNR.



Boven: Medio jaren '80 trekt loc 2444 een sleep VAM-wagens vanaf laadstation Apeldoorn Zuid. Deze boog ligt in de aansluiting van de Veluwsche Stoomtrein Maatschappij bij Apeldoorn. Foto: collectie SNR.

Midden: Bij de VAM-aansluiting in Zandvoort aan Zee staan drie kleurrijke wagens van de eerste generatie opgesteld. 9 maart 1969. Foto: Fons van der Jagt.





Het lijkt al een wagen in normale dienst, maar het is nog een instructierit. Op 5 maart 2019 rijdt de 6015 als lijn 22 nabij de halte Heidelberglaan naar De Uithof.

Foto: Gerard van Buuren.

November

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



Opnieuw een stadstram in de Domstad

Wie had ooit kunnen denken dat in Utrecht in 2019 moderne trams zouden rijden? Nadat de oude stadstrams al in 1939 uit de stad verdwenen, waren de gemeenteraden sindsdien niet bepaald tramvriendelijk. Een kans om de sneltram uit Nieuwegein tot in de stad door te trekken werd rond 1980 categorisch afgewezen. Omstreeks 2007 reden dubbelgelede bussen door het centrum met 25.000 passagiers per dag al bijna om de twee minuten. In september 2007 vonden proefritten plaats met een uit Mulhouse (F) afkomstige lagevloertram op de lijn naar Nieuwegein en IJsselstein. Vele debatten en rapporten later werd in juni 2011 eindelijk voor de tram gekozen. Een jaar later lag er een toekomstplan met vijf regionale tramlijnen. In deze OV-visie was als eerste sprake van een tramlijn 'om de zuid' naar de Uithof, gevolgd door een as door het centrum. Symbolisch werd op 21 september 2012 een stukje spoor gelegd, maar op 4 juni 2016 begon men pas met de echte aanleg van de railinfrastructuur. Planningsfouten en onduidelijke verantwoordelijkheden bij de bouwprojecten bij het Centraal Station en de Uithof zorgden voor vertraging van de geplande opening in 2018. Pas in de tweede helft van 2019 gingen de 27 door CAF in Spanje gebouwde tweerichtingwagens passagiers vervoeren. De eerste van deze 32 meter lange vijfdelige lagevloertrams van het type Urbos3 werd al in december 2016 afgeleverd. Ter vervanging van de bijna veertig jaar oude sneltramwagens van de Nieuwegeinlijn zijn in januari 2017 nog eens 22 zevendelige wagens besteld. De sneltramlijn zal worden verbouwd voor dit lagevloer-materieel, waardoor deze enige maanden buiten dienst zal zijn.

Boven: De uit Mulhouse afkomstige Citadis 08 reed in 2007 proef op de lijnen naar Nieuwegein en IJsselstein. De tram staat hier op het opstelspoor Moreelsepark bij Utrecht Centraal; 9 september 2007. Foto: Gerard van Buuren.

Midden: Martijn Roos maakte op 18 januari 2017 deze foto van het interieur van CAF-wagen 6001.

Onder: De gloednieuwe wagen 6003 van U-tram draait tijdens een testrit op 30 augustus 2018 het eindpunt Jaarbeursplein op. Foto: Gerard van Buuren.





Een foto met een verhaal. Jan de Jongh maakte hem op 28 augustus 1954 vanaf de kap van Amsterdam CS. Het gaat ons om het seinhuis en de seinbrug, maar er is zoveel meer te zien. Een stroomlijnstel staat tot aan het uiterste puntje van het perron. Links van het seinhuis staan locs serie 1000 en 1200. Ook zien we een treinstel mat'46 en een 'grote sik' serie 400. Op de achtergrond is de oostelijke horizon met de Oosterkerk op Wittenburg, en vrijwel in het midden het grote zeemagazijn van de marine, waar nu het Scheepvaartmuseum is gevestigd. De gashouder met bijbehorende gasfabriek lag op de grens van de Watergraafsmeer. Rechts daarvan zien we de toren van de Muiderkerk aan de Linnaeusstraat met het gebouw van het Koninklijk Instituut voor de Tropen. Het hele gebied is drastisch veranderd en van enig uitzicht vanaf dit punt is geen sprake meer.

November/December

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



Post I OZ (Oostzijde)

Om in en bij het Amsterdamse Centraal Station alle treinbewegingen in goede banen te leiden, waren er ooit vijf seinhuizen. Zo'n 220 wissels werden hiervandaan omgelegd en zo'n 165 seinen op veilig of onveilig gesteld. Het seinhuis aan de oostzijde dateerde uit 1925 en was hoog gebouwd met twee sporen er onderdoor. Lange seinbruggen met armseinen (overigens ook aan de westkant aanwezig) maakten aan het treinpersoneel duidelijk of ze wel of niet mochten vertrekken. Ook voor de spoorwegliefhebber was het in één oogopslag zichtbaar waar dat ging gebeuren of waar er een trein binnen zou komen. Jan de Jongh mocht ooit de stationskap beklimmen en maakte daar de foto in oostelijke richting. De opstelsporen werden in 1968 ingenomen door een nieuw stationspostkantoor met laad- en losspoor. De vijf seinhuizen werden in mei 1974 vervangen door het (toen) moderne NX-systeem, waarvan de Centrale Post in het oude stationspostkantoor uit 1926 bij spoor 2b een plaats kreeg. Nog datzelfde jaar volgde de sloop van de oude posten en seinbruggen. In 1995 nam de computer alles over vanuit een modern gebouw aan de westkant van het station, dat vanwege zijn vorm al snel de bijnaam 'Vliegende Schotel' kreeg (te zien bij week 3/4). Ook het postgebouw uit 1968 verdween in 2010. Tegenwoordig is het uitzicht helemaal veranderd. Massieve publiekstrekkers, zoals een hotel, een bibliotheek en een conservatorium domineren de oostelijke sporenwaaier.

Boven: Het seinhuis van de andere kant, stoomloc 3784 is op 14 september 1934 met een trein naar Groningen vertrokken. Foto: J.J.B. Vellekoop.

Midden: Het nummer van deze 2200 is niet te ontcijferen op deze oude dia. Het is één van René Platjouw's eerste foto's uit begin jaren '70. Twee goederenwagens zijn een eitje voor deze loc.

Onder: Een van de vier tweetjes mat'46 in de gele huisstijlkleuren loopt in 1973 het CS binnen. Door de wit/zwarte achterkant van het opgetrokken armsein was het vooraf duidelijk op welk spoor een trein zou binnenkomen. Foto: John Krijgsman.





Op deze sfeerfoto van Hans Westerink legde hij een Thalys naar Schiphol en Amsterdam bij Hoofddorp vast op 9 december 2015. Het inspireerde ons tot deze tegenlichtpagina.

December/Januari

14	Ma	21	28
15	Di	22	29
16	Wo	23	30
17	Do	24	Oudjaar 31
18	Vr	25 1e Kerstdag	Nieuwjaar 1
19	Za	26 2e Kerstdag	2
20	Zo	27	3
51	Week	52	53



Tegenlicht

Geen makkelijke tak van sport in de fotografie maar eentje die wel veel voldoening kan geven: foto's nemen met tegenlicht. Bijvoorbeeld in de richting van de opkomende of ondergaande zon. Sfeeropnamen van het type dat groot afgedrukt jaren aan de muur kan hangen en hoge ogen gooit op privé-blogs. Het ideale moment duurt vaak maar kort en er moet maar net in die tijd een trein of tram langskomen. Daarentegen kan het overal en met elke soort trein; het hoeft niet persé dat ene loc- of tramtype te zijn, want het gaat om de sfeer. Goed kijken dus, want dat is de basis van goed fotograferen. Oog krijgen voor moment en detail. Je camera goed instellen en in de aanslag houden. Voor de echte kenner is het zien van de bovenrand en de frontseinen vaak al genoeg om te weten om welk type trein of tram het gaat. Zo'n 'oerwoud' van bovenleidingpalen (die onder 'normale' lichtcondities nogal eens voor problemen zorgen bij het zoeken naar composities) kan dan ineens voor een verrassend element zorgen, en er kan een prachtige trein- of tramfoto ontstaan.



Boven: Station RAI had nog maar twee sporen op 28 november 2010. Sprinterdrietje 2983 komt ons op deze frisse en licht berijpte ochtend tegemoet. Foto: René Platjouw.

Onder: Als trambestuurder rijdt René Platjouw niet alleen in de alledaagse drukte van Amsterdam. In de vroege ochtenduren heerst er soms een dorpse rust en sfeer. Tijdens een vroege rit reed hij op 20 april 2019 tegen de opkomende zon in. Bij de halte Westeinde op de Weteringschans kwam de 2076 van lijn 7 hem tegemoet.



Beste NVBS'ers en andere liefhebbers van railvervoer,

De NVBS-kalender voor het jaar 2020 is weer klaar. De vijf samenstellers, die u onderaan dit blad kunt zien, hebben na veel wikken en wegen 26 gevarieerde onderwerpen uitgekozen. Een mooie foto of een actueel onderwerp is veelal aanleiding voor een motief. Dan volgt het zoeken naar andere, zoveel mogelijk afwisselende onderwerpen. Na enkele maanden ontstaat een ruime keuze waaruit we dan 26 bladen selecteren. Wij hopen dat onze keuze u plezier bezorgt. De nieuwste foto is meestal gemaakt in de maand mei van het jaar van samenstellen, omdat in juni het concept gereed moet zijn. De oude foto's komen vaak uit de eigen collectie van de Stichting NVBS Railverzamelingen (SNR). Onze oproepen in Op de Rails en op Facebook leverden opnieuw een aantal bijdragen op van tot nu toe niet bekende fotografen. U hoeft daarvoor geen NVBS-lid te zijn; het gaat ons om goede bij het motief passende foto's. Dank aan degenen die ons materiaal leverden. Vaak is het moeilijk kiezen, terwijl wij ook steeds foto's apart houden voor een volgend jaar. Wees dus niet teleurgesteld als uw foto niet gebruikt is. We proberen de kalender meer van, voor en door verschillende NVBS'ers te maken. Dank ook aan onze helpende handen, zoals meelezers Gert Jan, Theo, Frans, Emiel en Paul, 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 een goede gezondheid in 2020.

Karel Hoorn, 1 juli 2019

Kalender@nvbs.com

De vereniging NVBS, ook iets voor u?

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). Onder de stationshal van 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. Door inkoop in binnen- en buitenland heeft de NVBS-winkel het grootste assortiment op railgebied in Nederland. De vereniging organiseert bijeenkomsten en excursies in het hele land. Ook zijn er speciale, meerdaagse reizen naar het buitenland. Meer weten? Kijk op nvbs.com, of lees onze nieuwsbrief op nvbs-actueel.com



Foto hierboven: De Nederlandse taal kent mooie, vaak inmiddels ouderwetse gezegden. 'Aan een dood paard trekken' is er zo één. In spoorkringen zou zoiets 'Tegen een dooie trein duwen' kunnen zijn. Dat laatste blijkt eigentijdser dan je denkt. Dat zien we aan de Amsterdamse Zuidas, waar het deze vier mannen op 15 december 2007 lukte om een deel van een Sprinter onder de draad te duwen. Het achtergebleven deel was tegen een stootblok gebotst. Het werk van de kalendercommissie is allesbehalve tegen een dooie trein duwen. Het aanbod van foto's is groot, waardoor het schrijven van de teksten als een trein gaat. Van een leien dakje, sorry treindakje, dus. Foto: Frans Boom

Foto voorblad: Bij het Amsterdamse station Lelylaan kruisen de tramlijnen 1 en 17 metrolijn 50 en de Ringspoorbaan. Sprinter 2622 is juist langs het perron tot stilstand gekomen. Combino 2016 heeft als lijn 1 naar De Aker net de halte onder het station verlaten; 5 juli 2018. Foto: Karel Hoorn.

De kalendercommissieleden maken een keuze uit de ontworpen bladen in NVBS Centraal. Van links naar rechts: René Platjouw, Bob Visser, John Krijgsman, Karel Hoorn en Sjoerd Bekhof. 13 Mei 2019.

