

Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen

2021





Het is 25 juli 1941. Op het in 1915 gebouwde tramstation in Amersfoort van de NBM (tot 1927 OSM) staat motorwagen 73 met drie rijtuigen (41, 31 en 63) gereed voor de rit naar Zeist, Doorn en Rhenen. De koplampen zijn afgeschermd wegens de verduisteringsregels en zullen in de donkere uren niet veel licht op de baan gegeven hebben. Op de achtergrond zien we links achter het tramgebouw de toren van het NS-station. In 1995 gingen zowel het treinstation als het tramstation (toen café De Oude Tram) tegen de vlakte om plaats te maken voor het huidige busstation. De foto is gemaakt door J.J. Overwater.

December/Januari

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



Amersfoort Centraal

In 1863 verrees aan het Smallepad het eerste station in de Keistad. Het lag aan de spoorlijn van de Nederlandsche Centraal-Spoorweg (NCS) van Utrecht naar Hattermerbroek, later verder naar Zwolle en Kampen. Tien jaar later voegde zich de HSM-Oosterspoorweg van Amsterdam via Baarn hier bij, in 1874 verlengd naar Zutphen. Beide lijnen liepen enkelsporig samen tot het splitsingspunt 'Aansluiting', in spoorringen bekend als Ama. In 1875 besloot de regering tot aanleg van de Staatsspoorlijn van Amersfoort naar Nijmegen. In Kesteren sloot deze lijn aan op de Betuwelijn vanuit Dordrecht. Door de onlogische ligging ten opzichte van Amersfoort C (NCS-station) kreeg deze doodlopende spoorlijn een eigen station, genaamd Amersfoort S (Staat). In 1889 realiseerde men een verbinding met de NCS-lijn naar een verder van de stad gelegen nieuw emplacement. Aanvankelijk was de naam Amersfoort Aansluiting Staat. In 1901 kwam het einde voor de stations C en S. Het nieuwe station van architect D.A.N. Margadant kreeg toen de naam Amersfoort en werd in 1902 in gebruik genomen. Na ruim negentig jaar maakte het in 1997 plaats voor een geheel nieuw station van architect Jan van Belkum en bureau Articon. Sinds 15 december 2019 is Amersfoort Centraal de nieuwe naam van het hoofdstation. De twee andere Amersfoortse stations heten Schothorst en Vathorst, zo genoemd naar de in de vorige eeuw gebouwde wijken. Twee gevelstenen van het oude station zijn bewaard gebleven op het perron tussen de sporen 4 en 5. Daar vormen ze samen met een bronzen plaquette het monument voor in de Tweede Wereldoorlog omgekomen spoormensen. In 2010 heeft de NVBS in dit nieuwe complex een onderkomen gevonden. Het archief, bibliotheek en winkel werden hier bijeen gebracht. Voor presentaties en bijeenkomsten is een zaal ingericht. Als naam voor deze plek van samenkomst werd gekozen voor NVBS Centraal.

Boven: Het oude stationsgebouw van Amersfoort uit 1902. Prentbriefkaart uit de collectie SNR.

Midden: Frontaanzicht van het huidige stationsgebouw. Sjoerd Bekhof maakte de foto op 6 maart 2020.

Onder: Verkoopdag in de NVBS-winkel. Op de voorgrond de uitstalling Nederlandse boeken. Foto: Karel Hoorn, 5 januari 2019.





Nee, dit is geen verdwaalde Elfstedentocht-schaatser die op ons af komt. De twee Beneluxtreinstellen verraden al dat het niet in Friesland is. Cock Koelewijn wist de sfeer van deze winterdag op 8 februari 1986 voor ons vast te 'vriezen' bij Noordwijkerhout.

Januari

11	Ma	18
12	Di	19
13	Wo	20
14	Do	21
15	Vr	22
16	Za	23
17	Zo	24
2	Week	3



IJsvrij

De wat ouderen onder ons weten nog wat dat is, ijsvrij. De weersomstandigheden waren dan zo dat je vrij van school kreeg en lekker in de sneeuw of op het ijs plezier mocht maken. Net zolang als je dat uithield, want de winters waren vroeger een stuk kouder. Maar oh, wat was het dan daarna thuis lekker warm bij de kolenkachel. En wat smaakte die warme chocolade melk toen goed!

Als er tegenwoordig ijs of sneeuw is, moet je er als fotograaf als de kippen bij zijn om iets vast te leggen met de camera of telefoon, want het koude goedje dooit weg voordat je je goed en wel hebt ingesteld. En terwijl de trambedrijven er van alles aan doen om zo goed mogelijk te blijven rijden, wordt bij de spoorwegen de dienst op voorhand al uitgedund.



Linksboven: Gelede wagen 875 trotseert de sneeuw op de Overtoom in Amsterdam. Het is de strenge winter van 1978/79 en deze twee skiërs hoeven niet naar de Alpen voor de wintersport. Foto uit 'Contact', het personeelsblad van het GVB. Rechtsboven: Langs een vijver in het Haagse Westbroekpark bij de Nieuwe Parklaan passeert PCC-stel 1331+2106 op lijn 9 richting Vrederust. Foto: Frits van Dam, 25 januari 1976. Linksonder: Albert G. Nymeyer is op 7 februari 1950 de Haarlemmertrekvaart over geglibberd om het passerende Budapest-stel B460+A459+B455 voor ons te fotograferen. Het is onderweg van Zandvoort naar Amsterdam langs de Rijksweg tussen Haarlem en de hoofdstad. Rechtsonder: Op 3 maart 2018 kon geschaatst worden op de Amsterdamse Keizersgracht. Op de achtergrond passeert 835 op lijn 16 in de Vijzelstraat. Foto: Frans Boom.





De 4029 is een door de MIVB, de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel zelf samengestelde wagen van het type 'Twee kamers met bad'. Door twee tweeeassige standaardwagens te voorzien van nieuwe wagenbakken met een daartussen opgehangen middendeel ontstond een grote gelede wagen die door maar één 'ontvanger' (conducateur) kon worden bediend. Vanaf 1963 had de MIVB 43 van deze wagens gebouwd. Hun rijeigenschappen waren (zoals alle wagens van dit type in de wereld) niet bepaald geweldig, maar dat droeg voor de ware tramliethebber wel bij tot hun charme. De wagen staat zijn eindpunt Karel Rogierplein op 8 maart 1968. Foto: Karel Hoorn.

Januari/Februari

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



Tramlijnen 90

Omdat tramlijnen vaak vanaf 1 werden en worden genummerd, komt lijn 90 alleen bij grote tramnetten voor. Bij onze zuiderburen ontstond in Brussel al in 1912 een lijn 90. Dit nummer verdween pas definitief op 16 april 2007. Er is altijd wel een deel van deze lijn hetzelfde gebleven. De omgeving van het zuidelijke eindpunt Bos heeft steeds een belangrijke rol in de route gespeeld. In het Russische Sint-Petersburg werd lijn 90 door het trambedrijf ingesteld als een 'geschenk aan de stad' bij haar 90-jarig bestaan in 1999. Tien jaar later verscheen zo ook het lijnnummer 100. Het eerste geschenk is door sanering verdwenen; de drukke lijn 100 is er nog steeds. In de Tsjechische hoofdstad Praag zijn lijnnummers in de serie 90 gereserveerd voor de nachttramlijnen. Bij de Belgische buurtspoorwegen reden in de groep Henegouwen de lijnen van 30 t/m 93, waarbij 90 was toegedeeld aan de lange, bijna rechte lijn tussen Charleroi en Mons. Het ruim 40 km lange traject werd op 15 februari 1931 geopend. Na inkorting en verlegging naar La Louvière en ondanks gedeeltelijke vernieuwing van de infrastructuur werd deze lijn op 18 augustus 1993 opgeheven.

Boven: In Sint-Petersburg, van 1924 tot 1991 bekend als Leningrad, rijdt de 8189 in de Trefoleva Ulitsa op een uitrukrit naar lijn 90. Het is een gelede wagen van het type LVS 86K die in augustus 1993 is afgeleverd.

Foto: Karel Hoorn, 5 juni 2001. Midden: In Praag, de stad waar veel Tatra-trams zijn gebouwd, staat de gemoderniseerde Tatra-T3 8563 als nachtlijn 90 op het mistige eindpunt Smyčka Ústřední dílny [dit betekent lus bij de centrale werkplaats]. Foto: Jan Fišer, 16 november 2017. Onder: Motorwagen S 10240 is in 1972 onderweg op lijn 90 van Charleroi naar Mons. Tussen Anderlues en Binche verliet de lijn twee keer de hoofdweg tussen deze steden. Hier keert de tram na een korte 'détour' via Ansuelle in de buurtschap Gognies weer langs de Chaussée de Mons terug. Op dit punt was ook een halte, met rechts het 'perron' verhard met de gebruikelijke aangestampte sintels. Foto: Tim Boric.





*Op de brug over het Coevorden-Vechtkanaal sleept loc D25 van de Bentheimer Eisenbahn de elektrische loc 1609 van ACTS (deze maatschappij hield de NS-nummers aan) richting station Coevorden. De naam Hoofddorp van de 1609 is nauwelijks te lezen.
Foto: Sjoerd Bekhof, 2 mei 2009.*

Februari

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



Bentheimer Eisenbahn

Midden achttiende eeuw reisde men in het welvarende Nederland met postkoetsen; bijvoorbeeld van Zwolle via het graafschap Bentheim naar Lingen om daarvandaan de reis naar Hamburg, Hannover of Berlijn voort te zetten. In 1858 werd een concessie voor een spoorlijn aangevraagd. De aanleg begon in 1895 en de eerste trein reed een jaar later al van Bentheim naar Nordhorn. Het net breidde zich uit tot Emlichheim en Coevorden in het noordwesten en tot Gronau ten zuiden van Bentheim. Tot op de dag van vandaag is de Bentheimer Eisenbahn een zelfstandige spoorwegmaatschappij. Sinds 1935 is het een Aktiengesellschaft en eigendom van de Landkreis Grafschaft Bentheim. De belangrijkste reden van bestaan van de Bentheimer is goederenvervoer. Nu zijn dat voornamelijk containers van Coevorden Heege naar Bad Bentheim, waar de overgang op het hoofdneta van de DB is. Het reizigersvervoer naar Coevorden werd in 1939 beëindigd, met een korte opleving in 1943. Na de Tweede Wereldoorlog heeft de BE het reizigersvervoer steeds meer per bus uitgevoerd en de laatste reizigerstrein reed in 1974. In januari 2019 werd het reizigersvervoer tussen Neuenhaus en Bad Bentheim hervat met vijf Coradia Lint-41 dieseltreinstellen (111-115).

Boven: Locomotief D25 trekt een containertrein uit Coevorden Heege over dezelfde brug als op het blad hierboven. Foto: Tom Tand, 19 september 2013. Midden: Egbert Elenbaas nam op 13 april 2019 de BE loc D20 (ex-DB 221 147) en Vossloh-loc 1273.107 op de korrel bij de werkplaats van de BE in Nordhorn. 'De Vossloh locomotief is van Rurtalbahn Cargo en was voor onderhoud in Nordhorn. Onder: Bij het oude station van Hestrup staat excursietrein VT113 zich te koesteren in het zonnetje onder een dreigende wolkenlucht. Egbert Elenbaas maakte op 13 april 2019 deze rit mee en nam ook de foto.





Het tegenwoordig tramloze voorplein van station Sloterdijk had in 2006 nog een keerlus met twee sporen. Op 6 juni dat jaar was het er een kleurige bedoening en reden museumtrams af en aan. Raymond Naber legde een bijzondere combinatie vast. Links staat tramstel 575+1578 uit Kopenhagen, niet op weg naar Hellerup maar via Molenwerf, Admiraal de Ruijterweg, Bos en Lommerweg en Hoofdweg naar het Surinameplein. Onderweg waren ontmoetingen met alle andere wagens mogelijk. Achter het Deense stel staat de Weense combinatie 4143+1628, rechts het Amsterdamse drieasser-stel 533+987. Ook onderweg waren de vreemdste ontmoetingen te zien. Op de inzet de dagkaarten waarmee NVBS-leden onbeperkt in elke deelnemende tram of trein konden stappen.

Februari/Maart

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



75 jaar NVBS

De tijd vliegt. Het is al weer vijftien jaar geleden dat er vanwege het 75-jarig bestaan van onze vereniging zowel een grote trammanifestatie als ook een treinfest werd georganiseerd. Een van de vele mannen achter de schermen was Frits van der Gragt, die zich jarenlang op veel gebieden binnen de NVBS heeft ingespannen. Van heinde en verre werden in juni 2006 vreemde trams op Amsterdamse rails gezet. Wagens uit o.a. Brussel, Kopenhagen, Düsseldorf en Wenen passeerden op een speciale route Amsterdamse, Haagse, Rotterdamse en zelfs een Arnhemse tram. Ook de A327 van de NZH was van de partij. Midden oktober datzelfde jaar kon er met stoom, diesel of elektrisch materieel gereden worden op Apeldoorn — Dieren, Zutphen — Apeldoorn en Arnhem — Zutphen. Elektrische loc 1501, het donkergroene mat '24-Blokkendoosstel, de groene Hondekop mat '54, twee Blauwe Engelen (in blauw en geel), zwarte stoomlocs van de Veluwsche Stoomtrein Maatschappij met hun fel rode wielen, ronkende diesellocs en een blauwe 1200 van ACTS, van alles was er te zien. De beide manifestaties vonden plaats op zonovergoten dagen. Voor het slagen van deze jubileumfeesten hebben tientallen vrijwilligers van onze vereniging zich ingezet.

Rechts onder: Op 15 oktober 2006 komt het Blokkendoosstel over de IJsselbrug bij Zutphen. Het is onderweg naar Arnhem. Foto: René Platjouw.

Midden onder: Frits van der Gragt op 6 juni 2006.

Links onder: Pavoisering HTM-trams



Boven: Vrijwillige wisselwachters (voor de bediening van handwissels) worden op 6 juni met een Haagse PCC naar hun werkplek gebracht. Foto: Raymond Naber. Midden: Twee vierassers, de 5008 uit Brussel en de Arnhemse 76 van het Nederlands Openluchtmuseum kruisen elkaar op de Hoofdweg bij de halte Erasmusgracht. Foto: Raymond Naber.





Hondekop-tweetje 363 en -viertje 784 rijden als Intercity bij Dordrecht Zuid op 30 mei 1993. Foto: Bob Visser.

Maart

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



Bijzondere Hondekoppen

Iedereen van boven de dertig heeft er wel herinneringen aan: het mat '54, beter bekend als de Hondekop. Geliefd bij treineliefhebbers om zijn uiterlijk, rijeigenschappen en rijke geschiedenis. Niet vreemd dus dat er naarmate de algehele buitendienststelling van deze treinstellen naderde, plannen ontstonden om enkele te bewaren en sommige een bijzonder uiterlijk te geven. De meest aparte was wel de 363, die in 1993 door een kunstenaar in geel en blauw werd geschilderd, en zo in de gewone dienst werd ingezet. Viertje 763 werd in 1995 helemaal wit met binnen een fototentoonstelling over vijftig jaar bevrijding. Het treinstel toerde er in een paar weken tijd het hele land mee door. Na de buitendienststelling van mat '54 zijn er twee bewaard: de 386 door het Spoorwegmuseum en de 766 door de Stichting Mat '54. Beide kregen de grasgroene kleur met gele vleugels op de koppen. Het eerdere olijfgroen met een zogenaamde bloedneus hebben beide nooit gekend. Ze zijn inzetbaar voor bijzondere ritten en worden dan door een schare liefhebbers op de voet gevolgd. Tijdens de Museumweek 2016 verscheen zelfs een goudkleurig exemplaar! Hij was dan wel van piepschuim, maar we tellen hem gewoon mee.



Linksboven: Museumstel 766 dendert op 26 maart 2017 bij Vlaardingen Centrum over de brug richting Rotterdam. Het ging om afscheidsritten op de Hoekse lijn, omdat deze spoorlijn tot metrolijn werd verbouwd. Foto: Bob Visser. Rechtsboven: Hondekop-viertje 763 staat in mei 1995 in Amsterdam CS als tentoonstellingstrein 'Eén voor allen'. Zo werd de vrijheidstakkel doorgegeven. Foto: René Platjouw. Linksonder: Tijdens de Floriade in Zoetermeer in 1992 kwam een stukje van Hondekop 322 uit de dijk langs de spoorlijn omhoog. Foto: Tom Tand. Rechtsonder: In 2016 stond een gouden nep-Hondekop op het Domplein in Utrecht. Foto: Bob Visser.





In 2012 voerde een NVBS-winterreis de deelnemers naar Oostenrijk. Op 11 februari van dat jaar werd het Zillertal aangedaan. Reisleider Clemens Bomers schreeuwt tijdens een fotostop in Kaltenbach-Stumm zijn longen leeg om zich voor de troep fotografen verstaanbaar te maken boven het sissende geluid van locomotief 4 met de excursietrein. Foto: Karel Hoorn.

Maart/April

22	Ma	29
23	Di	30
24	Wo	31
25	Do	1
26	Vr	2
27	Za	3
28	Zo	4
12 Week 13		



Blik over de grenzen

Veel van onze leden hebben niet alleen interesse in tram of trein in eigen land. Daarom organiseert de NVBS ook excursies naar het buitenland. Het gaat soms om slechts enkele kilometers voorbij een grenspaal naar onze zuider- of oosterburen, maar er worden ook enorme afstanden per trein of vliegtuig afgelegd om ver weg speciale railvoertuigen of lijnen te bekijken. Hierbij is dan vaak ook een bezoek aan de werkplaats(en) van een bedrijf mogelijk. De Dieselrondritten konden zich altijd verheugen in een grote belangstelling, maar helaas maken allerlei regels tegenwoordig zo'n rit moeilijk te verwezenlijken. Een heel bijzonder soort uitstapje waren de Ligwagenexcursies. Een (meestal) Duits ligrijtuig was gedurende een weekeinde het hotel van de deelnemers. Door vooral 's nachts te reizen kon bijvoorbeeld Oostenrijk of Italië gemakkelijk bereikt worden en bleef er voldoende tijd over voor excursies overdag. Het rijtuig werd steeds achter de door ons gewenste treinen gerangeerd, zodat een doorgaande verbinding werd verkregen. De gunstige prijs trok bovendien veel jongeren aan. Excursiecommissaris Gerard Stoer deed jarenlang zijn best de weekenden en de bestemmingen steeds verder op te rekken: in 1975 ging de NVBS-ligwagen zelfs voor het eerst door het IJzeren Gordijn en bereikte Miskolc, in het oosten van Hongarije.

Boven: Op 10 september 1950 bracht de NVBS Dieselrondrit deze groep deelnemers per NS-dieselmotorwagen naar België. In Trois Ponts poseren ze voor de BC 2907. Foto: collectie SNR. Midden: Reisleader Paul Bakker ging met een groep NVBS'ers naar Indonesië. Op 27 juli 1982 was het gezelschap in Kediri. Tjerk Swierstra nam de fotografen op de korrel, die locomotief B2301 van de PJKA vastlegden. Deze loc was vroeger in dienst bij de Kediri Stoomtram Mij. Onder: Karel Hoorn ging mee met de Ligwagenexcursie in 1972 en sliep uitstekend. Hij was op 23 september gelukkig op tijd wakker om een rit over de Erzbergbahn mee te maken. Hij legde in Eisenerz de ligwagen vast achter ÖBB locomotief 197.302 en de normale rijtuigen.

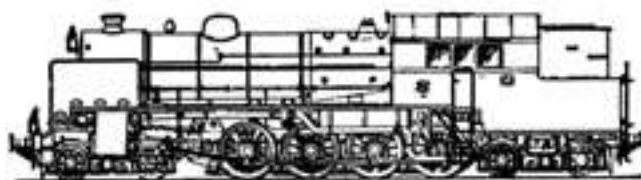




Na een revisie in de werkplaats Tilburg is locomotief 6318 onder stoom gebracht voor een rit naar Baarle-Nassau. Op de zijkant van de rookkast is een witte 'hoekschijf', sluitsein volgens het seinreglement, te zien ten teken dat het hier een extra trein betreft. De foto werd begin jaren vijftig gemaakt en wordt toegeschreven aan S. Overbosch.

April

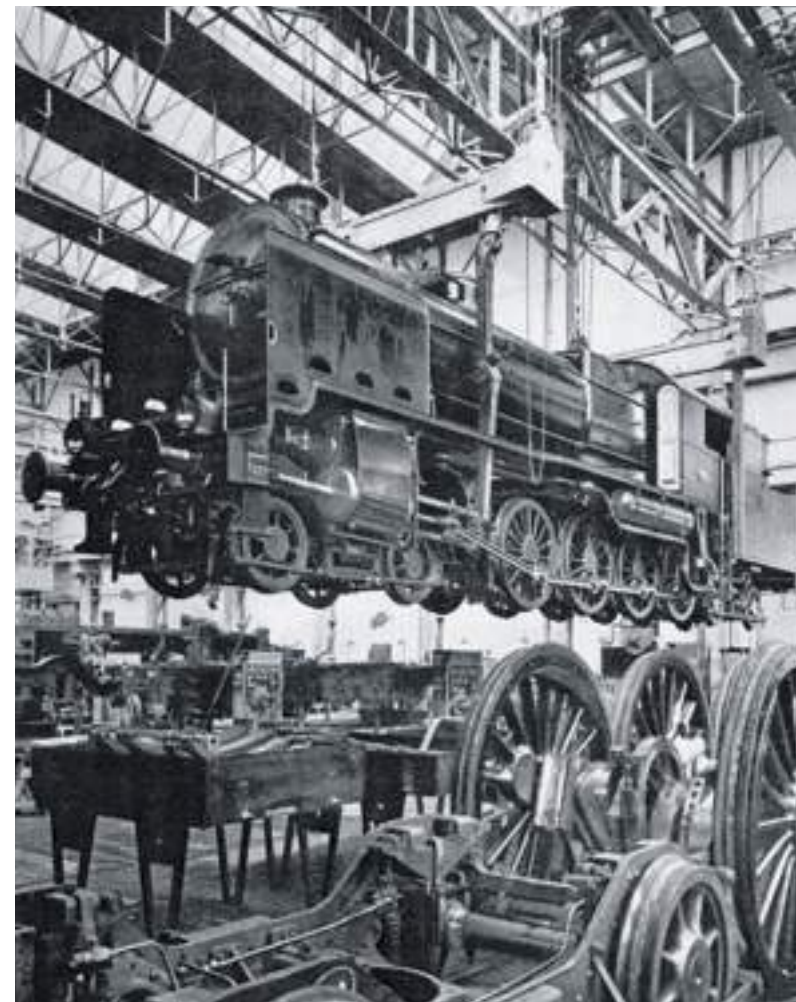
5	2e Paasdag	Ma	12
6		Di	13
7		Wo	14
8		Do	15
9		Vr	16
10		Za	17
11		Zo	18
14	Week		15



NS 6300, een NVBS-icoon

In 1931 werd de NVBS opgericht, waarbij het bestuur een stoomlocomotief serie 6300 als logo koos. Dat was niet zo verwonderlijk. Toen de eerste locomotieven van de serie 6301-6310 in 1930 aan de NS werden geleverd, was iedereen die deze enorme machines zag onder de indruk. Ze waren gebouwd door Henschel & Sohn in Kassel en werden een jaar later gevolgd door de 6311-6322 van Schwartzkopff in Berlijn. Het waren de laatste voor NS ontwikkelde stoomlocs. Ze behoorden tot de sterkste in Europa, en hun trekkracht werd hoofdzakelijk gebruikt voor het trekken van de zware kolentreinen uit Zuid-Limburg. Ze reden ook reizigerstreinen. Wat techniek betreft waren de 2'D2'-locs verwant aan de serie 3900. De machinist en stoker hadden de beschikking over een ruim machinistenhuis. De zware machines verbruikten veel kolen en kregen de bijnaam Beulen omdat de stoker keihard moest werken om het vuur op peil te houden. De 6305 en 6317 waren na het beëindigen van de stoomtractie in 1957 nog in gebruik voor belastingproeven van bruggen en als 'wals-loc' bij het inrijden van sporen. Een verzoek om gratie voor de voor sloop bestemde loc 6317 door de heer Th. Haakma Wagenaar (werkzaam bij de NS, tevens NVBS'er) deed de NS besluiten deze loc aan het Spoorwegmuseum te schenken. Sinds 1959 stond de loc (met de ketel van de 3927) langs het perron van station Maliebaan om bij de laatste vernieuwing van het Spoorwegmuseum weggestopt te worden in een duistere 'werkplaats', waar de bezoeker als in een kermisattractie doorheen raast en nauwelijks iets van de locomotief te zien krijgt. In het Preston Palace te Almelo kan men als hotelgast de 6313 als 1:1-replica van hout en kunststof bewonderen. Het iconische logo werd in 1981 vervangen door de huidige pictogramtekening.

Boven: Een publiciteitsfoto van NS toont deze 6300 in de 125-tons-kraan van de werkplaats Tilburg. Onder: Met geluk, een flits en een hoge sluitersnelheid legde René Platjouw op 7 juli 2010 de machinist in de 6317 vast bij het onderwerp 'Stalen monsters' in het Spoorwegmuseum. Links: Het oude NVBS logo.





Vijftien gleufhoeden, twee bolhoeden, zestien regenjassen, allemaal een stropdas en slechts één aktetas. Dit voor die tijd typische NVBS-gezelschap heeft zojuist met een NZH-Cardanwagen van het Haarlemse stadsnet een rit gemaakt tot aan Hillegom op een zo te zien heel zonnige en warme 18e juni 1933. Ondanks naspeuringen kwamen we er niet achter waarom de beide trams witte vlaggen voeren. Foto: J.J.B. Vellekoop.

April/Mei

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



Een blik achter de schermen

Sinds de oprichting organiseert de NVBS excursies, waarbij een blik achter de schermen van spoor-en trambedrijven gegund wordt aan de deelnemende leden. Het is verbazend om te zien dat zelfs in de duistere oorlogsjaren ritten voor de NVBS mogelijk waren. Jan Voerman was daarbij een voortrekker en op de foto linksboven zien we hem met de gestreepte stropdas. Het verdwijnen van een bedrijf, zoals de RTM in 1964, of juist de komst van nieuw materieel, zoals bij de metro van Amsterdam: er zijn altijd voldoende redenen te bedenken om nieuwe excursies te organiseren. Maar het hangt vooral af van de bereidheid van de bedrijven om hun deuren te openen. En dat is tegenwoordig met alle veiligheidsprotocollen heel moeilijk geworden. Inmiddels zijn de excursies ondergebracht in de Stichting NVBS-Excursies (SNE).



Linksboven: Een GTW-excursietram passeert de schipbrug te Doesburg op 22 juni 1941. Foto: H.G. Hesselink. Rechtsboven: Met de M1805 en zes rijtuigen werd op 25 oktober 1964 afscheid genomen van het trambedrijf van de RTM. Bij het Voorne Kanaal moet de tram wachten op de tegentram uit Oostvoorne. Rechts een afstandsseinpaal voor de beweegbare brug over het kanaal. Foto: F.J. Hoevenagel. Linksonder: HTM-Buitenlijner 57 met ex-Limburgse bijwagens 139 en 137 kruipen op 20 juni 1964 met een NVBS-excursietram door de smalle Pansierstraat in Scheveningen. Foto: Piet Kiers. Rechtsonder: Op 23 april 1995 organiseerde de NVBS-Afdeling Amsterdam een excursie naar het metrobedrijf van het GVB. Op het opstelrein aan de Van der Madeweg staan het LHB-metrostel 22 en sneltramstel 73 van de toen nieuw afgeleverde serie CAF-ringlijnmaterieel. Foto: René Platjouw.





In 1975 werden de vijf locs van de serie 2900 naar Spanje verscheept. Aan de Rotterdamse Waalhaven staat loc NS 2905 nog op de wal, terwijl een onbekende soortgenoot zich al in het ruim van het schip bevindt dat ze naar het Iberisch schiereiland zal brengen. Wie de foto gemaakt heeft, is helaas niet bekend. Hij is gedateerd op 5 maart 1975. Foto: collectie SNR.

Mei

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



NS 2900-en, ex-Staatsmijnlocs

NS koos na 'Spoorslag 70' voor een snelle uitbreiding van het locpark met tweedehandsjes. Naast elektrische locs uit Engeland (de serie 1500) kocht NS vijf diesellocomotieven van de Staatsmijnen (151-155). Door de sluiting van de Limburgse mijnen waren ze werkloos geworden. In 1958/-59 zijn ze in licentie van General Motors door Henschel gebouwd. Bijzonder was dat elke loc een eigen kleur had. Als serie 2901-2905 kwamen ze in 1970/71 bij NS in dienst. Ze hadden meer vermogen dan de 2200'en en 2400'en. Door de grote en moderne cabine waren machinisten er goed over te spreken. Ze reden de goederentreinen op alle niet-geëlektrificeerde lijnen rond Zwolle en kwamen ook naar Bentheim en Borken in West-Duitsland. Terugloop van het goederenvervoer deed ze als kleine serie in februari 1975 bij NS de das om. Door verkoop belandden ze in Spanje bij de Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) voor de lijn Gijón – Pola de Laviana. Deze Ferrocarril de Langreo was in 1856 aangelegd met een spoorwijdte van 1440 mm, wat in Spanje als 'smalspoor' gold. Toen de FEVE de spoorwijdte van de Ferrocarril de Langreo in 1983/84 versmalde tot het meterspoor van haar andere spoorlijnen in Asturië, werden de locs voor sloop afgevoerd.

Boven: Bij de Staatsmijn Maurits in Geleen staat loc 155 (later NS 2905 en FEVE 1425) op de voorgrond. Op de achtergrond loc 132 (later verkocht aan de AKU-fabriek in Emmen) met een kolenbakcentrein. De schoorstenen zijn de Lange Jan en Lange Lies. Foto: Pierre de Greeuw, 4 april 1968. Midden: Loc 2904 in Zwolle. Foto: Kees van de Meene, 14 april 1971. Rechts: Ton Stevenhagen nam op 6 juni 1981 de foto van loc 1423 (ex-NS 2903, ex-SM 153) met een bakcentrein op de Langreo-lijn bij Gijón. Onder: Op 25 augustus 1971 fotografeerde Roef Ankersmit loc 2902 onderweg naar Bentheim bij de overweg in de Nieuwe Grensweg in Hengelo.





In het voorjaar van 1995 draait een sneltramcombinatie van lijn 51, aangevoerd door wagen 58, de Parnassusweg op. De lijnen 5 en 51 reden vanaf station Amsterdam Zuid/WTC, via het tunneltje rechts, onder de Ringweg-zuid A10 naar Amstelveen. Nu is hier bijna alles veranderd. De sneltrams rijden niet meer, lijn 5 maakt een ommetje, het tunneltje is verdwenen en de bloemetjes moesten plaatsmaken voor een werkterrein en een voet- en fietspad. Foto: René Platjouw

Mei

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



Sneltram → Metro → Tram

Als 'Dubbelrail naar de toekomst' werd de Amstelveenlijn op 30 november 1990 geopend. Tramlijn 5 reed vanaf Amstelveen Centrum via de Buitenveldertselaan, station Zuid/WTC en het Leidseplein naar het Centraal Station van Amsterdam. Vandaar, maar dan beginnend in de metrobus, reed lijn 51 als metro via het Amstelstation naar Amsterdam Zuid/WTC. Vanaf dat punt werd hij sneltram (metro was toen een politiek taboe) en volgde dezelfde sporen als lijn 5 naar Middenhoven, later naar Westwijk. Lijn 5 had lage tramperrons, lijn 51 perrons op metrohoogte. De benaming Sneltram werd stilletjes na verloop van jaren toch Metro. BN uit Brugge leverde voor beide lijnen het materieel. Kinderziekten bij het omzetten van metro naar sneltram (op station Zuid/WTC) leidden ertoe dat lijn 51 al kort na de opening meer dan een half jaar werd ingekort tot dat station. Naar Amstelveen moest men met de bus verder. Het succes van de lijn was slecht ingeschat en door bezuinigingen bij de aanschaf was er vaak materieelgebrek. Van de in 1997 voor Ringlijn 50 aangeschafte CAF-wagens waren er vier ook geschikt voor dienst op lijn 51. In 2016 werd besloten de metro-/snel-tramexploitatie van lijn 51 te staken. Vanaf Station Zuid wordt de lijn naar Amstelveen verbouwd tot gewone tramlijn (aangepast aan de nieuwe lagevloertrams serie 3000) en vanaf Westwijk verlengd naar Uithoorn. De hoofdstad krijgt zo een nieuwe interlokale tramlijn met het in december 2013 vrijgekomen lijnnummer 25.

Boven: De CAF-stellen 71+72 duiken op 5 augustus 2012 onder de Bovenkerkerweg in Amstelveen door. Omdat deze weg onderdeel is van een dijk, is hier een coupure ontstaan, die in geval van hoog water met waterkerende kleppen kan worden afgesloten. Foto: René Platjouw.

Midden: Het R-Net-uiteitje werd vanaf begin 2019 ook op de CAF-metrostellen aangebracht. De stellen 71+70 passeren op 27 februari 2019 de Van Boshuizenstraat. Foto: René Platjouw.

Onder: Als de aanpassing van de Amstelveenlijn klaar is, gaan de nieuwe trams serie 3000 van CAF hier rijden als lijn 25. We zien de 3001 op de Cornelis Lelylaan tijdens proefritten op 6 november 2019. Foto: Martijn Roos.





Een man is in maart 1930 niet ver boven de bovenleiding van de tram aan het werk is aan de openbare verlichting op de Goudsesingel in Rotterdam. Samen met de nieuwe, speciaal hiervoor gebouwde, Magirusladder trekt hij veel bekijks. Het is duidelijk dat het nut van zo'n ladderwagen op de gevoelige plaat vastgelegd diende te worden. Tramwagen 167 van lijn 21 (serie 152-176 uit 1914) wacht rustig tot de 'lampenist' klaar is met het spandraadarmatuur. Foto: Collectie SNR.

Mei/Juni

31	Ma	7
1	Di	8
2	Wo	9
3	Do	10
4	Vr	11
5	Za	12
6	Zo	13
22	Week	23



Tramlijnen met het nummer 21

In Rotterdam werd in 1929 lijn 21 ingevoerd op de route Honingerdijk — Station DP — Aelbrechtsplein. Het was een versterking van gedeelten van de lijnen 1 en 9, die het tot 1936 volgehouden heeft. Op 31 oktober 2005 kwam bij de RET wederom een lijn 21 in gebruik. Dit betrof tramlijn 1 (De Esch — Centraal Station — Schiedam-Woudhoek), die werd opgewaardeerd tot 'TramPlus'-lijn en daarom een lijnnummer in de twintigtallen kreeg.

In Amsterdam werd het lijncijfer 21 voor het eerst gebruikt tussen 1921 en 1925 op de tractortram naar Sloten (zie ook week 31-32). Op 5 januari 1928 zag een tweede lijn 21 het licht (ditmaal met elektrische trams) op de route van het Stationsplein naar het Javaplein, later naar de Molukkenstraat. Net als in de Maasstad was ook hier sprake van een versterkingslijn. Tijdens de grote bezuiniging op 1 januari 1932 werd deze lijn opgeheven.

Den Haag kreeg op 3 december 1928 haar lijn 21, van het Staatsspoorstation naar de Sportlaan. Zij werd onder meer ingesteld ter vervanging van buslijn K en versterking van lijn 1. Bijkomend voordeel was dat lijn 7 weer kon gaan eindigen op het Valkenboschplein en lijn 21 met een lagere frequentie op de niet goed renderende tak naar de Sportlaan kon gaan rijden. Bij de herschikking van het lijnennet op 10 november 1937 nam lijn 2 het grootste deel van de route van lijn 21 over. Het traject naar de Sportlaan werd op 27 december 1942 gesloten wegens afbraak van de Bloemenbuurt voor de bouw van de Atlantikwall door de Duitse bezetter.



Boven: Unionwagen 211 komt ons op de eerste dag van exploitatie van de tweede Amsterdamse lijn 21 op de Prins Hendrikkade tegemoet. Op de foto is ook het overloopwissel zichtbaar, dat veel gebruikt werd als het Centraal Station (op de achtergrond) niet bereikt kon worden. Foto: Collectie SNR; 5 januari 1928.

Onder: Een Haagse lijn 21 op het viersporige baanvak langs het Malieveld. De twee achter de tram zichtbare sporen zijn van de NZH. Motorwagen 299 is met achterwagen 772 langs de Koningskade onderweg naar de Sportlaan op 9 juni 1934. Foto: J.J.B. Vellekoop





Het water van de Eem bij de Koppelpoort in Amersfoort is dan niet helemaal als een spiegel, maar de reflectie van de 1307 en 1117 met een Intercity naar Enschede op deze zonnige zondag is prachtig. Sjoerd Bekhof maakte deze foto in de zomer van 1979.

Juni

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



Spiegeltje, spiegeltje aan de wand, wie is de mooiste in ons land?

Deze vraag zal door elk NVBS-lid anders worden beantwoord. De een is gek van treinen, de ander vindt trams geweldig. Ook de metro heeft aanhangers en sommige van de leden zijn helemaal verliefd op die kleine smalspoortreintjes. Kortom, een antwoord op de vraag is niet te geven. Daarom hebben we op deze pagina een gevarieerd beeld van (be)spiegelingen van onze hobby bijeengezet, waarin elke NVBS'er wel iets van zijn/haar gading kan vinden. Er zijn gelukkig genoeg fotografen die gebruik maken van water langs een spoor- of tramlijn, of dat nu een vaart, sloot of plas is. Een beetje windstilte is een vereiste; dan spiegelt het op z'n mooist.



Linksboven: Budapestercombinatie B457+A454+B466 spiegelt zich onderweg van Amsterdam naar Zandvoort in de Haarlemmertrekvaart vlak bij de Vinkebrug te Halfweg. Het einde van deze tramlijn is nog maar enkele maanden verwijderd van deze dag, 10 juni 1957. Foto: E.J. Bouwman. Rechtsboven: Op 12 januari 2014 legde Bob Visser treinstel 254 'Simon Tahamata' (voetballer) van Arriva van Arnhem naar Tiel vast bij IJzendoorn. Linksonder: GVB-sneltramstellen 46 en 47 spiegelen zich in de sloot bij het eindpunt Amstelveen-Westwijk, 22 april 2009. Foto: René Platjouw. Rechtsonder: In het Veenmuseum bij Barger-Compascuum rijdt locje Yvonne (genoemd naar schaatsster Yvonne van Gennip) over de brug bij de aanlegsteiger van de rondvaartboot. Tom Tand maakte deze foto op 15 september 2013.





Een wel heel historische foto, niet alleen door de stoomtrein, maar ook omdat het station van Liège-Guillemins in 2009 een ingrijpende metamorfose heeft ondergaan. Ook komen er geen Nederlandse treinen meer, want de dienst tussen Maastricht en Luik wordt al enige tijd onderhouden met Belgisch materieel. Op deze foto van 4 september 1964 staat rechts een DE1 'Blauwe Engel' gereed voor zijn rit naar Maastricht. Links zien we locomotief 29.148 van de NMBS met een trein richting Jemelle. Fotograaf onbekend, foto uit verzameling van Leendert van de Berg.

Juni/Juli

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



Maastricht – Luik

Sinds 1861 rijden er treinen tussen Maastricht en Luik. De lijn kende voor het reizigersvervoer perioden waarin zij een schakel was in internationale langeafstandsverbindingen, maar ook tijden waarin ze niet meer dan een grensoverschrijdende pendelverbinding was. Vanaf 1954 verving de Belgische NMBS de stoomtractie door diesellocs, terwijl NS voortaan de lokale reizigersdienst verzorgde met de toen splinternieuwe dieseltreinstellen 'Blauwe Engel'. Dat bleef zo tot de elektrificatie van de lijn in 1985. Intercity's van en naar de Belgische kust en Brussel werden toen afgewisseld met lokale pendeltreinen, zodat een scala aan Belgisch reizigersmaterieel Maastricht bezocht. De stroomscheiding tussen de spoorwegnetten bevindt zich ten zuiden van Maastricht, zodat Nederlandse reizigerstreinen op 1500 volt tot het eindpunt Maastricht Randwyck kunnen rijden. Het was de bedoeling dat Arriva vanaf 2018 onder de concessie Zuid-Limburg een 'Drielandentrein' Luik – Maastricht – Aken zou rijden. Toelatingsperikelen aan Belgische zijde van de multicourante FLIRT-treinstellen maken dat dit plan vermoedelijk pas in 2022 wordt uitgevoerd. Met de voortdurende inzet van ouder materieel benadrukt de NMBS bewust of onbewust dat de reizigers er vanaf 2022 met een andere vervoerder nooit op achteruit kunnen gaan.

Boven: Eind jaren zeventig werd deze DE1 in het station van Visé gefotografeerd door een onbekende fotograaf. We zijn er niet in geslaagd zijn naam te achterhalen.

Midden: Maastricht Randwyck is een van de eindpunten van de Nederlandse binnenlandse treindienst. Op 30 september 1998 stopt NMBS-treinstel 643 in Randwyck, onderweg van Luik naar Maastricht. Op het grensbaanvak van Maastricht via Eijsden naar Visé rijden de treinen links. Foto: Leendert van de Berg.

Onder: In station Maastricht staat NMBS-treinstel 639 klaar om naar Luik te vertrekken. Vanuit Maastricht Randwyck loopt Arriva-treinstel 453 'Abdij Rolduc' juist binnen om verder te rijden naar Heerlen.

Foto: René Platjouw, 15 februari 2020.





Op zondag 5 augustus 2018 reed Arriva met lange treinen naar Harlingen Haven voor de vele bezoekers die naar de Tall Ship Races kwamen kijken. Egbert Elenbaas maakte de foto van deze twee vierdelige treinstellen van het type Flirt GTW 2/8.

Juli

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



Harlingen Haven

Harlingen — Leeuwarden was na de opening in 1863 een eenzaam stukje spoorlijn zonder enige verbinding met een andere lijn. Pas in 1868 werd de lijn aangesloten op het spoorwegnet. Aanvankelijk was het de SS die hier de scepter zwaaide, daarna NS, en vanaf mei 1999 NoordNed. In december 2005 werd het Arriva. Verschillende dieseltreinstellen hebben tussen Leeuwarden en Harlingen dienst gedaan: sinds 1954 de motorwagens en tweerijtuigtreinstellen Plan X van het Rotterdamse Allan, daarna van 1981 tot 2007 de dieselhydraulische stellen van Uerdingen uit Krefeld, en tegenwoordig de GTW's van het Zwitserse Stadler. Harlingen Haven had in het verleden goederenvervoer. Het vervoer van hout werd in 1996 als laatste beëindigd. Er was ook een VAM-vuilnislaadstation maar dat was al eerder gesloten. In 2010 kwam het laatste stuk van de lijn door de bouw van een grote waterkering binnendijs te liggen. Die dijk is een prachtige wandelpromenade, waar je flink kunt uitwaaien. Voor die tijd liep de lijn door een dijkcoupure, gebouwd in 1963. Als kustplaats wordt Harlingen gesierd door een mooie vuurtoren, zonder een eigen naam. Het gebouw fungeert nu als exclusieve overnachtingslocatie en doet het goed op (treinen)foto's. In Harlingen Haven kan worden overgestapt op de veerboten naar de Waddeneilanden Vlieland en Terschelling, die vooral in de zomer veel reizigers de trein naar Harlingen Haven doen nemen.

Boven: Dieselhydraulisch stel 3209 van NoordNed op het lijngedeelte tussen Harlingen en Harlingen Haven. Foto circa 2000, fotograaf onbekend.
Midden: DE2-stellen 104+105 van NS passeren de coupure in de waterkering bij het begin van het emplacement Harlingen Haven op 18 mei 1982. Foto: Roelof Hamoen.
Onder: DH-stel 3209 van NoordNed komt vanaf Harlingen Haven en staat op het punt door de coupure met keerdeur te rijden. Foto circa 2000. Fotograaf onbekend.





Deze foto werd circa 1922 genomen in de Jacob Marisstraat. Ford-trekker 4 en rijtuig 7 hebben een voor een tram vreemd soort pech. Een lekke band! De riemen van het reservewiel zijn losgemaakt en men is bezig het wiel te wisselen. Bij een tractortram (ons land heeft een aantal gekend) kon je aan je leraar als smoes dus echt vertellen dat de tram een lekke band had. De foto is aanwezig in de collectie van de Stichting NVBS Railverzamelingen.

Juli/Augustus

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



Met de tram naar Sloten

Al in mei 1841 ging een paardenomnibusdienst rijden van het Leidscheplein in Amsterdam naar Sloten. De gemeente Sloten wilde rond 1906 graag aansluiting op het snel groeiende tramnet van Amsterdam. In 1918 wist men met tweedehands rails en materieel een tramlijn te openen van de Akerweg in Sloten naar een eindpunt vlakbij de huidige Overtoomse Sluis. Het was de laatste in ons land geopende paardentramlijn. Toen de omringende gemeenten door het grote Amsterdam in 1921 werden geannexeerd, kwam deze lijn in beheer van de Gemeentetram. Paarden zag men bij dit bedrijf al lang niet meer en dus werden de twaalf viervoeters met havermotor in februari 1922 door vier Fordjes met benzinemotor vervangen. Een bord TRAM op het dak omwille van juridische problemen in verband met het links rijden met lijncijfer 21 moesten de T-Fordjes camoufleren. De 'tractortram' was een kort leven beschoren van nog geen vier jaar. Buslijn G nam in december 1925 het vervoer over; in 1965 werd dit buslijn 29. In september 1991 werd tramlijn 2 vanaf het eindpunt Louwesweg in Slotervaart met enkele kilometers verlengd over een zandvlakte. Wat ooit een tuinbouwgebied met kassen was, veranderde in korte tijd in de wijk Nieuw Sloten. Dit gebied was ooit bedoeld als Olympisch dorp voor de Spelen van 1992, die de gemeente Amsterdam graag had binnengehaald.

Boven: Langs de Sloterweg rijdt een tram van het trambedrijf van Sloten met een dubbelspan voor twee rijtuigen. We kunnen dus aannemen dat het een zondagmiddag is, want dan werd met deze combinaties gereden.

Foto: collectie SNR.

Midden: Ook ten tijde van de tractortram was het druk op zondagen. Het tweede rijtuig is nog net zichtbaar. De tram wordt 'bestormd' door reislustige Slotenaren. Foto: collectie SNR.

Onder: In september 1991 werd tramlijn 2 doorgetrokken naar Nieuw-Sloten. Gelede wagen 712 rijdt in de zomer van 1992 op de toekomstige Antwerpenbaan over een zandvlakte, waar men druk aan het bouwen is. Foto René Platjouw.





Op de Turfmarkt in Den Haag staat in de zomer van 1963 'Limburger' 90 met een passende bijwagen klaar voor een rit naar Voorburg. De Turfmarkt van toen lag niet op dezelfde plaats als de huidige voetgangersstraat. Wat nu het Spuiplein is, was in 1963 een deel van de Turfmarkt. Waar de tram staat, is in 2017 het 'Cultuurpaleis' gebouwd. Helaas weten we niet wie ons deze foto heeft nagelaten. Hij komt uit de collectie van SNR.

Augustus

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



Trams even oud als de NVBS

In 1931, het geboortjaar van de NVBS, rolden voor drie Nederlandse elektrische trambedrijven nieuwe vierassige motorwagens uit de fabrieken. Beijnes in Haarlem leverde aan de NBM voor de smalsporige tramlijn Amersfoort – Arnhem de motorwagens 91-94, krachtpatsers met vier motoren van elk 80pk. De LTM in Zuid-Limburg ontving van Beijnes de motorwagens 2609 en 2610, een vervolgorder van een al eerder geleverd type. Aan de Rotterdamse RET leverden Allan, Beijnes en Werkspoor elk een deel van een enorme uitbreiding van het materieelpark, in vervolg op het al sinds 1929 gebouwde succesvolle type vierasser met middenbalkon. Er kwamen maar liefst honderd motorwagens 471-570 en twintig bijwagens 1001-1020 bij. Twintig bijwagens uit 1929 werden in 1931 verbouwd tot motorwagens 451-470. 1931 kan dus met recht een vruchtbaar jaar voor nieuwe Nederlandse elektrische trams genoemd worden.

Een opvallend aantal van deze trams is net als de NVBS op 90-jarige leeftijd nog springlevend. Helaas geldt dat niet voor de stoere NBM-wagens. Zij werden in 1949 naar het Duitse Solingen verkocht en vonden daar in de jaren zestig hun einde. De LTM-motorwagens werden in 1950 verkocht aan de HTM om nog vijftien jaar op de Haagse buitenlijnen te rijden. Na omzwervingen kwam de 2610 uiteindelijk in Zuid-Limburg bij de stoomtreinen van de ZLSM in Simpelveld terecht. Toepasselijk in dit jubileumjaar is dat deze wagen bij de HTM het nummer 90 droeg. Van de RET-vierassers uit 1931 zijn veertien motorwagens bewaard. Het merendeel rijdt regelmatig over de Rotterdamse tramrails, maar ook op de museumtramlijn in Amsterdam en in het Openluchtmuseum in Arnhem kun je ze aantreffen. Van de twintig bijwagens uit 1931 is geen enkel exemplaar bewaard. Toch rijden in Rotterdam drie bijwagens van dit type. De draaistellen verraden dat dit geen originelen zijn, maar verbouwde motorwagens.

Boven: Op de Noordsingel in Rotterdam maakt op 5 april 2014 de vierassige combinatie 523+1020 van Stichting RoMeO een rondrit. Bijwagen 1020 werd in 2004 verbouwd uit motorwagen 2601, oorspronkelijk 513. Foto: Paul van Baarle.

Onder: W.D.J. Cramer nam deze foto bij de wisselplaats Sandenburgerlaan op de straatweg halverwege tussen Doorn en Leersum op tweede paasdag 10 april 1939. NBM-motorwagen 92 staat met de rijtuigen 96, 54, 47 en gesloten goederenwagen 42 gereed voor vertrek naar Rhenen.





Vlnr: De GETA verkocht tegen een vergoeding van tien cent stamkaarten waarop men dagkaartzegels kon plakken. Dames en heren hadden elk hun eigen kaart, waarmee de taak van het controlerende personeel verlicht werd. Op plaatsbewijs 2599 van de Zuider-Stoomtramweg-Mij is een deel van de bedragen tot in halve centen weergegeven. Kaartje A 0791 is van het Edmondson-model zoals gebruikelijk bij de spoorwegen. Dit is een doorgaand retourkaartje naar Bergen aan Zee waarbij in Alkmaar overgestapt moest worden op de NS-stoomtram. Het Buurtverkeertarief, zoals in de jaren voor de Tweede Wereldoorlog in gebruik, is handmatig met 30 cent verhoogd. Met een ingevuld formulier van de Tramweg-Mij 'De Graafschap' verzocht de overste van het Franciscaner klooster te Vorden om afgifte van een biljet. Het Geneeskundig Gesticht voor Krankzinnigen te Loosduinen beschikte over couponboekjes voor reizen in de eerste klasse van de Westlandsche Stoomtramweg-Mij. De geschiedenis vertelt niet of de coupons door de geneesheren of patiënten gebruikt werden. Ook bij stoomtrambedrijven waren Edmondsons in gebruik. Kaartje A 0032 is een zomerkaart van de Tramweg-Mij Zutphen — Emmerik. Per stoomtram van de Rotterdamse Tramweg-Mij kon je vanaf 1881 van Rotterdam naar Schiedam reizen. In 1906 werd deze verbinding opgenomen in het net van de elektrische tram. De Nederlandsche Tramweg-Mij gaf in de jaren dertig gunstig geprijsde marktkaarten uit voor een retourreis naar de markt in de Friese hoofdstad; kaartje A 5581 is daar een voorbeeld van.

Augustus/September

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



Kleurrijke tramkaartjes

Plaatsbewijzen zijn net zo gevarieerd als de trambedrijven zelf. Extreem kleine biljetjes of grote volbedrukte vellen. Er was een heel scala aan biljetten met alle mogelijke kleuren, formaten en papiersoorten. In tegenstelling tot spoorkaartjes werden tramkaartjes bij het verlaten van de tram niet ingenomen. Daardoor zijn er heel wat bewaard gebleven. Al vroeg waren er verzamelaars van tramkaartjes. De Stichting NVBS-Railverzamelingen beschikt over een fraaie collectie vervoerbewijzen van Nederlandse trambedrijven, beheerd door Marco Moerland (foto onder). Hij selecteerde voor de kalender enkele bijzondere kaartjes. Ze zijn zoveel mogelijk op ware grootte afgebeeld. Na een afspraak met Marco kunt U de hele collectie in Amersfoort bekijken, als u maar wel met gepast geld betaalt...! Niet alleen personen maar ook levende have kon met de stoomtram mee. Meestal werd er voor een partij vee een vrachtbrief uitgeschreven, maar op de tramlijn Nunspeet — Elburg — Zwolle en de lijn Zwolle — Blokzijl werd in 1927 een heuse 'Veekaart' gebruikt. Hit, veulen, muilddier of muilezel mochten niet hoger zijn dan 1,45 meter. Voor koe, stier, os of ander rund bedroeg de minimale hoogte echter 1,20 meter! Terwijl het vee veilig in de goederenwagen stond, kon de boer genieten van zijn sigaar in de rookafdeling van één van de fraaie stoomtram-rijtuigen. 'Postzegel' Z 3890 van de stoomtramlijn Den Haag — Scheveningen van de Nederlandsche Rijnspoorweg-Mij was bij uitgifte een hedendaags biljet want de perforatie werd in Nederland vanaf 1864 voor frankeerzegels van de posteries toegepast. In 1890 is de NRS overgenomen door de Staat der Nederlanden, die de exploitatie overdroeg aan de Staatsspoorwegen. De conducteur kon de zegels van een groot vel afscheuren. Ondanks de beperkte afmetingen zijn alle noodzakelijke gegevens zoals prijs, traject en klasse op het biljetje vermeld. Het kaartje kostte het destijds kapitale bedrag van 25 cents! Het weekloon voor een arbeider bedroeg in die dagen tussen de 7,50 en 15 gulden. Zo'n grote uitgave was dus slechts voor welgestelden weggelegd. Halve Edmondson 2090 is tijdens de rit geknipt en na aankomst in Purmerend ingenomen. Op de andere helft van de Visscherskaart tegen gereduceerd tarief heeft de hengelaar de thuisreis gemaakt. Het kaartje is gebruikt in de stoomtram van de Noord-Hollandse Tramweg-Mij. Tot in de jaren zestig van de vorige eeuw was de zesdaagse werkweek gebruikelijk. De door de Stoomtram Walcheren verstrekte weekkaart voor werklieden is dan ook van maandag tot en met zaterdag geldig. De zevende dag stond in het teken van de destijds onaantastbare zondagrust, die gericht was op kerkbezoek. Kerkgangers uit Haalderen konden de houten kerkbanken na het bijwonen van de dienst in Bommel verruilen voor net zo harde houten banken in de tweede klasse van de Betuwsche Stoomtramweg-Mij.





Een luchtopname van station Rotterdam Delftse Poort op 25 juli 1950. Het stationsgebouw is in de oorlog zwaar beschadigd geraakt. Aan de bovenrand van de foto begint het bouwterrein voor het nieuwe Centraal Station. Enkele van de bomen in het midden van het plein staan er ook nu nog, tussen het tegenwoordige stationsgebouw en het (voormalige) stationspostkantoor, dat in 1960 verrees op het kale stuk grond aan de onderzijde van de foto. Het busplatform toont onder andere een 'bellenwagen' en een opleggerbus. Foto: collectie SNR.

September

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



Rotterdam CS

Door de wederopbouw van Rotterdam na het bombardement van 14 mei 1940 was het mogelijk de stad een Centraal Station te geven, ook voor de treinen van/naar Gouda – Utrecht. Het nieuwe Rotterdam CS kwam te liggen op de plaats van het station Delftsche Poort (DP), het doorgangsstation van de lijn Den Haag – Dordrecht, tevens eindpunt van de lijn naar Hoek van Holland. Het kreeg vijftien doorgaande sporen, waarvan elf gelegen aan een perron. De treinen uit Gouda werden over een in 1953 vanaf Nieuwerkerk aan den IJssel aangelegd tracé naar het noorden van de stad geleid om via de Ceintuurbaan naar Rotterdam CS te rijden. Het excentrisch gelegen Maasstation kon worden opgeheven en overstappers hoefden geen reis door de binnenstad meer te maken. In de herbouwde Rotterdamse binnenstad was voor het nieuwe CS een indrukwekkend gebouw gewenst, maar daarvoor ontbrak het geld. Architect Sybold van Ravesteyn zag kans om zijn creatie toch indruk te laten maken. Zo gaven de zijvleugels met vier rijen ramen een idee van grote hoogte, terwijl er maar twee verdiepingen waren. In de jaren negentig begon de zuinigheid zich te wreken: het station werd te klein voor de toenemende aantallen reizigers. Pogingen een groter station te bouwen met behoud van de karakteristieke gevel liepen op niets uit. In 2007 begon de sloop van het oude CS; in 2014 opende Koning Willem-Alexander het nieuwe Rotterdam Centraal.

Op de glazen gevel onder de 'haaienbek' keerden (replica's van) de oude letters 'Centraal Station' en de stationsklok terug. In de grote perronoverkapping zijn zonnecellen aangebracht waarmee het station in zijn eigen elektriciteitsbehoefte kan voorzien. Met zijn gedurfde architectuur is het nieuwe station een icoon van de stad geworden.



Boven: Een luchtopname van het station van Van Ravesteyn omstreeks 1958, waarschijnlijk genomen vanwege het gereedkomen van het nieuwe stationsgebied. De symmetrie van het stationsgebouw wordt voortgezet op het plein in de tramsporen en het busstation. De sculpturen ('speculaasjes') links en rechts op de doorgangen zijn verwerkt in de architectuur van het nieuwste Rotterdam Centraal uit 2014.

Foto: Aero Camera NV, collectie SNR.

Onder: Voor een opname van bovenaf is tegenwoordig geen vliegtuig meer nodig. Vanuit het Marriott hotel maakte Martijn Roos op 9 maart 2014 deze foto van het huidige Centraal Station. Het Stationsplein is nu voetgangersdomein, met eronder een stalling voor 5200 fietsen, die inmiddels al te klein is. De trams halteren aan de rechterzijde, de bushaltes zijn verstopt achter het Groothandelsgebouw, links nog net zichtbaar.





De 5019 van U-OV (de naam waaronder het openbaar vervoer in Utrecht tegenwoordig opereert) vertrekt op 19 september 2007 naar Nieuwegein Zuid. Links is het tracé nog zichtbaar dat de trams volgden onder het spoor door naar de stadzijde van het station Utrecht Centraal. Vanwege de verbouwingen werd het beginpunt van de lijn in 2009 verlegd naar de Jaarbeurszijde van het station. Dat heeft inmiddels ook zijn langste tijd gehad. Foto: René Platjouw.

September/Oktober

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



De SUN kwam op en ging weer onder.

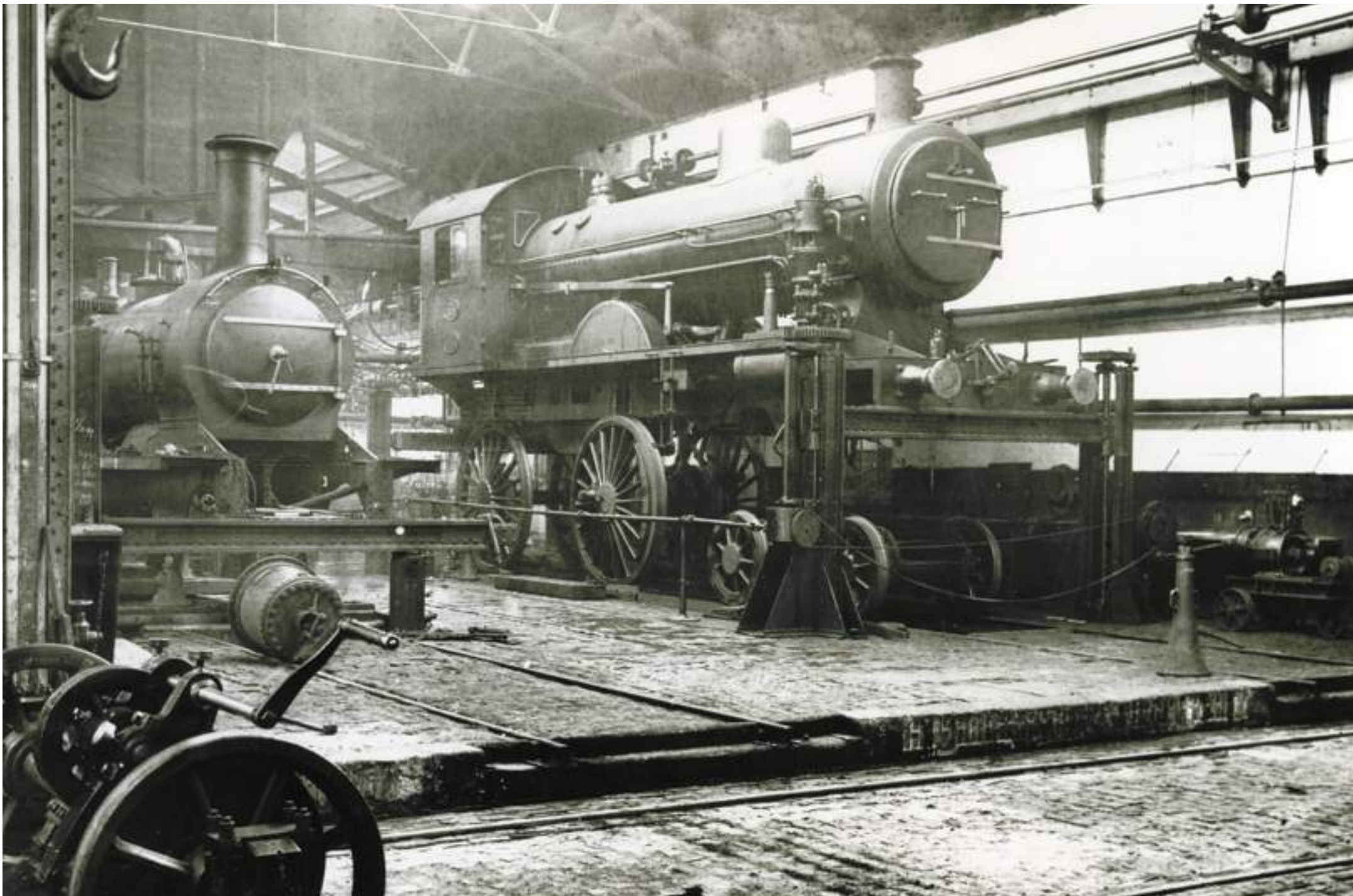
Midden jaren zeventig waren de plaatsen Nieuwegein en IJsselstein aangewezen als 'groeikernen', om het tekort aan woningen in de stad Utrecht op te vangen. Er werd gezocht naar een hoogwaardige vorm van openbaar vervoer richting Utrecht. Een spoorlijn werd te duur geacht en bussen waren voor de verwachte vervoerstromen niet toereikend. U weet inmiddels de uitkomst: Sinds 1983 rijdt de SUN (Sneltram Utrecht – Nieuwegein). Een van de vele protesten vanuit de burgerij tegen de trams was dat ze lawaai zouden maken. Eenmaal in dienst werd er geklaagd over het gevaar omdat ze zo stil waren! De zevenentwintig 2,65 m brede tramwagens werden gebouwd bij SIG in Neuhausen in Zwitserland. BBC leverde in samenwerking met HOLEC in Ridderkerk de elektrische installaties. De exploitatie was in handen van West-Nederland (1983-1994), MidNet (tot 1999), Connexxion (tot 2013) en Qbuzz (tot heden). Na ongeveer twintig jaar kregen alle wagens een midlife beurt en werden ze voorzien van een nieuwe kop. Vanwege de drukte werden tussen 2009 en 2014 in de spitsuren van de Stadtbahn uit Wenen afkomstige driewagencombinaties ingezet. In de zomer van 2020 werd de lijn tijdelijk stilgelegd, voor infrastructurele aanpassingen aan de perrons e.d. Vervolgens komen ook hier de CAF-lagevloertrams van het type Urbos-100 in dienst, die sinds 2019 op de nieuwe tramlijn naar De Uithof rijden. Het is de bedoeling dat één SIG-tram bewaard wordt.

Boven: Een van de weinige tuibruggen voor het railvervoer is de Jutphasespoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. De nog niet verbouwde 5018 passert hem op 4 augustus 1984 op weg naar Nieuwegein-Doorslag. Foto: R.C. Voegel.

Midden: Het oorspronkelijke interieur van de trams was in de jaren '80 strak en sober, met de in die tijd modieuze kleuren oranje en bruin. Fotograaf onbekend, collectie SNR.

Onder: Connexxion 5006 rijdt in juni 2009 op de A.C. Verhoefweg in Nieuwegein. Fotograaf onbekend, collectie SNR. Links: Het eerste Sneltram-logo uit 1983.





In de collectie van de Stichting NVBS Railverzamelingen troffen we deze foto uit 1914 aan. HSM -locomotief 504 staat in de werkplaats in Haarlem opgebokt voor reparatie of inspectie. De twee grote drijfwheels hebben een doorsnede van 2,10 meter. Wie de foto gemaakt heeft, is niet bekend.

Oktober

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



NS 2100'en, de 'blikken Tinus'

We kunnen er niet onderuit om in het jaar 2021 de NS stoomlocomotieven van de serie 2100 op de kalender te plaatsen. Tussen 1914 en 1920 leverde Schwartzkopff uit Berlijn 35 locs aan de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij. Ze kregen de nummers 501-535. Ir. W. Hupkes van de HSM was de ontwerper van deze fraaie 2B-locs met binnenliggende cilinders. Het waren uitstekende sneltreinlocs. De drijfwielen waren met hun 2100 mm doorsnede de grootste die in ons land gebruikt werden. De asbelasting was niet gering, namelijk 17 ton. Tussen de bouwseries bestonden kleine verschillen zoals één dom of twee (voor stoom en voor zand), een rechte- of een kuintender, verschillende wielen. Het waren de laatste locs die voor de HSM gebouwd werden. Bij de NS kregen ze de nummers 2101-2135. Pas in 1954 werd de laatste 2100 afgevoerd. Gelukkig heeft het Spoorwegmuseum de 2104 in zijn collectie opgenomen.



Boven: Op 21 september 1949 staan machinist en stoker naast de 2129 bij depot Fijenoord.

Foto: J.J. Overwater.

Midden: Op 13 oktober 1949 nam J.J. Overwater bij depot Den Haag SS deze foto van de NS 2110 met kuintender.

Onder: Op 14 augustus 1936 fotografeerde J.J.B. Vellekoop de NS 2133 met trein 203, de sneltrein uit 's Hertogenbosch, onder de seinbrug bij Post B in Leeuwarden.



Tijdens de NVBS-excursie op 22 mei 1993 werd ook een fotostop gehouden op het oude station Rotterdam Blaak, want het Rotterdamse luchtspoor zou in september dat jaar voor het laatst worden bereden. Foto: Bob Visser.

Oktober

18	Ma	25
19	Di	26
20	Wo	27
21	Do	28
22	Vr	29
23	Za	30
24	Zo	31
42	Week	43



Ludmilla

Deze zesassige krachtpatzers zijn tussen 1970 en 1982 gebouwd in Luhansk, toen Sovjetunie, nu Oekraïne. De diesellocs waren enige jaren dagelijks in Nederland te zien. Verdeeld over vier series (130, 131, 132 en 142) werden er meer dan 800 gebouwd. In de DDR werden ze bekend onder de bijnaam Russenschreck. Na 1990 kwam de naam Ludmilla meer in zwang. De serienummers werden op 1 januari 1992 met 100 opgehoogd. De 234 440 (ex-132 440) kreeg een motor van Kolomna uit de gelijknamige Russische stad en kreeg daarom het opschrift 'Power aus Rußland'. Op 22 mei 1993 werd de nachttrein 'Hoek — Warszawa Expres' van Hoek van Holland naar Berlijn, Warschau en Moskou opgeheven, als laatste internationale trein uit Hoek van Holland. Voor de laatste rit kwam de 234 440 naar Nederland en de NVBS hield met deze loc en ICR-rijtuigen een rondrit onder de naam Glasnost Expres. De NS was onder de indruk van de snelheid en het vermogen van dit loctype. Vanwege werkzaamheden bij Amersfoort werden gedurende drie weekenden in 1995 de Interregiotreinen tussen Schiphol en Bad Bentheim omgeleid via Utrecht — Arnhem — Zutphen en geheel getrokken door dit type loc omdat Zutphen — Hengelo niet is geëlektrificeerd. Er zouden nog twee perioden van inzet in Nederland volgen: tussen 2000 en 2003 met staaltreinen tussen Beverwijk en Hagen (Duitsland) en tussen 2002 en 2007 met goederentreinen op het traject Rotterdam-Venlo v.v.

Boven: Eens in de vier uur kwamen de beide omgeleide Berlijnse Interregio-treinen elkaar tegen in Arnhem. DB loc 234 180-8 vertrekt met IR 2344 naar Schiphol terwijl rechts IR 2345 naar Berlijn staat, 18 maart 1995.

Foto: Roef Ankersmit.

Midden: De 232 283-2 dendert op 22 april 2007 door Tilburg West met trein 40622 van Sopron en Győr (H) naar Kijfhoek. Dit station heet nu Tilburg Universiteit.

Foto: Bob Visser.

Onder: Line-up op de Kijfhoek tijdens de excursie op 22 mei 1993. Van links naar rechts de 1607, 1310, 234 440-6, 6426, 2266 en 2275. Foto: Bob Visser.





Na de opening van de Rotterdamse metro in 1968 bleef 'op Zuid' één tramlijn over. Het was de bedoeling deze lijn 2 geleidelijk te verbouwen tot 'sneltram', zonder hinder van het overige verkeer. Voor de drukste kruisingen waren daarom tramtunnels voorzien. De eerste (en uiteindelijk ook de enige) kwam in 1969 in dienst, onder de kruising Beijerlandse laan/Groene Hilledijk. De in de tunnel gelegen tramhalte werd in de loop der jaren steeds smeriger en onveiliger. Toen in 1996 weer een tram over de Beijerlandse laan ging rijden, die moest aansluiten op de sporen van lijn 2, werd de tunnel vervangen door een bovengronds tracé. Dubbelgelede 376 komt uit de noordelijke tunneluitgang, 9 april 1982. Foto: John Krijgsman.

November

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



Er onderdoor

Zelfs in ons vlakke landje zonder heuvels van enige betekenis zijn tunnels aangelegd voor tramwegen. Ze gaan niet onder bergen door, nee, ze kruisen een spoorlijn, waterweg of wegen op gevaarlijke (kruis)punten. Eén van de bekendste tramtunnels is die van de Limburgse tram in de lijn Heerlen – Kerkrade, waar het hoge talud van de Miljoenenlijn in 1928 doorstoken werd met een typisch vormgegeven tunnel van zo'n 75 meter lengte. Ontwerper was ir. L.J.M. Dirickx. Tram- en wegverkeer hadden hun eigen tunnel. In de volksmond werden ze 'de bril' genoemd. De Haagse buitenlijn naar Delft kende een tunneltje onder de Rotterdamse weg, maar de stad maakte pas naam met de tramtunnel onder de Grote Marktstraat. Deze liep flinke bouwvertraging op wegens lekkage en kreeg daardoor tijdelijk de naam Zwemtunnel. De Haagse Sijtwendetunnel, een extra buis naast de N14 in Voorburg, kwam in eind 2003 min of meer geruisloos gereed. Deze 1200 meter lange tunnel werd pas in 2010 door lijn 19 in gebruik genomen.

Bij de aanleg van de wijk IJburg in Amsterdam was aanvankelijk sprake van een metroverbinding. Dat verklaart de ruime opzet en de seinbeveiliging van de 1,5 km lange Piet Hein tunnel (met twee buizen voor autoverkeer en één voor tramlijn 26). De tunnel verbindt de halte Rietlandpark met het Zeeburgereiland. In de tunnel moeten de trams van lijn 26 met een snelheid van tenminste 50 km/uur rijden; anders gaan er alarmbellen af. Rotterdam had vanaf 1969 op Zuid een tramtunnel, met ondergrondse tramhalte, maar die verdween weer in 1996 zonder dat iemand er een traan om liet.

Boven: Het typische betonnen tunnelportaal onder de Miljoenenlijn bij Kerkrade was tijdens de NVBS-excursie van 4 mei 1950 een fotostop waard. Wie van de excursiegangers de foto maakte, is onbekend. Foto: collectie SNR. Midden: Op 3 april 2010 lukte het René Platjouw een lijn 26 te fotograferen in de Piet Hein tunnel. Dat kan alleen vanuit een tegentram. De scherpte staat zwaar onder druk van het grote snelheidsverschil (ca. 100 km/u) en het geringe licht. In de zomer van 2020 is op lijn 26 de exploitatie met gekoppelde combino's begonnen. Onder: Op 22 maart 2020 stopt lijn 19 aan de ondergrondse halte Oosteinde in de Sijtwendetunnel in Voorburg. De Coronastilte is begonnen. Foto: Karel Hoorn.





Op 26 september 1981 werd het 50-jarig bestaan van onze vereniging op grootse wijze gevierd. Op dit spektakel kwamen niet alleen veel treinhobbyisten af, maar wist ook veel 'gewoon' publiek de treinen te vinden. Te midden van de drukte loopt de Hoogovens-excursietrein binnen op station Woudenberg-Scherpenzeel. De twee locomotieven (loc 22 'Tom' en loc 57 'Bonne') trekken een stam Blokkendoosrijtuigen. Foto: John Krijgsman.

November

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



NVBS-stoommanifestaties

Het spoorwegnet is de laatste jaren op maat geknipt. Veel overbodig geacht spoor is opgebroken. Voor het gebruik van het huidige net geldt een overvloed aan regels en beperkingen. Door hoge kosten voor het gebruik van de infrastructuur en voor het over de weg ter plaatse brengen van materieel zijn grote manifestaties niet of nauwelijks nog uitvoerbaar. Hoe anders waren de hoogtepunten in het bestaan van de NVBS ruim veertig jaar geleden! Na een periode van bijna twintig jaar stilstand was de NS 3737 van het Spoorwegmuseum weer dienstvaardig gemaakt. Zo kon de loc op 23 en 26 mei 1974 op eigen kracht present te zijn in Dordrecht voor een NVBS-rit over de Betuwelijn.

In 1981 vierde de NVBS het 50-jarig bestaan met een parade op de lijn van Amersfoort naar Woudenberg. In Op de Rails werd van deze optocht verslag gedaan met de kop 'Onvergetelijke dagen'. Twaalf stoomlocs uit binnen- en buitenland kwamen in Amersfoort bij elkaar op de tot depot getransformeerde los- en laadplaats aan het Smallepad. Voor loc 2 van de Nederlandse Smalspoor Stichting, die op een speciaal aangelegd stukje spoor reed bij Woudenberg-Scherpenzeel, was men zelfs bereid te knielen. Dát is pas spoorbeleving, hoewel een beetje riskant! Het is af te raden zoiets voor een aanstormende trein te doen. Maar wanneer je zeker weet dat het voertuig nog even stil blijft staan, kun je het maken van zo'n foto wel wagen. Naar schatting heeft het feest 150.000 bezoekers op de been gebracht.

'Stoom '91', ter gelegenheid van zestig jaar NVBS, wordt ook wel het feest der superlatieven genoemd, mede door de komst van de DR 18 201 uit de voormalige DDR. Met de NVBS-Express wist deze loc langs de route een groot aantal toeschouwers op de been te krijgen. Aan de Basisweg in Amsterdam kon men genieten van een stoomfeest, waarbij men de geuren van negentien onder stoom staande locomotieven kon opsnuiven. Of de NVBS het 90-jarig bestaan in 2021 op vergelijkbare wijze kan vieren met de Corona maatregelen van 2020..?

De foto's rechts werden gemaakt door Frans van Loevezijn, John Krijgsman en Tom Tand.





Tom Tand stond op 19 februari 1994 op een plankier van een jachthaven aan de Veerkade in Culemborg. Met een prachtig kleurende lucht door een steeds verder zakkende zon maakte hij deze sfeervolle tegenlichtfoto van de brug over de Lek. Twee treinstellen plan V denderen over de brug. Op de voorgrond is de gierpont van Culemborg naar Schalkwijk zichtbaar. En links staat het monument van de oude spoorbrug.

November/December

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



Opvallende bruggen

Bruggen zijn in ons waterrijke land gemeengoed. Alles met wielen rolt er overheen en alles wat drijven kan vaart er onderdoor. Soms moeten ze hoog gemaakt worden zodat de scheepvaart geen hinder ondervindt. Kan men niet hoog genoeg met een vaste brug, dan is een beweegbare brug nodig. Als de val omhoog staat is hij voor de een dicht, maar voor de ander juist open. Ook ons spoorwegnet kent vele bruggen, maar reizigers ondervinden meestal geen hinder, omdat ze op vastgestelde tijden open gaan. Het formaat, vormgeving of bewegingsconstructie doet enkele spoorbruggen opvallen. Hefbrug, basculebrug, draaibrug, er zijn teveel types om hier te noemen. We pikken er een paar uit. Eén van de bekendste vaste bruggen was die over de Lek bij Culemborg. Na voltooiing in 1868 was dit de langste enkelvoudige overspanning ter wereld. De nieuwe brug dateert uit 1982. Een beweegbare brug die tot de verbeelding spreekt is de hefbrug. 'De Hef' in Rotterdam werd na het voltooiën van de spoortunnel onder de Maas zelfs tot monument verklaard. Een modern voorbeeld is de Gouwe-brug bij Gouda. De wijk IJburg is met Amsterdam verbonden door een vaste brug, de Enneüs Heermabrug, die vanwege haar vorm de bijnaam BH kreeg. Lekker rammelen kun je over stalen bruggen, zoals de Moerdijkbrug. Helaas is de grootste stalen draaibrug van ons land, de (tweede) Hembrug in 1983 gesloopt. Ook bruggen hebben niet het eeuwige leven.

Boven: Een Intercity kruist de dichtgevroren Gouwe op 17 februari 1991. Foto: John Krijgsman.

Midden: De Amsterdamse lijn 26 op de Enneüs Heermabrug (politicus 1944-1999). Hij heeft het nummer 2001 en werd in 2001 geopend.

Foto: Michiel van Ballegoyen de Jong. Onder: De aan zijn rode luchtroosters herkenbare 1618 van Captrain steekt op 7 februari 2020 de Maas bij Buggenum over met een gasketelwagentrein van de Sloehaven naar Lutterade DSM. Foto: Bob Visser.





Alle alarmbellen zouden tegenwoordig luid gaan rinkelen. 'Een persoon in de baan...' Eén persoon? Het zijn er wel honderd. Dit was een afscheidsrit waar vele NVBS'ers met genoeg aan terugdenken. Het was op 12 december 1981 bar koud in de rijtuigen, het had gesneeuwd en het was ijsig mistig in de ochtenduren. Mooi rijp op de bomen langs de route door Het Gooi. De 1001 staat hier met haar moderne opvolger bij de splitsing Utrecht Lunetten te poseren voor de vele fotografen, die geen strobreed in de weg wordt gelegd. Foto: René Platjouw.

December/Januari

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

Spoorexcursies

De NVBS was nog maar net in februari 1931 opgericht of er werd op 21 juni al een interessante spoorexcursie georganiseerd. Het locomotiefdepot in Eindhoven was de bestemming, op de foto rechts van W.D.J. Cramer zien we de excursiegangers in hun nette pak toekijken hoe loc 3761 kolen neemt ofwel bunkert. Midden in de groep ontwaren we een spoorpet, waarschijnlijk van de begeleider bij dit uitstapje.

Rechtsonder gaan de belangstellenden zelfs zo ver dat ze op de kolenwagen een zwart pak riskeren. John Krijgsman maakte de foto tijdens een speciale rit op de voormalige tramlijn van Groningen naar Drachten met TS-stoomloc 30 op 28 april 1973. Links op de voorgrond zit Frits van der Gragt, in (uit voorzorg?) een donker pak. In zijn hand houdt hij een inmiddels antiek apparaat: een smalfilmcamera. Rechts wordt iets gedaan wat niet mag maar met hobbyisten bijna onvermijdelijk is: naar buiten leunen...

Hieronder een plaatje uit de vele excursie-foto's uit het SNR bestand. Op 1 september 1953 wordt een rongenwagen met een trapeleer beklommen. De trein, getrokken door een Sik, brengt de deelnemers naar Krabbendijke. De locatie is nabij het station Kruiningen-Yerseke. Jan Voerman nam deel aan deze excursie in de door 'De Ramp' zwaar getroffen provincie Zeeland en nam deze foto.



Beste NVBS'ers en andere liefhebbers van railvervoer,

Het 90-jarig bestaan van onze in 1931 opgerichte vereniging is in deze NVBS-kalender een belangrijke leidraad. Door het jubileum zijn er meer historische plaatjes opgenomen dan u gewend bent. Onder andere van een activiteit die, naast het uitgeven van een maandblad, al snel na de oprichting van de vereniging op gang kwam: het organiseren van excursies. Die gaven leden een kans op een kijkje achter de schermen van de spoor- en trambedrijven en leverden unieke foto's op. We hebben een aantal fraaie voorbeelden opgenomen. Ze geven niet alleen een beeld van het railvervoer van vroeger, maar ook van het verenigingsleven en de verandering in kleding in de afgelopen 90 jaar.

De vijf samenstellers, die zich onderaan dit blad aan u voorstellen, hebben weer vele plezierige uren doorgebracht om uit een grote hoeveelheid foto's afwisselende onderwerpen te kiezen voor de 26 kalenderbladen. Gelukkig krijgen we steeds meer foto's toegezonden en wij danken de fotografen hier hartelijk voor. Wees niet teleurgesteld als uw foto niet gebruikt is. Soms past een foto gewoon niet binnen de onderwerpen die tijdens het maken van de bladen ontstaan. Anderzijds is een mooie foto of een actueel onderwerp soms juist aanleiding voor een motief. De ingezonden foto's worden bewaard en opnieuw bekeken voor een volgende kalender. We hebben veel gebruik gemaakt van de eigen collectie van de Stichting NVBS Railverzamelingen (SNR). Dank aan de meelezers, dank zij hen zijn er weinig missers. En natuurlijk dank aan drukkerij Damen Grafia in Haarlem die onze wensen en gedachten weer prima heeft uitgevoerd. Het resultaat bieden wij u met plezier en gepaste trots aan. De kalendercommissie hoopt dat u deze kalender het komende jaar in een goede gezondheid gaat gebruiken.

Namens de samenstellers, Karel Hoorn. 1 juli 2020 Kalender@nvbs.com

De vereniging NVBS, ook iets voor u?

De NVBS heeft een open deur voor alle mensen met een passie voor railvervoer. Iedereen is ter kennismaking welkom in onze verenigingsruimte 'NVBS Centraal', gevestigd onder de stationshal van Amersfoort Centraal, ingang Stationsplein 47 (zie voor de openingstijden nvbs.com). In dit eldorado voor de railfan hebben wij ons archief met bijna 100.000 foto's, tekeningen en historische documenten. De leden kunnen terecht bij de bibliotheek voor het lenen van boeken en tijdschriften. Onze winkel kent de meest uitgebreide collectie van nieuwe en tweedehands boeken op railgebied in Nederland. Ook zijn er dvd's en soms modeltreinen te koop. Ieder lid krijgt ons maandblad 'Op de Rails' met nieuws en een breed scala aan artikelen over spoor en tram in binnen- en buitenland (rond 650 pagina's per jaar). In het hele land zijn er afdelingen die tien of meer bijeenkomsten per jaar verzorgen met sprekers over de meest uiteenlopende onderwerpen. Bij de afdeling modelbouw in Den Haag is een grote rijtafel beschikbaar en worden kennis en techniek op dit gebied uitgewisseld. (zie voor data nvbs.com). Ook voor bijzondere (stoom)treinen en tramritten kunt u bij de NVBS terecht. Er worden zeker tien excursies per jaar georganiseerd, waaronder meerdaagse buitenlandse reizen. Is uw interesse gewekt? Kom eens vrijblijvend langs ter kennismaking of word meteen lid! (online via nvbs.com, knop contact).



Foto achterblad: Het dubbele lijnnummer 90/91 van deze tram in Brussel symboliseert de overgang naar het 91e levensjaar van de NVBS. De betekenis van dit lijnnummer was dat de tram, behalve lijn 90, ook een stuk van lijn 91 bediende. Er was ook een lijn 91/90. Samen met de enkele nummers 90 en 91 zorgden zij ervoor dat de frequentie op het midden van de drukke oostelijke ring in Brussel zeer hoog was. Op de foto van Karel Hoorn rijdt lijn 90/91 op het Generaal Meiserplein, 9 april 1966.

Foto voorblad: Bij het voormalige station Amsterdam Weesperpoort vertrekken twee locomotieven met hun aanhang. Staatsspoor-locomotief 1084 met een goederentrein en locomotief 11 van de Gooische Stoomtram met een enkel rijtuig naar Laren. De zwart-witfoto van Bernhard Eilers werd ingekleurd door Peter Günther. De opname, afkomstig uit het gemeentearchief van Amsterdam is in 1912 of 1913 gemaakt.

De kalendercommissieleden stellen zich voor.

Van links naar rechts: Karel Hoorn, René Platjouw, Bob Visser, John Krijgsman en Sjoerd Bekhof.

