

Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen



2022



Jarenlang was dit een bekend gezicht. Vier brullende locs van de serie 2200, die vanaf de Westhavens een zware ertstrein met veel gedender door het Centraal Station van Amsterdam sleurden. Want ondanks de geluiddempers (de langwerpige doos op de motorkap) bleven het lawaaiige machines. Opmerkelijk aan de opname uit begin 1974 is dat de sleep uit NS-wagens bestaat, omdat meestal DB-wagens werden gebruikt. Collectie SNR, fotograaf onbekend.

December/Januari

27	3	Ma	10
28	4	Di	11
29	5	Wo	12
30	6	Do	13
31 Oudejaarsdag	7	Vr	14
1 Nieuwjaarsdag	8	Za	15
2	9	Zo	16
52	1	Week	2



Diesellocomotieven serie 2200

De diesellocomotieven van NS serie 2200 werden gebouwd tussen 1954 en 1958. De 2201-2300 door Allan in Rotterdam en de 2301-2350 wegens capaciteitsproblemen bij Allan door Jeumont-Schneider in Frankrijk. Heemaf was de hoofdaannemer. Het ontwerp was gebaseerd op de RS-448E van Baldwin-Westinghouse uit de VS en Heemaf bood dat aan NS aan. Het concept van een rangeerlocomotief met smalle neus en brede cabine aan het eind wordt in de VS 'hood switcher' genoemd. De 2200'en bleken nogal herrieschoppers te zijn, daarom kregen ze in 1960 en 1961 allemaal geluiddempers. In maart 1971 had de 2305 de eer de eerste te zijn om de bruine kleur in te wisselen voor de geel/grijze huisstijlkleur. Het langzaam vergelen van de serie ging gepaard met het verwijderen van de bronzen nummerplaten die ze op voor- en achterkant en op de zijwanden van de cabines hadden. NS had een beleid om ze te verkopen aan geïnteresseerden maar ze wisselden niet altijd legaal van eigenaar. Het geel schilderen van de locs stopte in 1986. De 2275 was toen als enige bruine over en zou dat volhouden tot haar buitendienststelling in 1992. De 2384 (voormalige 2342) zou het in 1995 nog schoppen tot enige 2200 in rood van NS-Cargo. In 1998 stelde NS de laatste 2200 buiten dienst.

Boven: Op 2 juni 1956 legde Jan de Jongh de 2203 vast die juist met een personentrein uit Hoorn vertrokken is naar Alkmaar.

Midden: De 2223 en de 2253 (al in huisstijl) staan op het emplacement van Coevorden. De foto werd in 1983 gemaakt door René Platjouw.

Onder: Lovers Rail gebruikte midden jaren negentig enkele 2200'en voor de treindienst tussen Amsterdam en IJmuiden. Tom Tand nam op 20 augustus 1996 deze trein op de korrel langs de IJmuiderstraatweg in IJmuiden.

Voorop de 2202, achterop de 2207. De (overdekte) luikendakwagen was voor fietsen bedoeld.





De Haagse pekeltram 3044 draagt zijn zout naar de zee en houdt daarmee de baan van lijn 11 en het eindpunt Strandweg bereikbaar. 10 februari 2021. Foto: Karel Hoorn.

Januari

17	Ma	24
18	Di	25
19	Wo	26
20	Do	27
21	Vr	28
22	Za	29
23	Zo	30
3	Week	4



Museumwinter

En opeens was hij er weer, de winter. Met stuifsnieuw en temperaturen ook overdag onder nul in februari 2021. Het afschaffen van wintermaterieel in Amsterdam en Rotterdam, samen met het gebrek aan (winter)ervaring bij de leidinggevendenden, deden hier het tramverkeer tot stilstand komen. Goede uitzondering was de HTM, die na de ervaringen in 2012 een viertal pekeltrams fabriceerde. Door deze gedurig te laten rijden bleef het winternet (waarbij zo weinig mogelijk wissels worden omgelegd) in stand, met uitzondering van lijn 19, die een flink stuk door open gebied rijdt. Het GVB in Amsterdam besloot in de loop van zondagochtend bij de eerste uitbraak van de koude, na wisselproblemen en kleine ontsporingen, alle trams naar de remise te halen. Dit lukte gewoon; een teken dat er dus nog wel gereden kon worden. Daarna verijsde de sneeuw in de gootjes zodanig dat rijden niet meer mogelijk was. De eerste uitrukkende tram op maandag ontspoorde nog geen honderd meter na het verlaten van de remise. Mensen en materieel van de Amsterdamse museumtramlijn en een aannemer werden te hulp geroepen. Toch duurde het tot donderdag 11 februari laat in de avond voordat lijn 25 naar Westwijk als laatste weer berijdbaar was. Rotterdam verzocht RoMeO sneeuw te schuiven, maar vroeg in de middag stopte ook hier het tramverkeer met dezelfde gevolgen als in Amsterdam, op een klein aantal geïsoleerde trajecten na. Als toegift de inzet van museumloc 2205 van de Stichting Historisch Dieselmaterieel met een sneeuwschuiver op de Betuweroute. Natuurlijk ontkwamen de spoorwegen ook niet aan het vastlopen door sneeuw en ijs.



Boven: Op 7 februari 2021 krabden medewerkers van RoMeO op het Bachplein in Schiedam het wissel vrij van ijs. Tram 2605 staat geduldig te wachten. Foto: John Krijgsman.
Midden: Op 8 februari 2021 zijn vrijwilligers van de EMA in Amsterdam op het Osdorppein bezig de sporen vrij te maken met de ex-Weense kraantram 6011 en ex-GVB pekelwagen P7. Foto: René van Lier.
Onder: Op de Betuweroute is loc 2205 eenzaam en alleen bezig in het winterse landschap bij Herwijnen. Remco Gloudemans maakte de foto op 9 februari 2021.



Breedspoormotorwagen 308 van Allan ronkt op 7 augustus 1995 door de bossen ten noorden van Caldas da Rainha, op de lijn van Figueira da Foz naar Sintra. Het Portugese breedspoor is 1668 mm. Allan leverde in 1954 de serie 301-325 met bijbehorende aanhangers aan de CP (Caminhos de Ferro Portugueses, sinds 2004 Comboios de Portugal). Voor de smalspoorlijnen bouwde Allan 19 motorwagens en acht aanhangers. Foto: Egbert Elenbaas.

Januari/Februari

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



Nederlandse export

De Nederlandse industrie kende ooit een groot aantal fabrikanten van spoor- en tramwegmaterieel. Allan, Beijnes, Werkspoor waren de grote en meest bekende namen in deze branche. Zij leverden aan vele trambedrijven en ook aan de spoorwegen in ons land materieel dat jarenlang dienst deed. Voor de railbedrijven in Nederlands-Indië werden eveneens veel rijtuigen en locomotieven gebouwd. Ook internationaal hadden de Nederlandse fabrieken een naam hoog te houden. Voor Uruguay bijvoorbeeld werden in 1952 zestien stalen rijtuigen gebouwd door Allan. In de Portugese breed- en smalspoormotorrijtuigen van Allan uit 1954 zijn veel details terug te vinden die overeenkomen met de Blauwe Engelen van NS. Argentinië bestelde in 1955 bij Werkspoor tien 1500 pk-diesellocomotieven voor de General San Martínspoorweg. Een exemplaar werd in ons land uitvoerig aan de tand gevoeld voor ze naar Zuid Amerika werden verscheept. De Egyptische spoorwegen bestelden in 1954 bij Allan elektrische treinstellen. Op de onderste foto is zo'n treinstel te zien tijdens testritten in Utrecht. Alle grote fabrikanten van spoorwegmaterieel in ons land zijn allang verdwenen. Als laatste sloot Werkspoor in Utrecht in 1972 haar poorten.

Boven: Van de Allanrijtuigen in Uruguay zijn de 453 en 401 voor museumdoeleinden bewaard door de Círculo de Estudios Ferroviarios del Uruguay, 25 februari 2012.

Foto: Roelof Hamoen.

Midden: Een proefrit van een Argentijnse loc van Werkspoor werd op 24 januari 1956 in Utrecht door J. Lub vastgelegd.

Onder: Tijdens een proefrit op 13 juni 1955 van Arnhem naar Utrecht komt een door Allan voor Egypte gebouwd drijwagentreinstel in de Domstad aan.

Foto: J. Lub.





Zo te zien is er achter station Amsterdam CS juist een pont aangekomen uit Amsterdam Noord. Een stroom fietsers spoedt zich de stad in. Bergmannswagen 392 is onder het westelijke viaduct de De Ruijterkade opgedraaid en nadert zijn eindpunt bij de Tolhuispont. Links op deze foto uit augustus 1931 zijn de aanlegplaatsen te zien van de boten naar IJmuiden, Zaandam en Alkmaar. Collectie SNR.

Februari

14	Ma	21
15	Di	22
16	Wo	23
17	Do	24
18	Vr	25
19	Za	26
20	Zo	27
7	Week	8



Lijnkleur roze van GTA lijn 22

Tramlijnen met het lijnnummer 22

Door het verplaatsen van het eindpunt voor de tramlijnen bij het IJveer naar het Stationsplein werd op 4 augustus 1921 de merkwaardigste tramlijn van Amsterdam ingesteld: kringlijn 22, die een rondje om het Centraal Station reed. Met het kortste traject (1400 meter), het laagste tarief (één cent) en lange tijd ook met eigen materieel, de vijf éénmanwagens van de serie 391-395. Op 9 oktober 1944 werd de lijn opgeheven. Pas in juni 1950 kwam de lijn als buslijn 22 terug, een half jaar later werd het buslijn K. Voor de HTM in Den Haag was het lijncijfer 22 te hoog gegrepen, maar Rotterdam heeft twee lijnen 22 gekend. De eerste verscheen op 24 maart 1930 op de route Avenue Concordia -Walenburgerweg. Op 1 juli 1935 werd de lijn verlengd naar station DP, om een jaar later voor dertien maanden te verdwijnen. Na terugkeer hield hij het met wat routewijzigingen vol tot 1 december 1944. Op 1 oktober 1945 kwam lijn 22 terug tussen de Oudedijk en de G.J. Mulderstraat. Een netwijziging op 8 juni 1968 deed het lijnnummer vervallen. De tweede tramlijn 22 heeft maar heel kort bestaan. Vanaf 28 augustus 2000 reed hij als spitsversterking op het drukste stuk van tramlijn 20, tussen Centraal Station en Lombardijen. Door de onregelmatige dienstuitvoering besloot men alle beschikbare trams op het gehele traject van lijn 20 in te zetten waardoor het lijnnummer 22 per 6 november 2000 weer verviel. Sinds 12 december 2019 heeft ook Utrecht een lijn 22, die het Centraal Station verbindt met P+R Science Park (voorheen De Uithof).



Boven: De Rotterdamse Delmez-wagen 220 uit 1924 heeft een volle rit op lijn 22. Bergweg, 14 september 1949. Collectie SNR.

Linksonder: In Utrecht kreeg de nieuwe tramlijn naar De Uithof het lijnnummer 22. Laan van Maarschalkerweerd, 23 januari 2020. Foto: Gerard van Buuren.

Rechtsonder: Union eenmanwagen 66 op de De Ruijterkade bij het eindpunt Tolhuispont, ca. 1930. Collectie SNR.





RRF zet haar G2000'en vooral in voor werktreinen, zoals de 1102 die in 2011 in de oranje huisstijl reed van de eigenaar van RRF, het Amerikaanse Genesee & Wyoming. De loc is er een met brede cabines. Op 10 juli 2011 reed zij van de Amsterdamse Westhaven naar Maarssen en passeerde het station Duivendrecht met wagens beladen met vuile ballast. Rechts van de trein de GVB-metropolen naar Gein en Gaasperplas. Foto: Bob Visser.

Februari/Maart

28	NVBS 90 jaar	Ma	7
1		Di	8
2		Wo	9
3		Do	10
4		Vr	11
5		Za	12
6		Zo	13
9	Week		10



G2000

De diesellocs type G2000 van de Duitse locbouwer Vossloh Locomotives GmbH zijn sinds 2000 in productie. In totaal zijn er 101 van de band gerold. De eerste versie van 21 stuks viel op door de asymmetrische bestuurderscabines, maar de vier volgende versies kregen cabines over de volle breedte. De G2000 werd in 2003 in Nederland toegelaten. Shortlines was de eerste die er eentje in gebruik nam. Sindsdien hebben vele Nederlandse en Belgische vervoerders deze locs in dienst gehad, vrijwel uitsluitend op huur- of leasebasis. In 2004 huurde Railion Benelux (de opvolger van NS Cargo en opgegaan in het huidige DB Cargo) enkele weken de NE9 van de Neusser Eisenbahn om te beproeven. Tot bestellingen leidde dat echter niet. Dezelfde loc leverde een jaar later enkele maanden de tractie voor een trein van ERS, maar ook die vervoerder ging niet tot aankoop over. Anno 2021 rijden IRP (Independent Rail Partner), Rail Force One, HSL Logistik en RRF (Rotterdam Rail Feeding) ermee in Nederland. Die laatste vrijwel uitsluitend met treinen voor aannemers.

Onder: De DH752 van Häfen und Güterverkehr Köln is er ook een met smalle cabines en is op 11 januari 2009 bij Zevenaar met een containertrein onderweg van de Maasvlakte naar Düsseldorf en Keulen.



Boven: Na beproeving op de testbaan van Velim in Tsjechië werd de eerste zesdelige NS-Sprinter type SLT (de 2601) teruggebracht naar Nederland. De V204 van Rurtalbahn Cargo staat op 16 maart 2011 in het Duitse Bad Schandau (bij de Tsjechische grens) klaar om het treinstel naar Bad Bentheim te brengen. Midden: In 2005 maakte het toenmalige European Rail Shuttle enige tijd voor een van haar treinen gebruik van tractie van de Neusser Eisenbahn. De NE9 rijdt op 30 oktober 2005 tussen Helmond en Deurne met trein 41773 van de Maasvlakte naar Mainz. De loc is van het oorspronkelijke type met smalle cabine. Alle foto's: Bob Visser.





Op 21 maart 1961 botste trein 3016 van Zwolle naar Emmen op een overweg bij Zwolle tegen een vrachtauto, beladen met een bulldozer. De voorste bak van diesel-driewagenstel 153 ontspoorde, ramde een bovenleidingportaal en kwam met de neus in de spoorloot terecht. Als door een wonder raakte niemand ernstig gewond. Op de foto is de Zwolse ongevallentrein met stoomkraan 459 te zien. Maar berging van de toen al 27 jaar oude Bk 153 bleek te ingewikkeld, zodat deze bak in de daaropvolgende dagen ter plekke gesloopt werd. Helaas konden we niet achterhalen wie de maker van de foto is geweest.

Maart

14	Ma	21
15	Di	22
16	Wo	23
17	Do	24
18	Vr	25
19	Za	26
20	Zo	27
Begin zomertijd		
11	Week	12



Spoorkranen

Sinds het begin van de spoorwegen maken over de rails verplaatsbare kranen deel uit van het materieelpark van ieder spoorwegbedrijf. Ze waren niet alleen nodig om na ongelukken de ravage op te ruimen maar ook om te takelen bij werkzaamheden aan het spoorwegnet, zoals het plaatsen van bruggen. Van oorsprong werden ze aangedreven met handkracht of door een stoommachine, later kwamen er kranen met dieselmotor. Ter vervanging van oude stoomkranen kocht NS in 1957 bij Krupp-Ardelt in Wilhelmshaven (D) twee grote 'ongevallenkranen' (NS 481 en 482). Deze hadden elk een hefvermogen van 63 ton. Ze werden strategisch gestationeerd in Eindhoven en Utrecht, om bij schade aan de bruggen over de grote rivieren zowel het midden als het zuiden van het land te kunnen bereiken. Stoomkraan NS 459 stond tot 1973 in Zwolle voor bediening van het noorden en oosten. Door hun gebondenheid aan de rails hebben spoorkranen beperkingen in hun bruikbaarheid. De ontwikkeling van over de weg verrijdbare grote hijskranen maakte de spoorwegkranen steeds minder nodig. NS ontwikkelde rond 1985 samen met Krupp een ongevalenkraan die zowel over de rails als op de weg kon rijden. Deze bleek geen succes en werd weer verkocht. In 1991 werden de NS 481 en 482 buiten dienst gesteld. Ze maken nu deel uit van de collecties van de museumbedrijven VSM en STAR. Voor grote hijsklussen maakt de spoorsector tegenwoordig vooral gebruik van de diensten van kraanverhuurbedrijven.



Boven: Op 21 maart 1989 kwam de toen nieuwe rail-weg-ongevallenkraan van NS in actie bij Oudenbosch, waar een goederentrein ontspoord was.

Foto: John Krijgsman.

Onder: Op 27 december 1988 werd de hulp van kraan 482 ingeroepen om op het Haagse emplacement Grote Binckhorst een draaistel te wisselen van Hondokoptreinstel 371, dat gestrand was met een warmgelopen aslager.

Foto: Leo Zilverentant.





Sommigen zien deze prachtige replica van een Arnhemse tram als 'geschiedvervalsing'. GETA 76 maakte in februari 1998 proefritten in Amsterdam waarbij deze foto gemaakt werd in de bocht van de halte Emmastraat langs de route van lijn 2. In februari 1998 werd de wagen samen met ander museummaterieel ingezet voor vervoer van genodigden naar het Concertgebouw ter gelegenheid van de 60e verjaardag van Koningin Beatrix. Foto: René Platjouw.

Maart/April

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



Replica of restauratie?

Er is in de loop der jaren een prachtig bestand aan museummaterieel gegroeid bij onze museumorganisaties. Oude 'kippenhokken' worden met veel liefde en geduld omgetoverd tot glanzende pronkstukken. Veel materieeltypen zijn helaas niet aan de snijbranders ontkomen in een tijd dat het bewaren van oude trams en treinen nog niet gebruikelijk was. Inmiddels zijn er enkele replica's gebouwd om de sfeer en de beleving van vroeger op te roepen. In het Nederlands Openluchtmuseum draait de GETA 76, een replica van een Arnhemse vierasser uit 1929, inmiddels al vijftientig jaar zijn rondjes. Uitstapjes naar Amsterdam lieten zien dat de wagen in het hedendaagse verkeer geen slecht figuur slaat. Bij de Stoomtrein Goes - Borsele werd een 'ome Ceesje' nagebouwd, een dieselmotorwagen uit 1927, maar met het hart van een Uerdinger railbus uit Duitsland. Het grote publiek vindt het niet erg dat het geen echte oude wagen is. Als het verteld wordt, gelooft men het niet eens meteen. Net als van het Arnhemse was van het Groningse trambedrijf geen enkele wagen bewaard. De HTM bezat gelukkig vrijwel identieke motorwagens van fabrikant HAWA. Pekelwagen H16, ex 267, werd in 1980/81 vanwege een jubileum van het Groningse vervoerbedrijf tot motorwagen 41 van de buitenlijn Groningen - Haren - De Punt verbouwd. De Stichting De Nieuwe Blauwe Tram is in november 2020 begonnen met de reconstructie van de laatste NZH-tram, het tweelingstel A619/620. Gebouwd in 1932 was het de laatste tram die in de avond van 9 november 1961 remise Voorburg binnen liep. Als u dit kalenderblad gebruikt is de bouw van deze wagen waarschijnlijk al in een ver gevorderd stadium.

Boven: Op 28 oktober 2018 maakte Martijn van Vulpen deze foto van de door de Stoomtram Goes Borsele gebouwde 'ome Ceesje', de omC 909, bij stellingmolen De Herder in Medemblik tijdens de festiviteiten bij 50 jaar Stoomtram Hoon - Medemblik.
Midden: Vanwege de toeloop op de Amsterdamse museumtramlijn in het Paasweekeinde heeft de herboren Groningse 41 op 20 april 2014 een oorspronkelijke Amsterdamse bijwagen meegekregen. Foto: René Platjouw.
Onder: De bak van de NZH-A619 wordt op 12 maart 2021 in Winkel (NH) op een aanhangertje geplaatst voor transport naar Haarlem. Foto: Gert Jan Binkhorst.





Op 15 mei 2000 kruist in Winschoten treinstel DB 634 664 als trein Groningen – Leer Wadloper 3213 op weg naar Groningen. Foto: John Krijgsman.

April

11	Ma	2e Paasdag	18
12	Di		19
13	Wo		20
14	Do		21
15	Goede Vrijdag	Vr	22
16		Za	23
17	1e Paasdag	Zo	24
15	Week		16



Groningen – Nieuweschans

De spoorlijn van Groningen naar Nieuweschans werd in 1868 in twee etappes geopend: in mei tot Winschoten en in september tot Nieuweschans (toen nog Nieuwe Schans) als onderdeel van Staatslijn B in de spoorwegwet van 1860. Lijn B liep van Harlingen tot Nieuweschans en werd zoals (bijna) alle Staatslijnen geëxploiteerd door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS). Acht jaar later kwam de aansluiting met het Pruisische spoorwegnet bij Leer tot stand. Vanaf 1953 verdrongen de Blauwe Engelen de stoomtractie uit de reizigersdienst. In 1955 ging het locomotiefdepot Groningen dicht en was het ook afgelopen met stoom in de goederendienst. Alleen vanuit Duitsland kwamen daarna nog stoomlocomotieven met goederentreinen naar Nieuweschans. Na heftige discussies over het wel of niet behouden van de onrendabele noordelijke nevenlijnen stelde NS vanaf 1981 nieuwe diesel-hydraulische treinstellen ('Wadlopers') in dienst. Die gingen over naar Noordned toen dat in 2000 de exploitatie overnam van NS. In 2006 verschenen nieuwe treinstellen type GTW (GelenkTriebWagen) van Arriva dat in 2005 de exploitatie van Noordned had overgenomen. Op 8 april 1989 werden de armseinen vervangen door lichtseinen en verloren de klassieke seinhuizen langs de lijn hun functie.

Boven: De Blauwe Engelen 38 en 89 halteren op station Scheemda als ze op 12 april 1963 als trein 3328 onderweg zijn van Nieuweschans naar Groningen. Foto: R. Ankersmit.

Midden: De NS-diesellocs 2334 en 2327 trekken op 10 februari 1989 de containertrain 55764 van Veendam naar Onnen en passeren het nog met armseinen beveiligde Zuidbroek. De 2327 is dan een van de weinige 2200'en met een grijze stelbalk. Foto: Bob Visser.

Onder: Arriva, met een inmiddels groene huisstijl, verzorgt anno 2022 het reizigersvervoer. GTW 243 vertrekt op 19 april 2009 als trein 30460 uit Hoogezand-Sappemeer op weg naar Groningen. Het stationsgebouw dateert uit 1989. Foto: Bob Visser.





Op 23 juni 2017 voer een wel heel originele peurbak in het Leidse Galgewater. De museumtram NZH A327 hebben we sinds 1980 in alle tramsteden van ons land al kunnen zien rondrijden. In Leiden, waar de tram tot 1961 reed, liggen geen rails meer, maar deze A327 blijkt heel goed te kunnen varen. Op de achtergrond de Blauwpoortsbrug. Om hieronderdoor te kunnen is het bovendee van de 'tram' inklapbaar gemaakt. Foto: Han Geijp.

April/Mei

25	Ma	2		
26	Di	3		
27	Koningsdag	Wo	Dodenherdenking	4
28	Do	Bevrijdingsdag	5	
29	Vr	6		
30	Za	7		
1	Zo	8		
17	Week	18		



Varende trams

Het binnenlands verscheppen van trams komt bijna niet meer voor, terwijl dat vroeger vrij normaal was, vooral als vertrek- en afleveringsadres aan vaarwater lagen. Gespecialiseerde vrachtauto's hebben dit vervoer vrijwel volledig overgenomen. Maar in 2020 en 2021 gebruikte de Spaanse fabrikant CAF een vrachtschip tussen Santander en Zeebrugge voor de aflevering van nieuwe trams voor de Belgische kusttramlijn en Amsterdam. Dit was blijkbaar handiger/voordeliger dan vervoer per spoor of over de weg.

De grote foto laat zien dat er ook een 'tram' bestaat die zelf kan varen. Bij de Blauwpoortsbrug in Leiden dobbert NZH-motorwagen A327 mee in de 'peurbakkentocht', een onderdeel van de jaarlijkse Lakenfeesten. Een peurbak is een platte houten boot waarmee voornamelijk op paling werd gevisst. Voor de tocht worden speciale vaartuigen gemaakt door enthousiaste bouwers. Zoals de vriendengroep 'de Stamgasten', die in 2017 een varende versie van de Leidse stadstram A327 tot in detail nabouwde. 87 Jaar eerder voeren de door Werkspoor in Utrecht voor de NZH gebouwde aanhangrijtuigen B 516-521 op dekschuiten door het Galgewater bij diezelfde Blauwpoortsbrug. De laatst gespotte varende tram binnen Amsterdam was in 1974 drieasser 911, die voor een verbouwing bij scheepswerf de Volharding in Amsterdam Noord per dekschuit werd vervoerd en op dezelfde wijze terugkeerde naar de remise Havenstraat. Tijdens de verbouwing tot materiaaltransportwagen M5 bleef de tram aan de kade bij de scheepswerf op de dekschuit staan. Achterop kwam een kraantje voor het in-/uithijzen van wielen en motoren.



Boven: Aankomst van de bij Werkspoor Utrecht gebouwde NZH-motorwagens B516-521 op het Leidense Galgewater, februari 1930.

Foto: Werkspoor.

Onder: De tram heeft voorrang, ook op het water.

De Wiegbrug over de Kostverlorenvaart laat de 911 passeren, 7 februari 1974. Foto: Rob van Ee.



De Franse motorwagens X4039 en X3943 (bijnaam: Picasso) brachten op 18/19 juni 1994 een bezoek aan Amsterdam. Op 18 juni passeert de combinatie als trein 16001 station Haarlem op weg naar de hoofdstad. Foto: Bob Visser.

Mei

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



Augustus 1992.
Foto: Jan Keppels.

Buitenlands bezoek

In de jaren na de Tweede Wereldoorlog bloeide het toerisme op. Aanvankelijk waren trein- en busreizen erg in trek. Dieseltreinstellen en -motorwagens maakten het minder tijdrovend om buurlanden te bezoeken. In 1957 ging het TEE-net van start. Franse, Duitse, Italiaanse en Nederlands/Zwitserse treinstellen doorkruisten dagelijks een schijnbaar 'grenzenloos' Europa. Naast de bestuurder uit het land van herkomst reed een 'pilot' mee met kennis van de buitenlandse baan en seinen. Zo konden de treinen toch veilig rijden. Gezelschappen konden een trein huren en het was uniek als je met een 'eigen' treinstel de grens kon oversteken. Zo trok de dieselvariant van de Gläserne Zug van de Deutsche Bundesbahn, gebouwd door Fuchs in 1936, bij een bezoek in Amsterdam in 1955 veel bekijks. Wat een bijna gloednieuwe Uerdinger Schienenbus naar de hoofdstad bracht zou een Pressesonderfahrt (persrit) geweest kunnen zijn vanuit haar standplaats Oberhausen. Oude tijden herleefden even bij een bezoek van een ex-TEE-treinstel van de DB zonder TEE-logo. Inmiddels duiken er plannen op voor een TEE-net 2e generatie. Vrij uitzonderlijk was een gezelschapsrit naar Maastricht met een Luxemburgs dieseltreinstel. Gelukkig waren er fotografen die deze unieke foto's voor ons maakten.



Linksboven: Op 9 oktober 1987 kwam een gezelschap uit Herford naar Den Haag met een voormalig TEE-dieseltreinstel serie 601. John Krijgsman legde de passage nabij Moordrecht Aansluiting vast. Rechtsboven: DB-dieselmotorwagen VT 90 500 was op 5 juli 1955 op bezoek in Amsterdam CS. Foto: Luud Albers. Linksonder: Luud Albers fotografeerde op 1 mei 1954 in Amsterdam CS de Uerdinger Schienenbus VT 95 9202. Rechts een van de laatste ZHESM-rijtuigen en links een Blokkendoostreinstel. Rechtsonder: CFL 201 + 211 als gezelschapstrein van Maastricht naar Luxemburg bij Gronsveld, 23 juni 1999. Foto: Rob Freriks.





Een fiets- en ruiterroute met een opvallende overdekte brug kruist de Hoekse Lijn tegenwoordig ter hoogte van de Maeslantkering. De overkapping heeft tot doel dat paarden van hobbyruiters niet schrikken van een metro. Metrorijtuig 5619 en een soortgenoot zijn op 14 mei 2021 al ruim een uur onderweg op lijn B vanuit Nesselande en zullen binnen enkele minuten het eindpunt Hoek van Holland Haven bereiken. Foto: John Krijgsman.

Mei/Juni

23	Ma	30
24	Di	31
25	Wo	1
26	Do	2
27	Vr	3
28	Za	4
29	Zo	5
21	Week	22



Hoekse Lijn

De spoorlijn van Schiedam naar de kust bereikte in 1893 het eindpunt Hoek van Holland, met aansluiting op de bootdienst naar Harwich in Groot Brittannië. Vanaf 'De Hoek' reden doorgaande rijtuigen naar vele bestemmingen in Noord-, Midden- en Zuidoost-Europa. Het eerste elektrische stroomlijnmaterieel van NS ging in 1935 op de zojuist geëlektrificeerde Hoekse Lijn rijden. In de zomermaanden reden de treinen door naar Hoek van Holland Strand, een nieuw eindpunt bij de boulevard. Goedkope luchtvaartmaatschappijen en de Kanaaltunnel deden de belangstelling voor de bootverbinding na 1990 teruglopen. De laatste internationale trein vertrok in 1993 naar Kopenhagen en Moskou, de laatste boottrein naar Amsterdam reed in 2006.

Door de bouw van haltes bij nieuwe wijken in Schiedam, Vlaardingen en Maassluis werd de Hoekse Lijn vanaf de jaren '70 steeds meer een Rotterdamse voorstadslijn, met een frequente Sprinterdienst. Besloten werd de verliesgevende treinexploitatie te vervangen door aansluiting op het Rotterdamse metronet. Sinds september 2019 rijden metro's van de RET naar Hoek van Holland Haven. Een verlenging naar het in de jaren '70 westwaarts opgeschoven strand zal de badgasten vanaf zomer 2022 een lange wandeling naar 'Rotterdam aan Zee' besparen. Dat de metrolijn van Schiedam tot Vlaardingen ook geschikt is voor goederentreinen is voor Nederland uniek. Maar medio 2021 was dit treinverkeer wegens problemen met het beveiligingssysteem nog altijd niet op gang gekomen.

Midden: In 1970 werd de halte Maassluis West geopend. Op 20 juni 1986 naderen twee Sprinters van Hoek van Holland naar Rotterdam CS deze halte voor een wel heel eentonige achtergrond.

Foto: John Krijgsman.

Onder: In Hoek van Holland staat de 1302 met een internationale trein gereed voor vertrek. Een 1100 met botsneus gaat mee in opzending. Voor de passagiers van het schip is de overstap niet ingewikkeld. Albert Sas maakte deze foto begin jaren '80.



Boven: Het in 1935 als eerste op de Hoekse Lijn geïntroduceerde elektrische stroomlijnmaterieel van NS, treinstel CD 9701 (mat '35).

Foto: collectie Peter van der Vlist.





Op de lijn Apeldoorn - Zutphen passeert Arriva spurt 253 'Herman Hulshof' de overweg bij 'De Kar'. De boom lijkt daar geplant om het pad naar de links gelegen boerderij enig accent te geven. Foto: Bob Visser, 16 oktober 2016.

Juni

6	2e Pinksterdag	Ma	13
7		Di	14
8		Wo	15
9		Do	16
10		Vr	17
11		Za	18
12		Zo	19
23	Week		24



Bomen langs het spoor

Dit motief had ook 'bomen over bomen' kunnen heten. De solitaire boom op de grote foto is een populier. Niet zoals wij hem gebruikelijk kennen, maar de Canadese populier (*Populus Canadensis*). Tom Tand fotografeerde op 21 mei 1985 locomotor 343 met een werktrein bij Mariënberg tijdens de elektrificatie op de lijn Zwolle – Emmen. Achter de trein staat een volgroeide witte paardenkastanje. Je herkent hem gemakkelijk aan de bloeiende kaarsen. De paardenkastanje (*Aesculus hippocastanum*) is in de zestiende eeuw uit het gebied rond Istanbul naar West-Europa gebracht. Los in een weiland geplant dienden zij met hun grote bladeren vaak om enige schaduw aan het vee te verschaffen. De Noordoosterlokaalspoorweg-Maatschappij (NOLS) gebruikte kastanjes ter opsiering en schaduw, vaak langs haar 1e perrons. Op de foto met het VIRM-treinstel (Intercity van Dordrecht naar Amsterdam) staat een rij knotwilgen tussen Schiedam en Delft. Zonder de 'grote pruiken op hun harde oude houten kop' *). In rijen verstevigen ze de slootkanten en markeerden ze vroeger erfscheidingen. De geknotte takken werden gebruikt voor het maken van manden, bezems en beschoeiingen. In de natuur zijn de vaak holle oudere bomen een nestgelegenheid voor wilde eenden, de steenuil en het winterkoninkje. Er is geen echte Latijnse naam voor knotwilg, meestal gebruikt men *Salix alba* (Zilverwilg). John Krijgsman zag de combinatie op 3 maart 2021.

**)vrij naar "de zeven wilgen", Adama van Scheltema*





Vanuit de Maasstad brachten de trams van de Rotterdamse Tramweg Maatschappij de badgasten tot OP het strand van Oostvoorne. Motorwagen M1802 'Zwaluw' heeft zijn passagiers achter een van de strandtenten afgezet. Van een perron is geen sprake, je stapte zo het rulle zand in. Hans Oerlemans nam deze prachtige foto op 23 augustus 1964.

Juni/Juli

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



Naar het strand met de tram

Langs de hele kustlijn zijn badplaatsen te vinden die ooit per spoor of tram bereikbaar waren. Stoom-, paarden- en elektrische trams brachten badgasten vanuit de overvolle steden naar de rust in de duinen en bij het strand. In Oostvoorne brachten de trams van de RTM je zelfs tot op het strand. Ook de HTM, de Rijnlandsche Stoomtram Maatschappij (later NZH) kwamen met hun trams tot aan de rand van het strand. Meestal moest een klein stukje gelopen worden om het zand te voelen. Hele hordes trokken op mooie dagen naar de kust voor een koele duik en een hoorntje met ijs. De jeugd gewapend met emmertjes en schepjes en pa, ma, opa en oma met tassen vol broodjes en koffie. In de late middag besteed iedereen moe en verbrand de trams voor de thuisreis. De kieren in de houten vloeren vulden zich dan met het fijne zand. Alleen bij Den Haag kun je tegenwoordig nog met de tram naar het strand. In Scheveningen stap je uit bij het Noorderstrand, het Kurhaus of de Strandweg en snuif je meteen de zilte zeelucht op. In 2022 zal de Rotterdamse metro (geen tram maar ook geen trein) het strand van Hoek van Holland bereiken.



Linksboven: HSM-stoomtram Leiden - Rijnsburg - Katwijk aan Zee met loc 216 + goederenwagen 61 + rijtuigen 22 en 29 staat rond 1900 op de boulevard van Katwijk. Foto SNR.



Rechtsboven: De paardentram van de Buffetmaatschappij 'E Pluribus Unum' (Uit velen één) reed van 1892 tot 1924 tussen Beverwijk en Wijk aan Zee. Foto SNR. Linksonder: Op een zonnige 4 augustus 1957 is een volgeladen NZH-tram uit Amsterdam in Zandvoort aangekomen. Foto: A. Lispet. Rechtsonder: Tramlijn 11 biedt al sinds 1927 een snelle verbinding naar Scheveningen. GTL 3135 staat op 14 juni 2014 bij de Strandweg klaar voor de retourrit naar Den Haag Hollands Spoor. Foto: René Platjouw.





Een plaatje van een Nederlandse stoomloc net over de grens in het Belgische grensstation Esschen (nu Essen). Loc 3501 staat klaar om naar Amsterdam te vertrekken met de luxe Pullman-Express uit Parijs. Deze snelle en luxe trein had geen 3e klasse, terwijl je ook nog een extra toeslag moest betalen. Vermoedelijk is de trein aangekomen met loc 4523 van de Belgische Spoorwegen, die links in beeld staat. Blijkbaar is er een bijzondere gelegenheid, want er poseren enkele heren met hoed. N.J. van Wijck Jurriaanse maakte de foto in 1927.

Juli

4	Ma	11
5	Di	12
6	Wo	13
7	Do	14
8	Vr	15
9	Za	16
10	Zo	17
27	Week	28



Met de stoomwet onder je kussen...

Voor de jongere generaties spoorbelangstellenden zal het altijd iets zijn uit het verre verleden, een trein met een stoomlocomotief. Smook, roet en vettige lagers met hun eigen geur; rare sissende geluiden in het vuur brakende monster. Luide 'knallen' uit de schoorsteen bij vertrek uit een station.

Voor de oudere generaties zijn stoomlocomotieven levende wezens die vaak vol liefde worden gekoesterd. De geuren en geluiden van de museumlocs die aan de snijbranders zijn ontsnapt, doen je even vergeten dat de tijd voortschrijdt.

Een schakelaar omzetten, een handel, rijkruk of, nog erger, een klein pookje bewegen, dat is het nieuwe rijden. Nee, dan de stoomloc. Machinist en stoker moesten goed op elkaar ingespeeld zijn om hun hongerige ijzeren paard te voeden en onder controle te houden. Het van hun voorhoofd druppende zweet was al verdampt voor het de voetplaat geraakt had. Warm van voren en koud van achter want de cabines waren meestal niet afgesloten.

Maar hoe je het leven op een stoomloc ook romantiseert, het was hard werken en dat is het nu nog op de museumlocomotieven waarvan we overal ter wereld als passagier of toeschouwer kunnen genieten.

Boven: Loc 3753 is op 17 augustus 1936 met trein 362 van Groningen naar Leeuwarden en Stavoren onderweg. Station Veerwouden is nu Arriva halte Veerwâlden.

Midden: De versierde loc 1801 trekt de eerste trein die na de bevrijding vanaf Den Haag SS naar Utrecht vertrekt op 6 augustus 1945. Achter de loc een drieassig bagagerijtuig en vier rijtuigen.

Onder: Loc 5546 met een lokaaltrein van Zwolle naar Apeldoorn bij station Het Loo. 20 augustus 1935. De drie foto's werden gemaakt door J.J.B. Vellekoop.

EPE?





*De sneltramlijn van Utrecht naar Nieuwegein en IJsselstein werd in 2020 helemaal onder handen genomen en aangepast aan de lagevloertrams van CAF. Op deze foto van 24 maart 2021 rijdt de zevendelige 6059 op de vernieuwde baan kort voor IJsselstein Centrum.
Foto: René Platjouw.*

Juli

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



Lagevloertrams

Tot nog niet zo lang geleden was men gewend om in een tram 'naar binnen te klimmen'. De vloer van de tram lag ongeveer een meter hoger dan de rails. Niet handig als je slecht ter been bent en onbegaanbaar voor rolstoelgebruikers. Bij metro's en sommige trambedrijven werd en wordt dat opgelost met hoge perrons, maar die konden niet overal worden ingepast. De ontwikkeling van trams met een (deels) lage vloer begon in de jaren tachtig. Verschillende tramfabrikanten boden eigen modellen aan, die na verdere verbeteringen de nieuwe standaard op tramgebied werden. Na beproeving van verschillende typen koos Amsterdam de Combino van Siemens. In Rotterdam viel de keus op de Citadis van Alstom. Vanaf 2002 begon in deze steden de omschakeling van hoge naar lage vloer, waarna Rotterdam al in 2014 de eerste stad in Nederland was met uitsluitend lagevloertrams. In Den Haag kwamen met Randstadrail de eerste lagevloertrams (Regio-Citadis van Alstom) in 2006 de stad binnen. Voor het stadsnet koos de HTM in 2014 de Avenio van Siemens. Op de Utrechtse tramlijnen rijden sinds 2020 alleen nog Urbos-trams van CAF. Deze Spaanse fabrikant levert ook de tweede generatie lagevloertrams aan Amsterdam ter vervanging van de laatste wagens met hoge vloer. Alleen in Den Haag, waar men eerst stuurde op verhoogde halteperrons, rijden nog op vier tramlijnen de klassieke GTL8-trams met hoge vloer. In Rotterdam en Amsterdam hebben niet alle haltes een perron op passende hoogte. Er zijn nog steeds enkele haltes waar je moet 'klimmen' vanaf straatniveau.

Boven: De Rotterdamse Coolsingel met Citadis 2027 op lijn 23, 30 maart 2021.

Foto: John Krijgsman.

Midden: Randstadrail 4001 op lijn 4 en Avenio 5064 op lijn 2 kruisen elkaar bij de ingang van de Haagse tramtunnel, 12 mei 2021. Foto: René Platjouw.

Onder: Op het Leidseplein passeren Combino 2122 op lijn 12 en CAF 3028 op lijn 5 elkaar, 21 april 2021. Foto: René Platjouw.





Het opstelrein Westerdoksdijk bij het Centraal Station van Amsterdam was via een draaibrug uit 1922 bereikbaar. Eloc 1157 neemt de gesloten brug met gemak. Op de achtergrond zien we het vroegere Shell-laboratorium in Amsterdam Noord. Het Westerdokseiland is tegenwoordig volgebouwd met appartementencomplexen. De draaibrug is in geopende stand vastgezet met daarop een restaurant. Foto uit 1985 van René Platjouw.

Augustus

1	Ma	8
2	Di	9
3	Wo	10
4	Do	11
5	Vr	12
6	Za	13
7	Zo	14
31	Week	32



Beweegbare bruggen

Ons lage land kent vele waterwegen. Handig voor vrachtvervoer per binnenschip, maar lastig voor verkeer over de weg of via het spoor. Om van de ene naar de andere oever te komen zijn bruggen in allerlei soorten gebouwd. Basculebrug, ophaalbrug, hefbrug, noem maar op. De verscheidenheid is even groot als de gedachtenwereld van ontwerpers. We bekijken hier de zogenaamde draaibrug, die meestal in het midden van een vaart een spilpunt heeft en in geopende stand voor het spoor echt een 'dwarsligger' is. Sommige waren klein en konden met mankracht worden opengedraaid. Andere waren groot uitgevallen, zoals de bruggen over het Noordzeekanaal bij Velsen en de Hembrug bij Zaandam. Daar was, zonder overdrijving, een zware aandrijving voor nodig. Draaibruggen, ook die waarvan het draaipunt niet in het midden lag, moesten goed gebalanceerd zijn.



Linksboven: Op de draaibrug over het Kanaal door Zuid-Beveland bij Vlakte is in 1913 een trein, getrokken door een Staatsspoorlocomotief serie 700, onderweg naar Vlissingen. Collectie SNR.



Rechtsboven: Met een grote handel weet de brugwachter bij Arkel de draaibrug over het Merwedekanaal met spierkracht open en dicht te draaien. Circa 1975. Foto: René Platjouw.

Linksonder: Karel Hoorn maakte deze tegenlichtopname in augustus 1962 vanaf de pont naast de Hembrug.

Rechtsonder: Op 12 april 1997 passeert het Talent-proeftreinstel van Talbot de draaibrug over het Stadskanaal bij Bareveld. Foto: Tom Tand.





Op 8 juli 1957 wordt in Rotterdam Hillegersberg gelede wagen 238 per spoor afgeleverd. De B-bak van deze 'gelede Schindler' rust op de bokken, terwijl het middendraaistel eronder wordt gezet. Duidelijk is de geleding-draaistelkom zichtbaar. Net als bij de Amsterdamse gelede trams waren de geledingen van de zogenaamde 'Urbinati'-constructie. De oplegrails zien we rechts in beeld naar straatniveau afdalen, in de richting van de tramrails op de Straatweg. De A-bak op de rongenwagen wordt losgemaakt. J.A. Bonthuis maakte deze foto.

Augustus

15	Ma	22
16	Di	23
17	Wo	24
18	Do	25
19	Vr	26
20	Za	27
21	Zo	28
33	Week	34



Zwitserse connecties

Het land vol bergen, tunnels en viaducten is bij veel NVBS'ers vanwege de treinen een geliefde vakantiebestemming. Schoonheid en kwaliteit worden er waargemaakt. Die kwaliteit geldt ook voor spoor- en trammaterieel dat door verschillende fabrikanten geleverd werd en wordt. In ons land zijn de nodige Zwitserse producten te vinden, waaruit we een selectie hebben gemaakt. Na de Tweede Wereldoorlog kwamen bij NS de locs van de serie 1000 in dienst, gebaseerd op de in 1941-1944 aan de SBB geleverde locs Ae 4/6. De eerste drie werden bij SLM in Winterthur gebouwd, de overige zeven bij Werkspoor in ons land. Op de tramrails in de Hofstad verschenen in 1948 zestien 'Zwitsers'. Hoewel Werkspoor deze serie 201-216 bouwde was de elektropneumatische installatie van deze vierassige motorwagens afkomstig van Oerlikon, hetgeen de bijnaam verklaart. Van de eerste moderne gelede trams van het GVB uit 1957 is een aantal wagenbakken bij Schindler in het Zwitserse Pratteln gebouwd, de rest kwam van Beijnes. De RET nam in 1956/57 van dezelfde fabrikant een serie vierassige (1-15) en gelede zesassige (231-244) motorwagens in dienst. Karakteristiek voor de 'Schindlers' van de RET was de lage instap achterin en de naar voren oplopende wagenvloer. De vijf TEE-treinstellen uit 1957 zijn een voorbeeld van een bijzondere samenwerking tussen de Nederlandse en Zwitserse industrie. In 1983 leverde SIG uit Neuhausen am Rheinfall voor de sneltram Utrecht - Nieuwegein 27 gelede trams met hoge vloer. Ze kregen een midlife-renovatie in 2000/01 en hebben tot hun afvoer in 2020 goed voldaan. Sinds 2007 rijden bij diverse vervoerders in ons land treinstellen type GTW, Flirt en Wink van de Zwitserse fabrikant Stadler.



Linksboven: Arriva-treinstel 460, gebouwd door Stadler, is op 7 juli 2018 in Klimmen-Ransdaal onderweg van Heerlen naar Maastricht. Foto: Bob Visser. Rechtsboven: loc 1008 is nog niet dienstvaardig en wordt op 2 januari 1949 in Breukelen gesleept door stoomloc 4467. Foto: J. A. Bonthuis. Linksonder: Hans Meijer fotografeerde op 12 juni 1964 de Haagse 214 + 773 op lijn 11 in de Van Boetzelaerlaan. Rechtsonder: De SIG trams werden per spoor in Utrecht afgeleverd. De 5001 werd op 14 juni 1982 onderweg naar de Domstad in Venlo vastgelegd door J.A. Bonthuis.

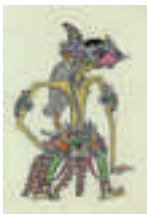




Op de draaischijf van Tjibatoe staat de CC1007, een Mallet tenderlocomotief, die met de nodige spierkracht wordt gedraaid. De loc is uit de serie CC1001-1023, gebouwd voor de Staatsspoorwegen op Java door Hartmann en Schwartzkopff in 1904/09. De asindeling is 1CC. Wie de foto maakte in 1976 is niet duidelijk. Er stonden verschillende fotografen die vrijwel tegelijk afdrukten. Wellicht was het Sebo Rezvani of Frits van der Gragt. Collectie SNR.

Augustus/September

29	Ma	5
30	Di	6
31	Wo	7
1	Do	8
2	Vr	9
3	Za	10
4	Zo	11
35	Week	36



Stoom in de 'gordel van Smaragd'

Op vrijwel alle grote eilanden in Indonesië zijn spoorlijnen aangelegd. Zware locomotieven verbonden met reizigers- en goederentreinen de grote steden met elkaar, kleine tramlocomotieven ontsloten de regio's. Sommige tramwegen reden met grote locomotieven zodat de scheidslijn tussen trein en tram soms moeilijk te maken is. De verscheidenheid in materieel was groot. Kleine locomotiefjes tuften bij suikerfabrieken als bezige bijtjes heen en weer. Vierkante tramlocjes kon je overal aantreffen. De laatste deden nog tot eind jaren zeventig dienst in Soerabaja. Tandradlijnen waren er ook. Op Java was slechts één tandradlijn, van Ambarawa naar Bedono, aangelegd door de NISM, de Nederlands Indische Spoorweg Maatschappij, omstreeks 1900. Twee locs van deze lijn zijn rijvaardig aanwezig in het spoorwegmuseum te Ambarawa. Op de hoofdlijnen reden sneltreinen met locomotieven die erg doen denken aan de 2C-locs van de NS. Voor zware goederentreinen beschikte men over een dertigtal Malletlocomotieven van Werkspoor uit 1928. Voor één daarvan, de SSJ 1622 hoeft u niet naar de andere kant van de aardbol. Ze staat sinds 1981 te pronken in het Spoorwegmuseum in Utrecht. Ze kreeg de naam 'Sri Gunung', oftewel Bergkoningin.

Boven: NIS-loc 232, serie 231-235, gebouwd door Esslingen in 1902/05, gereed voor vertrek in het station Willem I in Ambarawa, 28 juni 1938.

Foto: L.J. Biezeveld.

Midden: Loc Simban, ex OJS 11, Backer & Rueb, Breda, bij de suikerfabriek Gondang-Baru te Klamen. Het locje is bewaard. Let op, deze tramloc heeft een tender!

Foto: collectie SNR.

Onder: Semarang station 1936, Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij (1067 mm).

Foto: L.J. Biezeveld.





In de kleine uurtjes van 2 november 2020 reed een rangerende metro van de RET door een stootjuk aan het einde van een opstelspoor aan het eindpunt De Akkers in Spijkenisse. Het voorlopende rijtuig 5351 schoot over de betonnen rand van het viaduct en landde op het daarachter geplaatste kunstwerk 'Walvisstaarten' van Maarten Struis. De trein was leeg, op de bestuurder na, die met de schrik vrijkwam. Het kunstwerk bleek zo stevig, dat zelfs de kunstenaar verbaasd was dat de metro erop bleef balanceren. Van fotograaf Jeffrey Groeneweg verkregen wij deze unieke foto, in de ochtend van 2 november 2020 gemaakt met een drone.

September

12	Ma	19
13	Di	20
14	Wo	21
15	Do	22
16	Vr	23
17	Za	24
18	Zo	25
37	Week	38



De walvisstaarten van Maarten Struis.

Doorschieters

In 2020 werd Spijkenisse opgeschrikt door een spectaculair ongeval, waarbij een lege metrotrein aan het einde van het viaduct bij De Akkers doorschoot en wiebelend op het kunstwerk 'Walvisstaarten' van Maarten Struis bleef hangen. De beelden maakten Spijkenisse wereldberoemd. Het was voor de kalendercommissie aanleiding om op deze pagina een aantal spoorse 'doorschieters' bijeen te brengen. Zowel bij trein, tram als metro zijn voorbeelden te vinden. Een tram te water in ons waterrijke landje is meermalen voorgevallen. Dat een passerend schip als 'vangnet' gebruikt werd, maakte in 1941 het ongeval in Leek spectaculair. De remmen van een goederentram van de NTM naar Drachten weigerden dienst. De machinist wist het publiek bij de geopende brug te waarschuwen en ook de schippersfamilie wist aan de dood te ontkomen door in het water te springen. In de avonduren van 2 juni 1902 ontspoorde in Haarlem motorwagen 33 van de ENET op de Wilsonbrug en schoot door de leuning van de brug de Raamsingel in. Ook bij de spoorwegen is het spoor soms 'op' en heeft een stootjuk niet voldoende kracht om een trein te stoppen als die te veel vaart heeft. Als er dan een vaart achter ligt, volgt een koele duik voor het materieel zoals te zien is op de middelste foto in Meppel.

Boven: Een Henschel-loc van de NTM kwam op 3 juli 1941 in Leek wonder boven wonder op een binnenvaartschip terecht. Collectie SNR.

Midden: NS-loc 4302 ging op 9 april 1949 met een vaart door een stootjuk in Meppel en belandde met een aantal goederenwagens in het riviertje de Reest. Collectie Karel Hoorn.

Onder: In de ochtend van 3 juni 1902 werd deze foto gemaakt van de ongelukkige motorwagen 33 van de ENET hangend aan de Wilsonbrug met het voorbalkon in de Raamsingel. Collectie Frits Spee.





De beide locs die door NS zijn geleased zijn in maart 2021 van de nieuwe kleurstelling 'NS Flow' voorzien. De 193 766 is op 31 maart 2021 met een IC Amsterdam – Berlijn bij Oldenzaal onderweg naar Bad Bentheim. Daar zal zij worden afgelost door een loc serie 101 van de DB. Foto: Bob Visser.

September/Oktober

26	Ma	3
27	Di	4
28	Wo	5
29	Do	6
30	Vr	7
1	Za	8
2	Zo	9
39	Week	40



Veelzijdige Vectron

Elektrische locomotieven worden steeds meer gestandaardiseerd voor gebruik in heel Europa. De TRAXX van Bombardier uit 1998 is er een voorbeeld van. Deze meerspanningsloc werd een succesnummer. Siemens, die de Eurosprinterfamilie had ontwikkeld met de Taurus als belangrijkste vertegenwoordiger, kon niet achterblijven en ontwierp de Vectron. In 2010 rolde het eerste exemplaar bij Siemens in München-Allach van de band. De Vectron is leverbaar in verschillende versies naar de wensen van en in de kleuren van de klant. Het gaat goed, want in 2018 verliet de vijfhonderdste de fabriek en in 2019 kon Siemens de duizendste order al noteren. In 2016 maakten ze o.a. op de Hanzelijn proeffritten voor toelating in Nederland. Hier zien we alleen de versies die naast andere spanningen ook op 1500 volt gelijkspanning kunnen rijden. NS heeft in 2020 bij European Locomotive Leasing twee Vectrons geleased voor de nieuwe nachttrein 'Nightjet' die in december 2020 zou gaan rijden tussen Amsterdam en Wenen. De NS zou die trein tussen Amsterdam en Keulen van tractie gaan voorzien, maar vanwege de corona werd dit uitgesteld tot eind mei 2021. Tot die tijd reden ze voornamelijk voor opleidingsdoelen met een Intercitypaar tussen Amsterdam en Bad Bentheim.

Midden: De 193 623 van Rail Force One is in 2019 voorzien van een gehaaide beschildering en kreeg de bijnaam Sharky.

Op 22 april 2021 brengt de loc in de buurt van Zenderen tussen Almelo en Hengelo een kolentrein van de Maasvlakte naar Bad Bentheim. Eindbestemming is het Tsjechische Ostrava.

Foto: Evert Heusinkveld.

Onder: DB Cargo heeft 104 Vectrons in dienst. De meeste zijn rood, maar een klein aantal heeft een witte basiskleur. De 193 362 I am European is op 27 maart 2020 met lege staalwagens onderweg naar de Kijfhoek en passeert het Brabantse Heukelom.

Foto: Remco Gloudemans.



Boven: Vooral beneden de grote rivieren zijn Vectrons vaak aan te treffen. De 193 521 van SBB Cargo rijdt op 21 maart 2020 langs Oisterwijk met een volbeladen containertrein op weg naar de Rotterdamse haven. Foto: Michel Heerkens.





Glanzend in de lak komt deze GTA-bus met wagennummer 3 in 1908 op lijn 14 (lijnkleur wit/rood) vanuit de Raadhuisstraat de Nieuwezijds Voorburgwal opdraaien op weg naar de Dam. Veel hoofden draaien zich op 7 april 1908 om naar dit vreemde voertuig. De chauffeur zit trots op zijn plek, maar is blootgesteld aan alle weersomstandigheden. De klinkers en de massieve rubberen wielbanden maken de rit vast niet erg comfortabel. Alleen de 'kenners' zullen in de wagenbak een AOM-paardentram herkennen. De foto komt uit het stadsarchief van Amsterdam.

Oktober

10	Ma	17
11	Di	18
12	Wo	19
13	Do	20
14	Vr	21
15	Za	22
16	Zo	23
41	Week	42



Recyclen avant la lettre

Er wordt vandaag de dag veel nadruk gelegd op het recyclen van materialen. Soms wekt men de indruk dat het iets nieuws is, maar hergebruik is al zo oud als de mensheid zelf. Op deze pagina een voorbeeld wat er met oude paardentrambakken gedaan kon worden. De rijtuigen van de Amsterdamse Omnibus-Maatschappij (AOM) waren heel degelijk gebouwd. Als tweedehandsjes kwamen er heel wat in andere steden terecht. Bijvoorbeeld in Utrecht als bijwagens achter de elektrische tram, en in Breda en Maastricht als paardentrams. In Castricum werd er zelfs één tot elektrische motorwagen verbouwd. Van 7 april tot 27 mei 1908 reed in Amsterdam buslijn 14 tussen de Dam en de Van Hallstraat via de Jordaan. In eigen beheer had de Gemeentetram de bakken van zes paardentrams (122-124 en 126-128, gebouwd door Beijnes in 1883) geplaatst op vier chassis met een FIAT-benzinemotor en twee chassis met een Darracq-Serpollet stoommotor. De route was vol bochten en hoge bruggen via de grachten, de Torenslui, Noordermarkt en Westerstraat. Het stuiten van de massieve banden over de kasseien veroorzaakte veel storingen en verklaart het korte leven van deze eerste Amsterdamse buslijn. Maar: de zes 'bus'-bakken kregen een derde leven. De Elektrische Spoorweg-Maatschappij (ESM) zag er wel weer trams in. Ze werden twee aan twee op een chassis met draaistellen gezet en zo ontstonden in 1909/10 drie grote bijwagens voor het steeds drukker wordende vervoer op haar lijn tussen de hoofdstad, Haarlem en Zandvoort. Ze kwamen af en toe ook op de stadsdienst in Haarlem en op de lokaaldienst tussen het Spui en Sloterdijk. Pas in 1934 werden de 51 jaar oude Beijnes-producten gesloopt.



Boven: De AOM-paardentramserie 122-133 leverde de wagenbakken voor de zes bussen. Hier staat rijtuig 131 op de lijn naar het Kadiksplein in de Czaar Peterstraat bij de Parallelweg. Ca. 1904, collectie SNR.
Onder: Bij de ESM ontstonden uit zes wagenbakken de drie rijtuigen serie 82-84. Op de foto zijn de B83 en B84 te zien op 15 juni 1931. Collectie SNR.





Op 7 maart 1986 is een losse Sprinter onderweg naar Zoetermeer Voorweg door nog onbebouwd gebied. Tegenwoordig ligt hier de wijk Leidschenveen. Foto: John Krijgsman.

Oktober/November

24	Ma	31
25	Di	1
26	Wo	2
27	Do	3
28	Vr	4
29	Za	5
30	Zo	6
Begin wintertijd		
43	Week	44



Sprinters adieu!

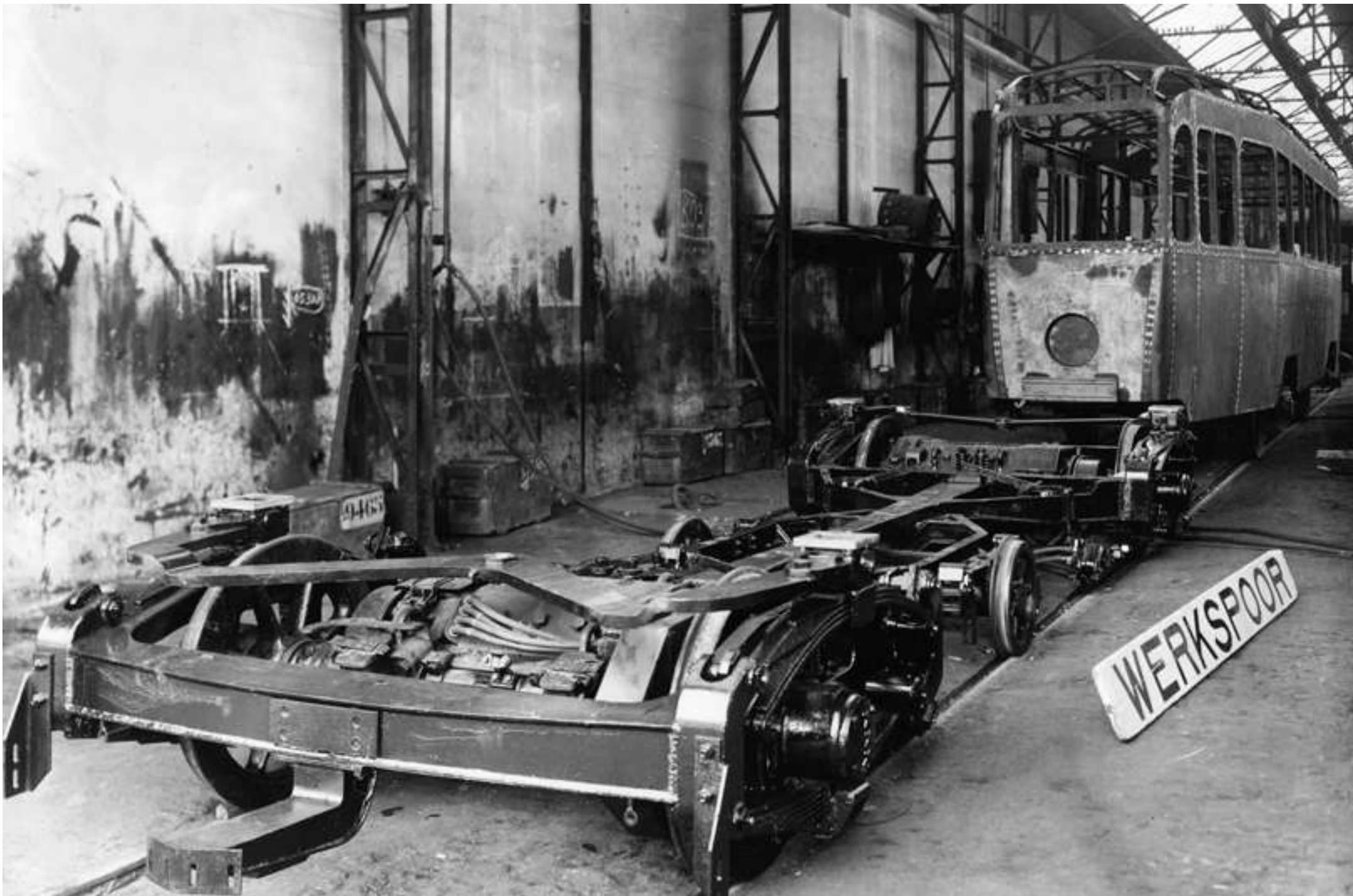
De interne NS-naam was Stadsgewestelijk Materieel (SGM), maar ze droegen vanaf hun komst in 1975 de naam Sprinter op de flanken. Ontworpen voor de Zoetermeerse Stadslijn en de geplande spoorlijn naar Nieuwegein hadden ze een metroachtig karakter. Alle assen aangedreven, drie instapbalkons per rijtuig, geen doorloop tussen de twee bakken, geen WC en een eerste klas waarin je net zo krap zat als in de tweede, alleen met andere bekleding op de banken. Hun inzetgebied veranderde al snel naar 'stoptreindiensten in de Randstad'. Daarom kregen vervolgbestellingen wel vouwbalken en WC's en 60 stuks een motorloos tussenrijtuig met ruimere eerste klas. In de jaren negentig werden de tweetjes verbouwd voor frequente diensten op korte trajecten, met de namen Strandsprinter, CityPendel en SpitsPendel. Omdat de zitplaatsen deels waren vervangen door klappankers en staanplaatsen introduceerde de pers de naam 'sta-trein'. Rond de eeuwwisseling werd Sprinter de benaming voor treindiensten die op alle stations stoppen. De zestig dretjes werden vanaf 2003 bij Bombardier in Randers (DK) grondig gemoderniseerd met nieuw interieur en een beschildering in blauw/wit/geel, die tot de bijnaam Vlaflip* leidde. Door dreigend materieeltekort werd de geplande sloop van de dertig tweetjes in 2006 omgezet in eenzelfde modernisering. Eind 2021 viel het doek voor deze eerste generatie Sprinters. Sommige stellen hebben maar liefst 45 jaar dienst gedaan, langer dan enig ander NS-treinsteltype.

(*een in de jaren '60 populair en in een glas geserveerd driekleurig dessert van limonadesiroop, vanillevla en yoghurt)



John Krijgsman fotografeerde op 3 april 1975 een kopafdeling in SGM-stel 2001, waar de banken bij wijze van proef nog niet van hoofdsteunen waren voorzien. De andere drie SGM-foto's werden gemaakt door René Platjouw: In 1985 rijdt een dretje in de buurt van Oudenbosch; twee stellen in Vlaflip-kleuren in station Baarn op 21 mei 2008; het vanaf 2003 ingebouwde nieuwe interieur tweede klas.





In 1949 werd voor Amsterdam een serie drieassige tramstellen gebouwd: de motorwagens 491-550 en bijwagens 951-1000. Op de voorgrond staat een drieassig onderstel van het Büchli-patent uit Zwitserland. De middenas met kleine wielen stuurde de beide aangedreven assen door middel van een dissel. De laatste exemplaren reden tot in de jaren tachtig. Foto Werkspoor, collectie SNR.

November

7	Ma	14
8	Di	15
9	Wo	16
10	Do	17
11	Vr	18
12	Za	19
13	Zo	20
45	Week	46



Trams van Werkspoor

In 1827 werd in Amsterdam Oostenburg een fabriek opgericht die zou uitgroeien tot een belangrijke leverancier van allerlei zware industriële producten, zoals pompen, raffinaderijen, suikermolens, turbines en scheepsketels. De firma zou bekend worden als Nederlandse Fabrik van Werktuigen en Spoorwegmaterieel, kortweg Werkspoor. Een eerste order voor locomotieven dateert uit 1839, toen voor de Rhijn Spoorweg een zestal locs werd gebouwd. De fabriek stond bekend om de kwaliteit van haar producten voor spoor- en tramwegen in binnen- en buitenland. In 1900 werden voor het nieuwe elektrische trambedrijf van Amsterdam tien motorwagens gebouwd. Er waren onderling constructieve verschillen, want het waren proefwagens voor een te bestellen grotere serie. De 6-9 hadden een asymmetrische toegangsdeur tot de wagenbak en een ervan is zichtbaar op de foto. Aanvankelijk waren alleen het onderstel en het stoot- en trekwerk van staal, terwijl de opbouw van de wagenbak van hout was. In het begin van de jaren twintig ging men over tot stalen wagens; veiligheid was hiervoor één van de redenen. Een tiental jaren daarna werd begonnen met geheel gelaste wagenbakken. De werklieden van Werkspoor verstonden hun vak en waren er trots op.



Linksboven: Voor de Gemeente Tram Amsterdam zijn in 1900 tien houten wagenbakken in aanbouw.



Rechtsboven: De Gemeente Tram Utrecht bestelde twaalf grote tweeassers van hout en staal, die in 1929 als 67-78 werden afgeleverd. Na stilleggen van het trambedrijf kregen deze wagens een tweede leven in Amsterdam. De Utrechtse 75 bestaat nog als GVB-museumwagen 1. Linksonder: De geheel uit staal gebouwde 'Zwitsers' serie 201-216 voor de HTM in aanbouw. Rechtsonder: Klaar voor aflevering in 1925, dus een mooi portret van motorrijtuig 7 voor de Gooische Stoomtram. Alle foto's collectie SNR.





Nee, de Rhaetische Bahn in Graubünden heeft nooit locomotieven van NS overgenomen en aangepast aan hun meterspoor. Deze knappe fotomontage sierde in 1996 de brochure van de AutoSlaap Expres. De loc is de 1113 met botsneus, de rijtuigen zijn blauw gekleurde RhB rijtuigen en die autotransporters? Nou ja, laten we die maar onder de noemer 'artistieke vrijheid' plaatsen. Niettemin is de eerste indruk nog steeds spectaculair, maar dat komt mede door het beroemde Landwasserviaduct. De brochure komt uit de collectie van Tom Tand.

November/December

21	Ma	28
22	Di	29
23	Wo	30
24	Do	1
25	Vr	2
26	Za	3
27	Zo	4
47	Week	48



Verleidelijke reclame

Reclame is van alle tijden. Overal om ons heen worden we bestookt met beelden en berichten die ons aansporen iets te doen of te kopen. Op deze pagina laten we maar een heel klein topje van de ijsberg zien van vele advertenties die ons aansporen om per trein naar het buitenland te reizen. Voor de autoslaaptreinen kwam in 1969 een prachtige folder uit met een afbeelding van een NS-locomotief serie 1100 op het beroemde Landwasserviaduct bij het Zwitserse Filisur in het kanton Graubünden. Voor de gefortuneerden onder ons waren de treinen van de Trans Europ Express ooit de meest luxueuze manier om binnen Europa te reizen. Als je naar Groot Brittannië wilde, gaf de boottrein naar Hoek van Holland een goede aansluiting op de veerdienst naar dat eiland. Snelle treinen naar Parijs waren er al heel lang, maar met de komst van de Thalys en het gereedkomen van lange trajecten voor hoge snelheden kun je in drie uur van het Venetië van het Noorden naar de Lichtstad. De prijzen voor zo'n reis zijn soms een cadeautje als je lang van tevoren boekt. En dankzij de Schiphollijn kun je met NS ook het luchtruim kiezen.

Linksboven: De TEE (Trans Europ Express) reed vanaf 1957 door zeven Europese landen.

De eerste TEE-poster van NS was van de hand van Jan Rodrigo.

Rechtsboven: Een prachtige poster van Paul B. Maun werd door British Rail omstreeks 1954 uitgegeven. Hij komt uit de collectie van Arjan den Boer.

Midden: In 2006 stond deze advertentie in tijdschriften. 'Thalys pakt uit'. Als dat geen leuk cadeautje is voor een spoorbelangstellende?

Onder: De vliegtuigtrein 'van spoorbaan naar startbaan' uit 1981.

Folder van NS.





Een proefrit van de fonkelnieuwe 102 + 151 + 101 in de duinen bij Zandvoort leverde op 18 juni 1918 dit prachtige staatsieportret op van een Luxe Beijnestramstel van de Elektrische Spoorweg Maatschappij. In de nacht van 31 augustus op 1 september 1957 reed het de vierwagenvoertel A262 + A260 + B256 + A255 vanaf het Spui om 23.10 uur de laatste heen- en terugrit op de bij veel Mokumers zo geliefde tramlijn naar de kust. Fotografie onbekend, collectie SNR.

December

5	Ma	12
6	Di	13
7	Wo	14
8	Do	15
9	Vr	16
10	Za	17
11	Zo	18
49	Week	50



Luxe Beijnestrams

De tramlijn Amsterdam - Haarlem - Zandvoort van de Elektrische Spoorweg Maatschappij (ESM) was na de start in 1904 snel druk geworden. Om de groei aan te kunnen leveren leverde Beijnes in 1918 vijf motor- en negen bijwagens, de 101-105 en 151-159. De houten wagenbakken waren met plaatstaal bekleed en de motorwagens waren uitgerust met elk twee motoren van 60 pk. De elektrische installaties kwamen van Dick Kerr en ze konden in treinschakeling van vier wagens rijden. De inrichting was comfortabel en mede dankzij hun rustige loop werden ze al snel bekend als 'luxe Beijnes-trams'. Een andere bijnaam die in de hoofdstad rondwaarde was 'Pannebroden' vanwege hun daarop gelijkende vorm. Bijwagen 159 werd in 1921 verbouwd tot een krachtige motorwagen met ACEC-motoren van 84 pk. Dit 'Gouden Kalf' (zo genoemd vanwege de hoge bouwkosten) kreeg als taak in de spitsuren drie 'Hamburgers' (bijwagens serie 65-70) te trekken. Na de overname door de NZH in 1924 kregen ze de nummers A251-A255 en B251-B258 en A259 en werd hun kleur grijs/blauw in plaats van crème. In het begin van de jaren dertig werden alle bijwagens (uitgezonderd de B251) verbouwd tot motorwagens met twee motoren van 84 pk. Ook de motorwagens kregen deze sterkere motoren, waarna de serie A251-A263 ontstond. Vier in 1936 van de Limburgsche Tramweg Maatschappij overgenomen rijtuigen (B254-B257) konden in treinschakeling met de Beijneswagens rijden. Zo deden ze tot tevredenheid van passagiers en personeel dienst tot de opheffing in 1957 van deze ooit drukste tramlijn in Europa.

Midden: A254 + Limburger B254 + A256 draaien uit de Spuistraat de Raadhuisstraat in onderweg naar Haarlem en Zandvoort, 19 augustus 1957.

Foto: J. J. Overwater.

Onder: Luud Albers maakte op 21 juli 1956 deze foto van een vierwagentramstel op het viaduct over de 'oude lijn' bij Aerdenhout. Een treinstel mat '46 is onderweg naar Leiden.

Links: Amsterdamse humor.



Boven: Een interieurfoto uit 1918. Elk rijtuig had 36 zitplaatsen. Het aantal staanplaatsen was twaalf in de motorwagens en twintig in de bijwagens. Collectie SNR.





Bob Visser wist op 4 februari 2020 bij de overweg Stationsweg in Baarn deze prachtige artistieke foto te maken door de sluiterspeed van de camera wat langer te laten openstaan. Op de inzet een poststempel dat waarschuwt voor de gevaren van de overgangen in een spoorweg.

December/Januari

19	Ma	2e Kerstdag	26
20	Di		27
21	Wo		28
22	Do		29
23	Vr		30
24	Za	Oudejaarsdag	31
25	1e Kerstdag	Zo Nieuwjaarsdag	1
51	Week		52



Overwegen

'De veiligste overwegen zijn geen overwegen' aldus Pier Eringa, voormalig directeur van ProRail. Toen na 1839 de vuurspuwende monsters over ijzeren staven met duizelingwekkende snelheid onze wereld onveilig begonnen te maken, kwam al snel het besef dat we tegen die monsters moesten worden beschermd. Er ontstonden ophogingen tussen de rails op plaatsen waar wegen en paden het spoor kruisten. Waar sprake was van 'verkeer' moesten wachters en wachteressen de weggebruikers tijdig met een vlag waarschuwen voor een komende trein. Het steeds maar toenemende trein- en wegverkeer leidde ertoe dat mechanisch bediende slagbomen de vlaggende mensen vervingen. De groei van het verkeer na de Tweede Wereldoorlog bracht enerzijds vervanging van gelijkvloerse overwegen door tunnels en viaducten, anderzijds automatisering van de overwegbeveiliging. Zo groeide het aantal overwegen met licht- en belsignalen; o.a. de automatische knipperlicht installatie ('aki', 1936-2007). In 1950 kwam de eerste beveiliging met automatische halve overwegbomen ('ahob') tot stand naar voorbeeld uit de Verenigde Staten. De verleiding om nog even snel over te steken hoopte men te temperen, maar naarmate de weggebruikers steeds vrijmoediger werden door te 'slalommen' via de niet afgesloten weghelft zocht men naar andere maatregelen. Er kwamen dubbele bomen en cameratoezicht. Groeiende onverschilligheid, afleiding of onoplettendheid van gebruikers bij de onbewaakte overwegen is voor ProRail aanleiding om ze te sluiten of alsnog van beveiliging te voorzien. Zo krijgt Pier Eringa stap voor stap gelijk.

Boven: Een ansichtkaart omstreeks 1960 van de overweg bij het station van Lunteren. Een stroomlijntreinstel mat '46 laat de brommer, fietser en voetgangers even wachten. Collectie SNR.

Midden: Loc 1714 met een dubbeldekkerstam is juist van Heemstede-Aerdenhout naar Leiden vertrokken. Tekst op het bord: Na gebruik overweg de hekken sluiten. 17 augustus 2008, Foto: René Platjouw.

Onder: Treinstel 523 'Mien Ruys' van Arriva Vechtdallijnen is op 16 april 2016 in de buurt van Dalfsen onderweg van Emmen naar Zwolle. Foto: Egbert Elenbaas.



Beste NVBS'ers en andere liefhebbers van railvervoer,

De kalendercommissie heeft weer een nieuwe kalender voor u gemaakt, gelukkig in de gebruikelijke omvang met een waaier aan onderwerpen. Ondanks corona was er het afgelopen jaar veel nieuws op railgebied, waar we natuurlijk ook aandacht aan besteden. Steeds blijken er nieuwe leuke foto's uit het archief van de Stichting NVBS Railverzamelingen (SNR) naar boven te komen. We zoeken er dan een passend motief bij met wat andere foto's. Gelukkig krijgen we steeds meer foto's toegezonden, ook van voor ons nieuwe fotografen. Uiteindelijk ontstaan ongeveer veertig kalenderbladen waaruit we er (uiteraard met veel discussie) 26 kiezen. De uiteindelijk nog ontbrekende foto's vonden wij bij de specialisten, die altijd voor ons klaar staan.

Wij danken iedereen hartelijk voor hun inzendingen en medewerking. Wees niet teleurgesteld als uw foto niet gebruikt is, we kunnen natuurlijk niet alles onmiddellijk gebruiken. We bewaren de ingezonden foto's en nemen ze volgend jaar weer mee. Dank ook aan de meelezers Frans, Gert Jan, Paul, Roef en Theo; zij behoeden ons voor missers. Toch weten ook zij niet alles, want een paar reacties waren vorig jaar aanleiding tot een erratum in Op de Rails met interessante nieuwe feiten. Natuurlijk danken wij ook drukkerij Damen Grafia in Haarlem die onze wensen en gedachten weer tot tevredenheid heeft uitgevoerd. Het resultaat bieden wij u met plezier aan. We hopen dat u de kalender, waar hij ook hangt, het komende jaar in goede gezondheid gaat bekijken en gebruiken.

Namens de samenstellers, Karel Hoorn. 1 juli 2021.

Kalender@nvbs.com

De vereniging NVBS, een bron van kennis over het heden en verleden van ons railvervoer, 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)trein- 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).



Gedachten bij het mondkapje

Een van de meest besproken zaken in coronatijd was wel het mondkapje. Helpt wel, helpt niet, helpt altijd wat. Er was een tijdje keus in de argumenten, maar ten slotte zaten we eraan vast, in het openbaar vervoer en in binnenruimten. Er verschenen (vooral in het buitenland) ook mondkapjes op trams en treinen.

Amsterdam moest wachten op een adverteerder op de hierboven afgebeelde tram, die op ruim 1 ½ meter afstand is gefotografeerd door Karel Hoorn. Het is Combino 2108 in de Frederik Hendrikstraat, op 17 maart 2021. De impact op mens, bedrijf en samenleving kan u niet ontgaan zijn. Het fysiek beleven van onze hobby werd beperkt tot binnen de landsgrenzen.

Verenigingsbijeenkomsten werden geannuleerd, of op een digitale manier voortgezet. Gezondheid en terug naar normaal staan bovenaan ieders verlanglijstje.

Bij de voorplaat

De sneltram naar Ommoord kruist bij Rotterdam Alexander de NS-sporen. De foto vonden we in de fotobakken van de SNR. Helaas zonder gegevens, maar hij moet tussen 1984 en 1987 gemaakt zijn.

De samenstellers,

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