

BOUWEN! DIE BLAUWE!



Een uitgave van Stichting De Nieuwe Blauwe Tram



In dit nummer:

Verslag donateursvergadering 24 juni 2017

Het einde van de Blauwe Tram

Voortgang project A619/A620

2-2017

Inhoud

Van de voorzitter	2
Donatie 2018 (en 2017)	3
Verslag donateursvergadering	4
De Blauwe Tram en de fiscus	5
Voortgang project A619/A620	6
Het einde van de Blauwe Tram (2)	8
NZH nieuws	11



Van de voorzitter



Colofon

Bouwen die Blauwe is een uitgave van Stichting De Nieuwe Blauwe Tram. De stichting is gevestigd te Leiden en ingeschreven bij de Kamer van Koophandel onder nr. 66467292. Het RSIN nummer is 8565 66 780. IBAN NL42 RABO 0311 2609 50 t.n.v. Stichting De Nieuwe Blauwe Tram te Haarlem.

Redactie:

M.R. van den Toorn, W.R. Beukenkamp en J.A. Geijp
Ontwerp en DTP: R. Carels
Redactieadres: redactie@denieuweblauwetram.nl

Bestuur:

Voorzitter: W.R. Beukenkamp
Secretaris: R. Naber
Penningmeester: W.B. Bloem
PR: M.R. van den Toorn
Fondsenwerving: F. Heijnen

Corr.adres:

Rooseveltlaan 50, 2625 GP Delft.
Email: info@denieuweblauwetram.nl

*Foto voorpagina: Aankomst A619-620+B15
Voorburg 9-11-1961*

Voor u ligt alweer het tweede nummer van Bouwen die Blauwe. De commentaren op het eerste nummer zijn lovend en hartverwarmend. Complimenten aan allen die daaraan bijgedragen hebben. Niet alleen het project wordt door u, onze donateurs, gewaardeerd, het blad ook. Het is plezierig dat we kennelijk bij het eerste nummer al de goede richting te pakken hebben, iets dat geheel past in de geschiedenis van de serie A600. Ook die wagens vielen direct in de smaak en hebben tijdens hun leven opmerkelijk weinig wijzigingen ondergaan.

Het aantal donateurs neemt langzaam maar zeker toe. Elke week melden zich nieuwe liefhebbers om dit project van harte te steunen. Zelfs uit het buitenland krijgen wij verzoeken om informatie of komen belangrijke donaties binnen. Het toont aan dat de Blauwe Tram nog steeds leeft, in binnen- en buitenland. Frappant daarbij is dat andere organisaties en instellingen eveneens aandacht aan ons initiatief geschonken hebben. Zo luidt de titel van week 45 en 46 van de NVBS-kalender 2018: Nieuw zicht op een Tweelingtram, inclusief ons logo naast dat van de NZH. Heel veel dank aan onze collega's van de NVBS voor die geste! Ook hebben wij op 3 oktober j.l. de Haagse editie van het Algemeen Dagblad gehaald met een artikel getiteld Eerherstel voor de Blauwe Tram.

Een dergelijk eerherstel is niet vanzelfsprekend. Het ontwerp van de serie A600 grijpt terug op twee experimentele gelede trams, gebouwd door Harkort in Duisburg midden jaren twintig. Een van die wagens, de 177, bestaat nog steeds. Helaas ontbrak het aan historisch besef in Duisburg en besloot het vervoerbedrijf kort geleden deze tram, feitelijk de oudst bewaard gebleven moderne gelede tram, naar Noorwegen te verkopen, waar het een statisch object wordt in een restaurant. Zelfs anno 2017 is historisch tramerfgoed helaas niet altijd veilig! Maar laten we ook oog hebben voor positieve zaken. Bij de Stoomtrein Goes-Borsele is men erin geslaagd een werkende replica van een dieselmotorwagen omC op de baan te brengen. Geen geringe prestatie, wij wensen de SGB langs deze weg van harte geluk met deze belangrijke aanwinst van de Nederlandse collectie railgebonden erfgoed.

Het is alweer 28 jaar geleden dat ik in Op Oude Rails van de Tramweg-Stichting voor het eerst opperde om aan replicabouw van verdwenen tramtypen te gaan denken. Bovenaan de lijst stond toen een Arnhemse vierasser. Hoon was mijn deel, maar in 1998 was ik samen met mensen als Jos Koopmans en Otto Dijkstra de lachende derde toen de GETA 76 daadwerkelijk ging rijden. Het toont aan



Harkort gelede tram 177 nog in dienst als museumwagen in Duisburg.

dat dit soort projecten mogelijk is, mits er draagvlak voor is. Ook moet je veel geduld hebben, omdat de ontwikkelingen soms hard gaan, maar vaker tergend langzaam.

Dit jaar was het op 1 september zestig jaar geleden dat de Blauwe Tram naar Zandvoort en naar Scheveningen werd opgeheven. Daarmee kwam het einde van de Blauwe Tram angstwekkend dichtbij. Tot 10 mei 1958 zou de lokaal-dienst vanuit Voorburg nog naar de Carel van Bylandtlaan rijden en de Leidse stadstram en de Kustlijnen zouden het nog volhouden tot 7 oktober 1960. Velen hadden verwacht dat daarna het einde voor de laatste tramlijn van de NZH, de lijn Leiden – Den Haag, snel zou volgen, maar dat gebeurde niet. De Blauwe Tram naar Den Haag bleef rijden. Omdat de werkplaats Rijnsburg nog beperkt in bedrijf bleef, werd ook het grootste deel van het Leidse net nog niet opgebroken. Het was nog steeds mogelijk om per (dienst)tram van Rijnsburg naar het Malieveld in Den Haag te rijden.

Het werd steeds duidelijker hoe het bedrijf leed onder verwaarlozing en achterstallig onderhoud. Ook nam het aantal passagiers zienderogen af. Om de remblokken van de A600-en te sparen, werden de A513-516 en bijbehorende bijwagens in dienst gehouden voor de forensendiensten. De baan begon er steeds slechter bij te liggen. Het was duidelijk dat het einde niet lang meer kon uitblijven. Uiteindelijk viel het doek op 9 november 1961, een donderdagavond. De NZH directie was niet gecharmeerd van een herhaling van het tumultueuze afscheid dat de Haarlemse tram in

1957 ten deel was gevallen. Daarom kwam de werkelijke opheffing niet op vrijdagavond (een dag eerder), zoals velen gedacht hadden, maar gewoon doordeweeks op donderdagavond. Die laatste Blauwe Tram was dan ook niet overmatig gevuld met reizigers.

In dit nummer van Bouwen die Blauwe! leest u hoe het die laatste rit vergaan is. Het blijft een zwarte bladzijde in de Nederlandse tramhistorie dat er vrijwel niets bewaard is gebleven. Gedane zaken nemen echter geen keer. Hoewel? Dat is precies wat wij met onze stichting beogen: het om-draaien van een stukje Allemansgeest. En met uw steun gaat dat stap voor stap lukken. De A619/620 zal herrijzen! Ik wens u opnieuw veel leesplezier toe en hoop dat u de Blauwe Tram ook in de toekomst zult blijven steunen.

WIM BEUKENKAMP

Donatie 2018 (en 2017)

Om kosten te besparen sturen we geen donatiebrieven uit. Als u ons initiatief ook in 2018 wil blijven steunen, maak dan uw gewaardeerde en broodnodige donatie over op NL42 RABO 0311 2609 50 ten name van St. De Nieuwe Blauwe Tram te Haarlem. Vermeld s.v.p. uw postcode en huisnr!

Ook zijn er donateurs die wel in 2016 hebben gegeven, maar (nog) niet in 2017. Wij hopen dat we ook op uw steun mogen blijven rekenen?

WIM BLOEM, PENNINGMEESTER

Verslag donateursvergadering 24 juni 2017

Op 24 juni vond de eerste donateursvergadering plaats van onze stichting op een zeer toepasselijke plaats: het NZH Vervoer Museum in Haarlem.

Een deel van het gezelschap kwam met NZH stadsbus 5372 en gebruikte de gelegenheid om het vernieuwde en verplaatste museum te bekijken. Er is veel waardering voor al het werk dat is verricht om de grote ruimte in een aantrekkelijke museumruimte te veranderen.

Ongeveer 35 donateurs woonden de vergadering bij, waar voorzitter Wim Beukenkamp een explicatie gaf over de stand van zaken van de ontwikkelingen voor het project A619/620. Ook werden diverse vragen van onze donateurs beantwoord. Het werd zeer op prijs gesteld door hen. Langs deze weg dank aan het NZH Vervoer Museum voor de gastvrije ontvangst en de verzorging van het toepasselijke vervoer.

RAYMOND NABER

De in restauratie zijnde NZH A14 kan nu goed worden bekeken

De bus NZH 5372 die de donateurs haalde en bracht naar station Haarlem Spaarnwoude





Donateurs in het NZHVM tijdens de vergadering, 24 juni 2017

De Blauwe Tram en de fiscus

De kabinetsformatie zit erop, er is een regeerakkoord en dat heeft gevolgen voor iedereen. Wat betekent dit voor onze donateurs?

Stichting De Nieuwe Blauwe Tram is door de Belastingdienst erkend als zogenaamde Culturele Algemeen Nut Beogende Instelling, een cultuur ANBI. Dat betekent dat u giften aan onze stichting voor 125% mag aftrekken van de inkomstenbelasting. Dat gebeurt automatisch als u deze giften op de juiste plek invult bij uw jaarlijkse aangifte. Maar als het om gewone giften gaat, zijn er drempels. Van al deze giften is 1% van uw belastbare inkomen niet aftrekbaar. Ook kunt u niet meer aftrekken dan 10% van uw belastbare inkomen. Het betekent overigens ook dat u dit alleen maar kunt aftrekken van inkomen, dat wil dus zeggen loon, uitkering, pensioen of iets dergelijks. Opbrengsten uit vermogen vallen hier buiten.

Anders wordt het als u gebruik maakt van de mogelijkheid tot periodieke schenking. U gaat dan een overeenkomst met ons aan waarin wordt vastgelegd dat u voor tenminste vijf jaar elk jaar een vast bedrag schenkt. Vroeger moest u daarvoor naar de notaris, tegenwoordig kan dat eenvoudig door onze penningmeester geregeld worden via een standaardformulier van de Belastingdienst. Als u van deze regeling gebruik maakt, gelden er geen drempels, alleen kunt u nooit meer belasting terugkrijgen dan u heeft betaald. Een rekenvoorbeeld. Stel u heeft over 2017 een belastbaar inkomen van € 35.000. U doneert € 100 aan onze stichting. Die donatie ziet de fiscus als € 125. Deze donatie is niet aftrekbaar, want uw drempel is € 350 (1% van uw belastbare inkomen), tenzij u nog andere giften doet. Als u gebruik maakt van de mogelijkheid tot periodieke schen-

king en u schenkt elk jaar € 100, dan kunt u wel € 125 aftrekken als gift aan een cultuur ANBI. Die schenking valt in de tweede schijf (40,8%, ook voor gepensioneerden) en in de loop van 2018 krijgt u – als u netjes op 1 april 2018 uw aangifte heeft ingediend – 40,8% van € 125 = € 51 terug. Netto doneert u dus € 49 en wij krijgen daarvoor € 100! Ook in 2018 blijft dit zo.

Hoe wordt het straks onder het kabinet-Rutte III? Tot 2019 verandert er niets, vanaf 2019 is dat wel het geval. Het principe van schenken aan cultuur ANBI's blijft bestaan, gelukkig maar. Wat wel wijzigt, zijn de belastingschijven. Voor werkenden zijn er straks nog maar twee schijven. Tot € 68.800 geldt de eerste schijf van 36,93%, daarboven de tweede schijf van 49,5%. Voor gepensioneerden gelden drie schijven. Tot € 34.404 geldt een eerste schijf van 18,65%, vervolgens tot € 68.800 een tweede schijf van 36,93% en daarboven een derde schijf van 49,5%. In ons rekenvoorbeeld betekent dit voor een gepensioneerde met een inkomen van € 35.000 die elk jaar € 100 doneert, dat hij € 125 mag aftrekken. Daarvan krijgt hij 36,93% terug (€ 46,16). Die donateur doneert nu netto € 53,84 aan ons en onze stichting krijgt daarvoor € 100. De gepensioneerde gaat er in dit voorbeeld dus vier euro op achteruit qua aftrek van zijn gift. Dat scheelt dus maar weinig, gelukkig maar! Het verhaal is duidelijk: maak zoveel mogelijk gebruik van de mogelijkheid tot periodieke schenking. Wij hebben al donateurs die maandelijks bijvoorbeeld een tientje schenken: geweldig! Neem even contact op met de penningmeester en het komt dik voor elkaar.

WIM BLOEM, PENNINGMEESTER

Voortgang project A619/620

In de afgelopen periode is het inventariseren van alle bij het Historisch Genootschap De Blauwe Tram aanwezige calques afgerond. Onze relatie Willem Kentie heeft vervolgens de voor ons project relevante exemplaren gescand en bewerkt. Dat was een enorme klus, waarvoor wij hem heel dankbaar zijn! Alle calques zijn inmiddels teruggekeerd in het depot van het genootschap.

Er is contact gelegd met een bedrijf dat tegen gunstige voorwaarden de frames wil maken van de banken in het interieur. Ook is dit bedrijf bereid de tussenschotten en de vouwdeuren te maken. Een andere relatie heeft toegezegd het hiervoor benodigde teakhout te willen verzorgen. Met de HTM in Den Haag is gesproken over overname van diverse onderdelen van te slopen GTL's, zoals trucks en dergelijke. Weliswaar krijgt de A619/620 trucks die zoveel mogelijk lijken op de oorspronkelijke, de aandrijving zal uit praktische overwegingen die van een GTL worden, dus met gebruikmaking van PCC-motoren en een cardanaandrijving. Daarvan zie je overigens niets aan de buitenkant.

Er duiken nog steeds Blauwe Tram-onderdelen op, ook van A600'en. Die worden door het genootschap geïnventariseerd en gerubriceerd en waar nodig opgeknapt. Van alle interieurdelen hebben we nu voldoende voorbeelden om die na te kunnen maken. Bij het NZH Vervoer Museum in Haarlem zijn de onderhoudskaarten van de werkplaats Rijnsburg van onder andere de serie A600 teruggevonden. Hans van Engelen heeft deze destijds gered van de vuilnisbak. Hierdoor is de levensloop van de A619/620 in grote lijnen duidelijk (zie tabel hiernaast).



Opvallend is dat de A619/620 tweemaal niet in Rijnsburg is hersteld na schade of revisie, maar in de werkplaats van de remise Soendaplein. Ook is duidelijk dat de wagen maar weinig ingrijpende wijzigingen heeft ondergaan. Meest ingrijpend waren de modificaties na het einde van de Bollenlijn in 1949. Toen werden schijnwerpers op de koppen aangebracht, waarvoor speciale leidingen en schakelaars moesten worden aangelegd. Ook werden toen de halve separatieschotten achter de bestuurder doorgetrokken tot aan het plafond. Dit zijn toch wel duidelijke verschillen die maken dat wij goed moeten nadenken over de toestand van de te reconstrueren A619/620. Waar helaas nog geen duidelijkheid over bestaat, is de huisvesting tijdens de bouw van de tram. Gehoopt was dit in de remise Lijsterbesstraat van de HTM te kunnen doen. De HTM is evenwel voornemens deze remise te gaan sluiten en daarna af te stoten. Dat is niet alleen heel vervelend voor ons project, maar ook voor de collega's van de Tramweg-Stichting en Stichting Tramwerk die in de Lijsterbesstraat aan historisch trammaterieel werken. Op dit moment worden diverse opties verkend voor alternatieve huisvesting.

De komende periode gaan we besteden aan het voorbereiden van subsidieaanvragen bij charitatieve instellingen. Daarnaast gaan we natuurlijk gewoon door met het verwerven van eigen fondsen via donaties en dergelijke.

Zoals u ziet, wordt er volop gewerkt aan de voorbereiding van dit project. Blijf daarom het project steunen, dit jaar en komende jaren, want zonder uw financiële steun gaat het niet lukken. En u weet het, voor elk tientje dat u ons netto doneert, kunnen wij 20 euro krijgen!

WIM BEUKENKAMP

Jaar	Datum in	Datum uit	Omschrijving
1934	28-3	14-4	Revisie
1935	11-7	2-8	Revisie Luchtpomp op gummi gezet Rubber vullingen aangebracht in veerhanden en onder veerstroppen. Truck I dubbele gummiplaten in veerhanden Truck II enkele gummiplaten in veerhanden Volgtruck dubbele gummiplaten in veerhanden
1936	1-9	16-9	Revisie In middendraaistel Manax glijplaten (noot: Manax is/was een geharde roestvast staal- soort van Mannesmann Salzgitter, speciaal gebruikt voor slijtplaten) Wieg balk 20 mm vulstuk Proef van verwarming
1937	14-6	3-7	Revisie
1938	4-10	30-10	Revisie
1939	19-9	30-9	Revisie
1940	26-2	2-3	In werkplaats voor bandage vernieuwen
1941	7-1	31-1	Revisie
1942	20-3	?	Revisie
1943	29-3	24-4	Revisie
1944	16-9	1-7 1945	Schade door beschieting bij Steenfabriek te Hillegom Hersteld in werkplaats Haarlem (Soendaplein)
1945	20-12	4-2 1946	Revisie Wpl Haarlem (Soendaplein)
1947	3-1	5-4	Revisie; bandages vernieuwen
1948	7-6	16-7	Revisie
1949	21-5	11-8	Revisie Separatieschotten verhoogd Inwendig schilderen paneelplaten Zandbakken vernieuwd Schijnwerperleidingen
1952	19-2	21-3	Revisie
1953	5-4	13-5	Revisie; vier nieuwe motorassen
1954	22-3	17-4	Revisie
1955	15-2	16-1	Revisie
1956	30-7	1-9	Revisie; proef met kogel deurgeleiding
1957	28-5	26-6	Revisie; alle deuren als boven
1959	6-1	16-2	Revisie; reparatie balkons
1960	7-2	10-3	Revisie
1961	22-2	20-3	Revisie
1961	9-11		Buiten dienst
1961	13-11		Afvoer naar sloper
1962	januari		Sloop

Fotobijlschrift: NZH A619-620 in de werkplaats werkplaats Rijnsburg op 11 maart 1961 tijdens zijn laatste revisie. Foto ChrisRademaker, verzameling Marc van Deventer.

Het einde van de Blauwe Tram (2)

Vervolg van het artikel over de laatste dagen van de Blauwe Tram.



De A619/620+B15 vertrekt op 9 november 1961 om 18.42 uur als dienst E voor de laatste keer uit Leiden naar Den Haag. Foto: coll. Historisch Genootschap De Blauwe Tram

De laatste Blauwe Tram

En zo werd het 19.29 uur toen de E-dienst, die als laatste diensttram om 18.42 uur uit Leiden was vertrokken, op het Malieveld in Den Haag arriveerde. Nog één keer rangeerde wagenvoerder C. Vrolijk samen met zijn conducteurs M.A. van der Blom, J. Martienus en P. de Hondt (allen uit

Voorburg) de A619/620 om en koppelde hij bijwagen B15 weer aan. Omdat het niet druk was, werd de B15 afgesloten. Met een tram met belangstellenden vertrokken de A619/620+B15 om 19.38 uur naar de remise Voorburg.

Bij de halte Van de Wateringelaan stapte adjunct-directeur H.J. Kapteijn in, om naast wagenvoerder C. Vrolijk de laatste rit mee te maken. Bij het Koningin Wilhelminaplein in Voorburg werden zij om 19.50 uur opgewacht door de burgemeesters van Voorburg, Leidschendam en Voorschoten. Symbolisch bracht burgemeester H.A.C. Banning van Leidschendam door met een rode lamp te zwaaien, de laatste Blauwe Tram tot stilstand.



Conducteur M.A. van der Blom verkoopt in Voorschoten het laatste tramkaartje aan de heer Hasselman, 9 november 1961. Foto: N. van der Horst/coll. Historisch Genootschap De Blauwe Tram



Met enig ceremonieel namen de aanwezigen met weemoed Foto N. van der Horst/coll. Historisch Genootschap De Blauwe Tram



De conducteurs van de A619/620 tijdens de laatste rit. Rechts conducteur P. de Hond, links van hem assistent-conducteur J. Martienus. Foto: coll. Historisch Genootschap De Blauwe Tram

afscheid van hun vertrouwde Blauwe Tram. Burgemeester jhr.mr. A. Feith van Voorburg hield nog een toespraak en overhandigde daarna samen met zijn collega's H.A.C. Banning van Leidschendam en L. de Kool van Voorschoten het

9 november 1961 - NZH - (A619-620)
Leiden v. 18.42. dienst E (B15;
wgv Cor Vrolijk : C. Vrolijk
Eest Keesen Blom : Keesen Blom
ass. Martienus : J. Martienus
leiding de Hond : P. de Hond

In Remise : 20.02

De laatste NZH trambemanning, 9 november 1961. Coll. Historisch Genootschap De Blauwe Tram



Wagenvoerder Vrolijk en conducteur De Hond ontvangen een kistje sigaren van burgemeester jhr.mr. Feith van Voorburg. Foto: G.W. van Duinen/coll. Historisch Genootschap De Blauwe Tram

personeel van de laatste diensttram een kistje sigaren. Toen viel het doek voor de geliefde Blauwe Tram.

Peter Kalse: 'Tientallen Voorburgers waren getuige toen de van het Malieveld vertrokken A619/620+B15 met ontstoken Golden Glow schijnwerper langzaam, tussen het volk door, om 20.02 uur het inrijspoor van het remiserrein opreed. Na tot stilstand te zijn gekomen, zette de heer H.J. Kapteijn, adjunct-directeur van de NZH, de hendel voor de stroomvoorziening aan de betonnen bovenleidingpaal op UIT.'

Toen de deuren van de kleine remise opengingen, stonden de bussen klaar om het vervoer over te nemen. Iedereen werd verzocht het terrein van de NZH te verlaten, alwaar reeds jaren een bord hing **VERBODEN VOOR ONBEVOEGDEN**.

Doek nog niet helemaal gevallen

De diensten C, D en E waren in Voorburg remise binnengelopen. Op het Stationsplein in Leiden bleven de achtergebleven diensten F, A en B staan, samen met de forensendiensten AA, BB en CC. Dit materieel werd streng bewaakt, terwijl de spanning op de bovenleiding bleef staan. Het was duidelijk dat het doek nog niet helemaal gevallen was.



Aankomst A619/620+B15 Voorburg, remise, 9 november 1961, 20.02 uur. Adieu Blauwe Tram!



*Vertrek laatste rit
Blauwe Tram van
het Malieveld in Den
Haag naar de remise
Voorburg, 9 november
1961, 19.35 uur.
Foto: coll. Historisch
Genootschap De
Blauwe Tram*

Er zijn nog pogingen ondernomen om de HTM te interesseren voor de A600-en. Deze wagens waren ten tijde van de opheffing pas 29 jaar oud en zeker nog niet versleten, net zomin als de hoge 500-en uit 1930. Op dat moment was de HTM voornemens om binnen een paar jaar de lijn naar Delft op te heffen. Daarom was de HTM-directie helaas niet geïnteresseerd in deze wagens. Gelukkig bleef uiteindelijk de lijn naar Delft behouden en kwamen er vanaf 1981 zelfs gelede trams te rijden, al waren het geen A600-en.

Naar de sloper op 13 november 1961

Peter Kalse: 'Was de opheffing in feite al een dramatisch gebeuren, het ergste moest nog komen, toen op maandag 13 november de uittocht van het materieel vanuit Voorburg, Leiden en Rijnsburg naar het zijspoor bij de Korte Vliet in Voorschoten een aanvang nam. Ik denk dat niemand op de hoogte was op welke wijze de sloop voltrokken zou worden. In Leiden stonden op het Stationsplein nog een aantal trams, die daar van donderdagavond 9 november tot maandag 13 november hebben gestaan en van daaruit naar de Korte Vliet vertrokken.'

'Nadat het zijspoor volledig was bezet, bleven de overige trams op een van de hoofdsporen staan, die naarmate de sloop vorderde ook op het zijspoor werden gezet. Nadat de-man-met-het-benzineblik dit in de rijtuigen had geleegd, werd de vlam erin gestoken en brandden de rijtuigen volledig uit. Met een aantal NZH-tramvrienden hebben we nog getracht wat zaken te redden; helaas waren er bewakers met herdershonden die dat moesten voorkomen; er viel niet mee te praten. Wel zijn er verschillende foto's gemaakt die ons nog een beeld geven van deze verschrikking.'

A327 en B26 gered, actie H303 mislukt

Gelukkig werden de A327 en de B26 door de NZH geschonken aan de NVBS, later de Tramweg-Stichting. De B26 kwam uiteindelijk terecht bij de Stoomtram Hoorn – Medemblik en rijdt alweer sinds 1971 rond als Gooische Stoomtram bijwagen 21. De A327 is uiteindelijk met hulp van de RET in 1981 weer rijvaardig gemaakt en rijdt nu

regelmatig in en om Den Haag. Opvallend is dat de H303 toen het gehele resterende net van Rijnsburg tot Malieveld en terug heeft bereden.

Peter Kalse: 'Het blijft jammer dat er geen geld was om de H303/A508 te behouden, die de A327 en de B26 wegbracht. Een spontane inzamelactie om de H303 te redden, leverde helaas niet de benodigde 4.000 à 5.000 gulden op. Daarmee verdween ook de laatste Budapestster naar de sloop. Als alles nu meezit, vooral de financiën, kan te zijner tijd hopelijk de gereconstrueerde A619/620 aan het NZH-museummaterieel worden toegevoegd. Daarmee wordt het beeld van de NZH een stuk completer.'

De laatste Blauwe Tram was een grijze!

De A1001 was die dag de laatste NZH-tram die op eigen kracht over het net gereden heeft. Na aankomst in Allemansgeest ging de bovenleidingspanning er definitief af en konden de slopers hun vernietigende werk gaan doen. In de periode november 1961-februari 1962 is al dit materieel gesloopt. In Leidschendam verbleven toen nog ten behoeve van het opbreken van de sporen de C106, H111, H113, H114. Deze werden op 9 april 1962 afgevoerd voor sloop. Jaren later doken de C106 en de H114 op, om alsnog gered te worden door de Tramweg-Stichting. De H114 staat nu bij het NZH Vervoer Museum in Haarlem, de C106 is sinds 2016 in beheer bij De Nieuwe Blauwe Tram.

WIM BEUKENKAMP EN PETER KALSE

Geraadpleegde bronnen:

Het Openbaar Vervoer 1961 blz. 120-122
Op de Rails, november 1961
Diverse krantenknipsels
Dienststaten NZH 9-11-1961
Dagindeling NZH 9-11-1961
Aantekeningen van hobbyisten (met name de slooptransporten)
Archiefmateriaal Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram
D. van der Spek

NZH Vervoer Museum

Het NZH Vervoer Museum heeft in 2017 goede zaken gedaan. De nieuwe tentoonstelling, die ruim en overzichtelijk is opgezet, valt duidelijk in de smaak bij de bezoekers. Steeds meer mensen weten dit museum te vinden. In Haarlem wordt verder gewerkt aan het herstel van motorwagen A14 (Métallurgique, 1904). Dat herstel vordert goed, waarbij het mooi is dat het publiek de voortgang kan aanschouwen. De Métallurgiques hebben een bewogen bestaan gehad waarin zij vele malen zijn aangepast en verbouwd. De A14 is hier een typerend voorbeeld van. Feitelijk gaat het om de bak van de A13 op de trucks van de A14. De originele A14 verongelukte in Waterland in 1955. In Haarlem stond nog de opgelegde A13. Daarop besloot de NZH deze wagen naar Waterland te sturen (waar de materieelpositie inmiddels krap geworden was) en de bak over te zetten op de trucks van de oude A14. Ook werd de schakeltraminstallatie verwijderd en kreeg de wagen de

BBC-schakelkasten zoals in Waterland gebruikelijk. Die oude A13 begon zijn leven overigens in 1904 als ESM 1. Het is dan ook een heel waardevol stuk erfgoed uit de pioniersjaren van de elektrische tram.

Ook wordt hard gewerkt aan autobus 6915 (Daf/Den Oudsten MB200DKDL600, 1972). De bussen uit de serie 6903-6925 waren de eerste van de grote instroom van bussen van dit type dat geheel Nederlands van fabricaat was. Tot die tijd werd de NZH gedomineerd door bussen van Leyland met een carrosserie van Verheul. Daarvan zijn twee voorbeelden in de collectie te vinden: de grijze stadsbus 5372 en 'Gele Ridder' 1000. De 6900'en zouden tot 1988 dienst blijven doen, eerst vanuit Leiden, later in Waterland. Op 13 mei 2017 was Bolramer 4842 van het Haags Bus Museum te gast in Haarlem bij de presentatie van een nieuw boek over het busbedrijf van de NZH, getiteld Met de NZH bus onderweg, geschreven en vooral gefotografeerd door Wim Vink.



Historisch Genootschap De Blauwe Tram

De inventarisatie van de calques die het Genootschap in bruikleen heeft van het Spoorwegmuseum is in het voorjaar afgerond. Een enorme klus, want het gaat om rond de

duizend calques. Het Genootschap heeft acte de présence gegeven bij een manifestatie in Voorburg. Ook heeft het genootschap weer diverse waardevolle voorwerpen ontvangen, die zijn geïnventariseerd en toegevoegd aan de collectie.

NZH Nieuws

Tramweg-Stichting

De Tramweg-Stichting werkgroep Scheveningen, die het rijvaardige normaalspoormaterieel van de NZH beheert, is een actie gestart om de Haarlemse bijwagen B303 weer op de baan te krijgen. Na een ontsporing in 2010 staat deze wagen buiten dienst, mede door een (inmiddels gerepareerd) defect aan een van de draaistellen. Ook motorwagen A106, recent in dienst gesteld na een jarenlange restauratie, is eveneens bij een ontsporing als gevolg van foutief gerepareerde infrastructuur, beschadigd geraakt. Deze wagen staat nu buiten dienst in afwachting van herstel.

Beter nieuws is er van good old motorwagen A327. Deze veteraan doet ondertussen al sinds 1983 weer dienst en weet van geen ophouden. Onlangs nog is de wagen in actie geweest tijdens het landelijke museumweekend. Ook is er een benefietrit mee gehouden ten behoeve van de restauratie van open bijwagen 402 van de HTM.



Op 12 november 2006 rijdt het Haarlemse tramstel A327+B303 een extra rit ter gelegenheid van de herdenking van de opheffing van de Blauwe Tram.



Op 17 september 2017 reed de A327 een speciale rit, waarbij de Gevangenenpoort gepasseerd werd. Foto Raymond Naber



Op 25 maart 2017 ontspoorde in Scheveningen door een probleem in de spoorligging de A106. Foto Raymond Naber.