

BOUWEN! DIE BLAUWE!



Een uitgave van Stichting De Nieuwe Blauwe Tram



In dit nummer:

Het definitieve einde van de Blauwe Tram

Remises van de NZHTM

Financieel verslag

1-2018

Inhoud

Van de voorzitter	2
Donateursdag 2018	3
Het definitieve einde Blauwe Tram	4
Remises van de NZHTM	7
Financieel verslag	10
Voortgang Project A619/620	11
NZH nieuws	10/12



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: De NZH A620-619 passeert op 28 juni 1961 de Koningskade in Den Haag. Verz. AvKamp coll.NZHVervoermuseum

Waar ik ook kom, overal zijn de reacties op ons bijzondere project om te komen tot reconstructie van de laatste Blauwe Tram, NZH A619/620, hartverwarmend. Ook het vertrouwen in de organisatie is groot. Iedereen is ervan overtuigd dat dit gaat lukken, sterker: het MOET lukken. Want de generatie die de Blauwe Tram nog bewust heeft meegemaakt, is snel aan het uitdunnen. Willen zij het unieke feit nog meemaken dat de laatste Blauwe Tram weer gaat rijden, dan moeten we snel zijn. Gelukkig hebben we een steeds toenemende schare donateurs achter ons staan, die ons financieel helpt. Uw steun is heel belangrijk, omdat wij alleen subsidies van charitatieve instellingen kunnen krijgen als wij ook een substantiële pot met eigen geld daar tegenover kunnen zetten.

We hebben niet alleen geld nodig, maar ook vrijwilligers. Hopelijk kunnen we eind dit jaar de bouw van de casco's van de A619 en A620 gaan aanbesteden. Dan zijn die casco's voorjaar 2019 klaar en komen ze naar de afbouwlocatie. Waar die locatie gevestigd gaat worden, wordt nu door een speciale werkgroep huisvesting onderzocht. Maar dan begint voor ons het echte werk, letterlijk. Het kale stalen casco moet dan omgevormd worden tot een tram met alles erop en eraan. Wij hebben diverse vakmensen in onze kringen, maar daarnaast hebben we ook en heel graag mensen nodig die het leuk vinden om te klussen, om mee te helpen bouwen. Heeft u interesse? Meld u dan aan via info@denieuweblauwetram.nl.

Ondertussen gaan we voortvarend verder met het uitbouwen van onze organisatie. Onlangs is het bestuur 'de hei op geweest' (beter gezegd: de duinen in Santpoort) om de organisatie wat steviger op zijn poten te zetten. Dat was onderhand wel nodig. We hebben een missie en een visie geformuleerd, alsmede een aanzet voor een algemene beleidsstrategie. Tegenwoordig heb je dat hard nodig, bijvoorbeeld bij subsidieaanvragen.

De missie van onze stichting hebben wij uiteindelijk als volgt geformuleerd:

- Uitdragen van de maatschappelijke functie van het normaalspoortrambedrijf van de NZH en het ervaren van het reizen ermee.

De bijbehorende visie luidt:

- Het tonen en museaal exploiteren van een historisch representatief trambedrijf met als neven doel het vullen van lacunes in het nog bestaande materieel.

We zijn duidelijk ambitieus, want wij zien als bestuur het project reconstructie A619/620 als een belangrijke eerste stap. We moeten namelijk niet vergeten dat de A106 in Scheveningen smeekt om één en liefst zelfs twee bijwagens (waarvan er dan eentje ook kan dienen als bijwagen achter de A619/620). Ook zien veel mensen graag ooit weer een hoge A500 op de baan komen, wellicht het mooiste materieel dat de NZH ooit gehad heeft. Tsja, en als het misschien ooit lukt om een eigen museumtramlijn te realiseren, helemaal in NZH-stijl...

Terug naar het hier en nu. Vrijwilligers van het Historisch Genootschap De Blauwe Tram in Delft waarmee wij intensief samenwerken, zijn enthousiast bezig om een mockup te maken van de kop van de A620. Die wordt net als hun kop van de B412 demontabel gemaakt ten behoeve van manifestaties en tentoonstellingen. Grappig eigenlijk: ze zijn in hout een stalen kop aan het namaken. Hopelijk kunt u het resultaat binnenkort zelf aanschouwen.

Ik wens u met deze uitgave van Bouwen! Die Blauwe! weer veel leesplezier. En tot de donateursbijeenkomst op 30 juni in Scheveningen.

WIM BEUKENKAMP

Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG).

Op 25 mei 2018 wordt de Algemene Verordening Gegevensbescherming van kracht. Daarbij moeten organisaties zich aan nieuwe regels inzake persoonsregistratie houden.

Dat geldt zowel voor het bewaren in digitale bestanden als in mappen op een plank. Ook deze laatste moeten voortaan veilig worden opgeborgen zodat vreemden er niet bij kunnen.

Welke gegevens registreert Stichting De Nieuwe Blauwe Tram? Alleen die gegevens die wij nodig hebben om u te kunnen vastleggen als donateur, functionaris of medewerker. Dat betreft dus aanhef, naam, adres, woonplaats, telefoon, email en bankrekeningnummer. Dat laatste is soms nodig als er sprake is van foutieve overboekingen, of als u een vraag heeft over uw donaties. Daarnaast leggen wij vast of u een bijzondere functie vervult binnen onze stichting, bijvoorbeeld als bestuurslid, lid van het comité van aanbeveling, medewerker of externe relatie. Dat is soms nodig in verband met verzekeringen.

Hoe leggen wij die gegevens vast?

Dat gebeurt uitsluitend digitaal in Excel-bestanden, die gezamenlijk beheerd worden door de penningmeester en de donateursadministratie. Zij vormen elkaars back-up. De computers waar deze bestanden op aanwezig zijn, zijn voorzien van de gebruikelijke beveiliging tegen virussen, malware en spyware. Voorafgaande aan de verschijning van ons blad Bouwen! Die Blauwe! wordt door de donateursadministratie een stickerbestand uitgedraaid voor de adressering van het blad.

Heeft u nog vragen, aarzel dan niet om contact op te nemen met het bestuur.

Donateursdag 2018

**Geachte donateurs,
Het bestuur van Stichting De Nieuwe Blauwe Tram
nodigt U uit voor de jaarlijkse donateursdag.**

Deze zal worden gehouden op zaterdagmiddag 30 juni van 14.00 – 16.00 uur in de bovenzaal van de remise Scheveningen van de HTM, ingang Harstenhoekplein.

Deelnemers zullen om 13.00 uur worden opgehaald bij Den Haag Centraal (vanaf het opstelspoor Rijnstraat) en na afloop weer worden teruggebracht naar dat station.

13.30 uur: ontvangst met koffie en thee

14.00 uur: aanvang bijeenkomst

1. Welkom en opening door de voorzitter
2. Mededelingen
3. Verslag penningmeester
4. Verslag donateursadministratie
5. Verslag publiciteit
6. De stichting:
Onze huidige missie, visie, strategie, doelgroepen et cetera
Korte termijn doelen: commissie huisvesting met resultaat, organisatie opzetten vrijwilligers, projectplan bouw van de A600
7. Project reconstructie A619/620:
Voortgang (o.a. tekenwerk etc.)
Technische keuzes, toelichting o.a. motoren
Fondsenwerving: hoe krijgen we het benodigde kapitaal bij elkaar?
8. Rondvraag
9. Sluiting

BESTUUR DE NIEUWE BLAUWE TRAM

BESTUUR DE NIEUWE BLAUWE TRAM

Het definitieve einde van de Blauwe Tram

Nadat op donderdag 9 november om acht uur 's avonds het doek gevallen was voor de Blauwe Tram, stond het materieel her en der verspreid. Dat moest nog allemaal naar de slooplocatie in het buurtschap Allemansgeest bij Voorschoten. Op 13 november vonden die slooptransporten plaats. Het zou de laatste keer zijn dat er nog NZH-trams over NZH-rails reden.

De trambewegingen vonden niet meer plaats onder verantwoordelijkheid van de NZH, maar van de sloper. Wel werden de trams nog gereden door NZH-personeel. Voor deze transporten werden konvoien samengesteld.

Deze informatie is destijds samengesteld door de inmiddels overleden Ad van Kamp, op basis van aantekeningen van Luud Albers en anderen.



In de vroege ochtend van 13 november 1961 rijdt de H303 met de A327 aan de haak over het Stationsplein in Leiden. Foto: L.J.P. Albers



Na het einde op het Stationsplein in Leiden achtergebleven tramstellen; 9 november 1961. Foto: L.J.P. Albers

Materieelverdeling

Op 13 november 1961 was de materieelverdeling als volgt:

Remise Voorburg:	A512, A513, A601/602, A603/604 (defect), A605/606, A611/612, A613/614, A617/618, A619/620, B11, B14, B15, B21, B22, B23, B25, B26, B510, C121, H4, H6, H7, H133, H202
Stationsplein Leiden:	A514+B517+B518, A515+B520+B519, A516+B521+B516, A607/608+B24, A609/610+B13, A615/616+B12
Werkplaats Rijnsburg:	A327, A1001, C101, H8, H102, H103, H112, H204, H303
Leidschendam:	A1002 (defect), C106, C109, H111, H113, H114.
Allemansgeest:	H105 (schafteek voor de slopers)

H303 al vroeg op pad

Maandagochtend 13 november ontwaakt het tramgebeuren uit zijn laatste slaap. Het is duidelijk dat die dag de bijl gaat vallen. Er zijn dan ook de nodige belangstellenden aanwezig. De H303 met de A327 vertrekt 's morgens vroeg om ongeveer 7.30 uur uit de werkplaats Rijnsburg. Dit tramstel staat enige tijd op het Stationsplein in Leiden (halte Gele tram) en vertrekt dan naar de remise Voorburg, waar de B26 wordt aangekoppeld. In Voorschoten loopt het transport vertraging op, omdat een bestuurder van een busje dacht dat er geen trams meer reden.



De H303 + A327 passeren in de Schoolstraat in Voorschoten de A612/611 + B25 + A603/604 die op weg zijn naar Allemansgeest; de H303 kan niet verder wegens een fout geparkeerd busje; 13 november 1961. Foto: L.J.P. Albers

Na aankoppelen van de B26 rijden de H303 + A327 + B26 naar Den Haag Malieveld, waar wordt omgelopen. Vervolgens rijden de H303 + B26 + A327 van Den Haag Malieveld naar de Schenkweg naast de goederenspooren van Station Staatsspoor, waar de B26 en de A327 worden afgekoppeld ten behoeve van de NVBS voor een nog in te richten trammuseum. Beide wagens worden vervolgens met



De H303 + A327 passeren in Leidschendam de defecte A1002. Foto: L.J.P. Albers

behulp van oplegrails naar een goederenspoor gereden en blijven daar onaangetast staan tot 30 november 1961.

Daarna rijdt de H303 door naar Voorburg Remise, waar de H303 op het remiseterrein diverse rangeerbewegingen uitvoert. Zo worden de pekelwagens H4 + H7 + H6 van het spoor rechts naast de remise gehaald en op de Parkweg achter de gereedstaande A619/A620 geplaatst. Vanwege



De H303 + B26 + A327 voor de laatste keer op het Malieveld; 13 november 1961. Foto: L.J.P. Albers

de ligging van de uitrijsporen van de remise was hier een extra motorwagen voor nodig! In de H303 is nog met de pet rondgegaan om de benodigde vierduizend gulden te verzamelen voor het behoud van deze laatste Boedapestster. Het mocht niet zo zijn, helaas.

In en om de remise Voorburg is er 's ochtends vroeg al veel te doen. Er worden voor deze laatste ritten noodgedwongen lange konvooien in ongebruikelijke samenstellingen geformeerd. Om ongeveer 8 uur 's ochtends vertrekt de combinatie A 618/A617 + B11 + A613/A614 als eerste uit de remise naar Allemansgeest. Vervolgens is het de beurt aan de A605/A606 om met de B22 + B15 + B23 naar Allemansgeest te rijden. Even later vertrekken de A602/A601 met B21 + B14 + H202 van de remise. Hierna volgt het tramstel A512 + B510 en om ongeveer kwart voor elf rijdt de laatste NZH-diensttram A619/A620 met de pekelwagens H6 + H7 + H4 naar Allemansgeest.



De H303 rangeert onder de nodige belangstelling op het remiseterrein in Voorburg. Goed zichtbaar is het overgangskoppelstuk in de koppeling van de H303, het zogenoemde 'Amerikaantje'. In de remise bevinden zich op spoor 6: A619/A620, spoor 5: A513, spoor 4: A601/A602 en een onbekende B20. Verscholen achter H303 staat de A512.

Omstreeks een uur of elf rijdt de H303 van Voorburg naar de werkplaats in Rijnsburg. Vermoedelijk heeft de H303 gerangeerd te Leidschendam om de A1002 en C109 op het hoofdspoor richting Den Haag te zetten. Waarom de H303 toen niet meteen de A1002 en C109 meegenomen heeft naar Allemansgeest is niet duidelijk. Hierna vertrekken de A513 + H133 + C121 uit de remise Voorburg naar Allemansgeest. Na enig rangeerwerk door de A619/A620 met de eerder op het hoofdspoor neergezette H202 gaat de A513 via het overloopwissel over naar het Haagse spoor, om via dit spoor naar Leidschendam te rijden om de A1002 en C109 op te halen.



De A619/620 + H6 + H4 + H7 vertrekken naar Allemansgeest. Parkweg, Voorburg, 13 november 1961. Foto: J.C.T. van Engelen

De A1002 was niet meer rijvaardig wegens het ontbreken van een bovenplaat van een van de schakelkasten en een luchtfluit (waar zouden die gebleven zijn?). Daarna rijdt de A513 met de A1002 en C109 van Leidschendam naar Allemansgeest. Na aankomst daar rangeert de A513 met het reeds aanwezige materieel. Hierna komt er uit de richting Voorburg/Den Haag geen materieel meer binnen. Ondertussen heeft de H303 in Rijnsburg de C101



De laatste linksrijdende rit van Leiden naar Allemansgeest. Vanuit de H303 een blik op de A1001. Foto: L.J.P. Albers



Allemansgeest na aankomst van het laatste konvooi met sloopmaterieel, de sloop kan beginnen; 13 november 1961. Foto: L.J.P. Albers

opgehaald en is daarmee weer vertrokken naar Leiden, waar deze combinatie achter de A615/A616 + B12 blijft wachten. Het is nu de beurt aan Leiden. De A610/A609 + B13 vertrekt omstreeks half twaalf van Leiden Station naar Allemansgeest. Vanaf het overloopwissel bij Tuinstadwijk wordt over verkeerd spoor gereden naar Allemansgeest. Daar aangekomen rijdt het konvooi linksaf het zijspoor op, dat nog plaats biedt aan één konvooi uit Leiden. Deze combinatie wordt gevolgd door de A615/A616 + B12, die eveneens vanaf het overloopwissel bij Tuinstadwijk over verkeerd spoor komen aanrijden. Daarna rijdt de A607/A608 met de B24 van Leiden Station naar Allemansgeest, gevolg door de A514 + B517 + B518, A515 + B520 + B519 en A516 + B521 + B516. Aansluitend vertrekt de combinatie H303 + C101 naar Allemansgeest. Als laatste vertrekt de A1001 + H204 + H8 vanuit de

werkplaats in Rijnsburg naar het Stationsplein van Leiden om na de H303 + C101 door te rijden naar Allemansgeest. Ook deze combinatie rijdt vanaf het overloopwissel bij Tuinstadwijk over verkeerd spoor. Na aankomst van de A1001 + H204 + H8 wordt het voorgoed stil op de NZH-rails, de Lammbrug gaat definitief omhoog en de stroom wordt voor immer afgesloten. Alleen de railtransportlorries H111, H113 en H114 alsmede de C106 blijven in Leidschendam achter voor het opbreken van de sporen. Jaren later duiken eerst de C106 en later de H114 weer op en worden alsnog gered. Opvallend is dat die laatste dag het gehele net nog bereden is, van Rijnsburg tot Malieveld!

En toen, ja toen ging voor 87.000 gulden (de koopsom) aan trams (55 rijtuigen en wagens volgens een krantenbericht, de A600'en werden dubbel en de H102, 103 alsmede H105 niet meegeteld) in vlammen op in het tramvernietigingscentrum. Ook de sporen en bovenleiding werden snel verwijderd, hoewel de straatrails in de Leidse binnenstad nog enige jaren bleven liggen, tot ergernis van veel fietsers. In 1962 werd de werkplaats in Rijnsburg afgebroken. De remise in Voorburg bleef nog als busgarage in gebruik tot 1985 en werd toen ook afgebroken. Het remisecomplex in Leiden bleef wel bestaan en doet in gewijzigde vorm nog steeds dienst als busgarage. De informatie in dit artikel is samen met heel wat andere wetenswaardigheden terug te vinden op de website van het Historische Genootschap De Blauwe Tram: www.blauwetram.nl.

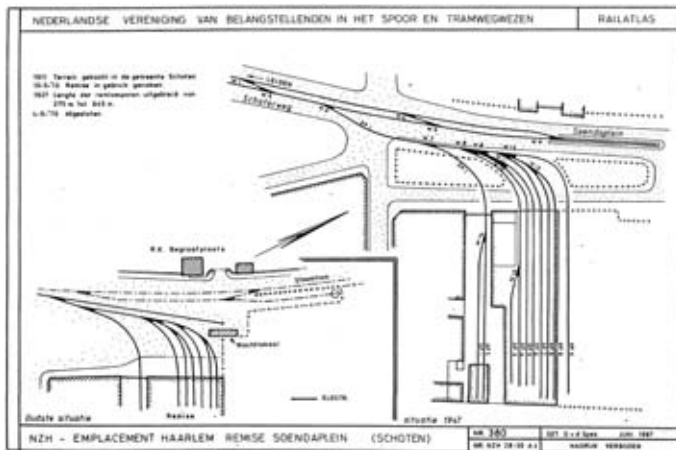
H8	A615
H303	A1001
C101	
H303	B516
B516	B517
B517	B518
B518	B519
B519	B520
B520	B521
B521	B522
B522	B523
B523	B524
B524	B525
B525	B526
B526	B527
B527	B528
B528	B529
B529	B530
B530	B531
B531	B532
B532	B533
B533	B534
B534	B535
B535	B536
B536	B537
B537	B538
B538	B539
B539	B540
B540	B541
B541	B542
B542	B543
B543	B544
B544	B545
B545	B546
B546	B547
B547	B548
B548	B549
B549	B550
B550	B551
B551	B552
B552	B553
B553	B554
B554	B555
B555	B556
B556	B557
B557	B558
B558	B559
B559	B560
B560	B561
B561	B562
B562	B563
B563	B564
B564	B565
B565	B566
B566	B567
B567	B568
B568	B569
B569	B570
B570	B571
B571	B572
B572	B573
B573	B574
B574	B575
B575	B576
B576	B577
B577	B578
B578	B579
B579	B580
B580	B581
B581	B582
B582	B583
B583	B584
B584	B585
B585	B586
B586	B587
B587	B588
B588	B589
B589	B590
B590	B591
B591	B592
B592	B593
B593	B594
B594	B595
B595	B596
B596	B597
B597	B598
B598	B599
B599	B600
B600	B601
B601	B602
B602	B603
B603	B604
B604	B605
B605	B606
B606	B607
B607	B608
B608	B609
B609	B610
B610	B611
B611	B612
B612	B613
B613	B614
B614	B615
B615	B616
B616	B617
B617	B618
B618	B619
B619	B620
B620	B621
B621	B622
B622	B623
B623	B624
B624	B625
B625	B626
B626	B627
B627	B628
B628	B629
B629	B630
B630	B631
B631	B632
B632	B633
B633	B634
B634	B635
B635	B636
B636	B637
B637	B638
B638	B639
B639	B640
B640	B641
B641	B642
B642	B643
B643	B644
B644	B645
B645	B646
B646	B647
B647	B648
B648	B649
B649	B650
B650	B651
B651	B652
B652	B653
B653	B654
B654	B655
B655	B656
B656	B657
B657	B658
B658	B659
B659	B660
B660	B661
B661	B662
B662	B663
B663	B664
B664	B665
B665	B666
B666	B667
B667	B668
B668	B669
B669	B670
B670	B671
B671	B672
B672	B673
B673	B674
B674	B675
B675	B676
B676	B677
B677	B678
B678	B679
B679	B680
B680	B681
B681	B682
B682	B683
B683	B684
B684	B685
B685	B686
B686	B687
B687	B688
B688	B689
B689	B690
B690	B691
B691	B692
B692	B693
B693	B694
B694	B695
B695	B696
B696	B697
B697	B698
B698	B699
B699	B700



De laatste Blauwe Tram A619/620 wachtend op sloop. Allemansgeest, november 1961. Foto: L.J.P. Albers

De remises van de NZHTM deel 1

Het normaalspoornet van de NZH had in de jaren twintig, de gloriejijd van de Blauwe Tram, zeven remises: aan de Parkweg in Voorburg, aan het Soendaplein in de gemeente Schoten (op 1 januari 1927 geannexeerd door de gemeente Haarlem), een grote remise aan de Rijsburgerweg in Leiden en een kleine aan de Hooge Rijndijk bij de Utrechtschebrug, uitsluitend voor de stadsdienst. Voorts waren er de oude stoomtramremises in Katwijk aan Zee



Sporensituatie remise Soendaplein. Tekening: D. van der Spek

en Noordwijk aan Zee, die achtereenvolgens na 1911 en 1912 voor de elektrische trams werden ingericht. Voor de stoomtramlijn Leiden – Haarlem was er de voormalige remise annex werkplaats in Hillegom bij de Vosselaan, die van 1912 tot 1932 nog als wagenloods diende. Omdat in



De remise Soendaplein 19 juli 1934 met links de A614/613 en rechts de A324

dit artikel alleen de remises aan de orde komen waar het materieel van de serie A600 onderdak kreeg, blijven de remises in Katwijk, Noordwijk en aan de Hooge Rijndijk buiten beschouwing.

Bij Rijsburg lag aan de zuidkant van de Oegstgeesterweg de centrale werkplaats. Door een grillig verloop van de gemeentegrens lag de werkplaats nog net in de gemeente



NVBS-excursie naar de remise Soendaplein op 18 juni 1933. Foto: J.J.B. Vellekoop



De remise Soendaplein op 26 juli 1945 met links de A316 en rechts de A318. Foto: Renes

Oegstgeest, maar was desondanks bekend als werkplaats Rijsburg. Deze locatie fungeerde tot 1923 ook als remise. Behalve elektrisch materieel kreeg ook stoomtrammaterieel van de lijn Haarlem – Leiden hier onderhoud. Voor de afdeling weg & werken werd een apart terrein met een spooraansluiting tegenover de remise ingericht. Voordat het materieel na de revisiebeurten in Rijsburg in de reguliere dienst terugkeerde, werden proefritten gemaakt op het baanvak tussen Rijsburg en Noordwijk Binnen. Na opheffing van de laatste NZH-tramlijn in november 1961 is de werkplaats gesloten en in het vroege voorjaar van 1962 gesloopt.

Remise Soendaplein

Voor het beoogde normaalsporige elektrische tramnet in Haarlem had de NZH een nieuwe remise nodig. Een van de redenen van de vertraging van de aanleg van een normaalsporige elektrische stadslijn door Haarlem was, dat

de NZH niet kon beschikken over een goede locatie voor een remise.

Oorspronkelijk was overeengekomen dat de gemeente Haarlem hiervoor een stuk grond zou afstaan bij de Kleverlaan ten westen van de Algemene Begraafplaats aan de Schoterweg. De NZH wilde hier het eindpunt van de Haarlemse stadslijn vestigen, samen met dat van de



De A1004 + H108 op het werkspoor A naast de remise Soendaplein, 1947. Op de achtergrond is nog een bijwagen serie B41-43 te zien die gesloopt wordt.

stoomtram uit Alkmaar. Omdat dit terrein bij nader inzien nodig was voor een uitbreiding van de begraafplaats, moest een andere locatie worden gevonden. Dat lukte uiteindelijk aan het Soendaplein in de gemeente Schoten, een stuk grond van 40 x 50 meter.

Het was oorspronkelijk de bedoeling dat de tram komend van de stad van de Schoterweg af zou buigen naar de Kleverlaan. Het plan werd gewijzigd, de tram zou richting Schoten via de Generaal Cronjéstraat naar het Soendaplein gaan rijden en terug via de Schoterweg. Het college van

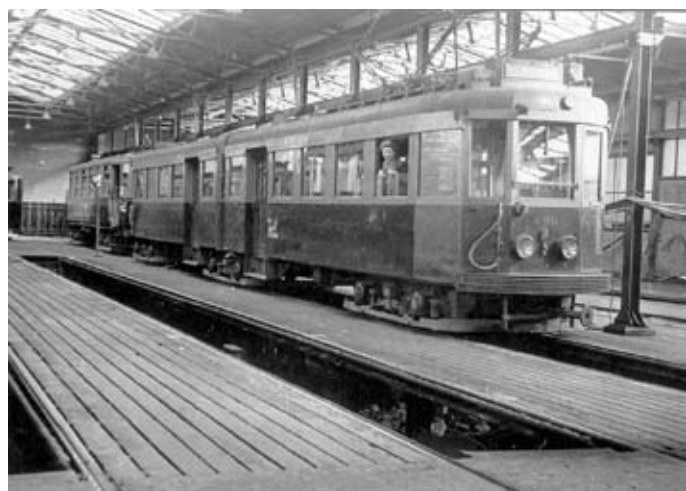


Het Soendaplein met rechts de remise en links het eindpunt van lijn 1 op 14 mei 1948. Foto: P.H. du Croix

de tramsporen in beide richtingen in de Schoterweg te liggen. De stoomtram Alkmaar – Velsen – Haarlem (Kennemerplein), die hier sinds 21 juni 1896 reed, zou bij de opening van de elektrische lijn uit Haarlem verdwijnen en zijn eindpunt krijgen op het Soendaplein.



De remise Soendaplein op 16 oktober 1948 met o.a. de A616/615 en een A300.



Het interieur van de remise Soendaplein op 25 september 1948 met de A611/612 + B1x. De A611 heeft Schoten als bestemming in de richtingfilm.

B&W van Haarlem was bereid om goed te keuren dat de lijn niet één meter voor de gemeentegrens met Schoten zou eindigen, maar tot voorbij die grens zou worden aangelegd, omdat de remise op het grondgebied van de gemeente Schoten anders niet te bereiken was. Uiteindelijk kwamen

Begin juni 1912 verleende B&W van Schoten aan de NZH vergunning voor het bouwen van de remise met zes sporen, werkplaatsen, pekelinrichting, magazijnen en kantoren. De remise was 22,5 meter breed en 37,5 meter diep. Aan de achterzijde aan de Balistraat bevonden zich behalve een algemene werkplaats een timmermans- en schilderswerkplaats. Aan de westzijde naast de remise was het kantoor van de remisechef met daarachter een vestibule die toegang gaf tot het schaftlokaal en een was- en kleedruimte. De remise kwam in gebruik op 10 mei 1913, bij de opening van de elektrische stadslijn (Haarlem) Den Hout – Station – Schoten (Soendaplein). De stoomtram kreeg een nieuw eindpunt op het Soendaplein met een bescheiden emplacement met draaischijf. In 1914 werd het emplacement voor de remise vergroot. In 1917 werd de remise uitgebreid en in 1919 nogmaals toen de sporen 1 en 2 werden verlengd.

Op 7 oktober 1923 werd de stoomtramlijn Velsen – Alkmaar opgeheven en het goederenvervoer op het traject

Schoten – Velsen gestaakt. De remise in Velsen werd toen afgebroken. De locomotieven en rijtuigen konden door hun spoorwijdte van 1000 mm niet in de remise Soendaplein worden ondergebracht. Daarom werd voor dit materieel een houten loods gebouwd naast de remise op een terrein aan de zijde van de Floresstraat. Ondanks plannen om de stoomtramlijn te elektrificeren en van Velsen te verlengen naar IJmuiden, werd de lijn Schoten – Velsen op 8 april 1924 opgeheven. De sporen langs de Floresstraat werden toen opgebroken.

Al geruime tijd kon door ruimtegebrek niet al het materieel in de remise staan. De motorrijtuigen overnachtten binnen, terwijl een aantal volgrijtuigen een plaats kreeg op een overdekt terrein aan de zuidzijde buiten de remise. Aanvankelijk bestond het idee om de remise aan de noordzijde uit te breiden. Toen in 1925 vanwege een bloemententoonstelling in Heemstede het materieelbestand



Sloop van een ex-WSM-er B44-45 naast het Soendaplein in 1943.

moest worden uitgebreid, werd echter besloten om het terrein achter de remise te gebruiken en het remisegebouw te verlengen. In februari 1925 begon de inrichting hiervan met de verplaatsing van een afrastering, het leggen van sporen en het plaatsen van bovenleidingmasten. Bij deze herinrichting nam de lengte van de remisesporen toe van 275 tot 645 meter; ook werden de sporen op het voorplein vernieuwd.

Bij de opening van de remise in 1913 was er ruimte voor vijftien motorrijtuigen C13-C27 (de latere A313-A327), elf volgrijtuigen en twee pekewagens. In 1918 werd dit uitgebreid met acht volgrijtuigen B301-B308 en twee jaar later met de drie motorwagens A328-A330. In 1927 kwamen er nog eens acht motorrijtuigen bij, de A351-A358 (de Cardanwagens). In 1930 werd nog een extra opstelspoor met bovenleiding aangelegd aan de noordzijde van de remise. Op de sporen naast de remise was behalve hulp- en dienstmaterieel ook buiten dienst gesteld materieel te zien; een enkele keer werden naast de remise ook rijtuigen gesloopt.

Voor de elektrificatie van de stoomtramlijn Leiden – Heemstede in 1932 leverde Beijnes tien gelede trams, de

serie A601/A602-A619/A620. Nadat de nieuwe trams op de lijnen rond Den Haag en Leiden waren ingereden, werden ze op de nieuwe elektrische Bollenlijn na ook hier proefritten te hebben gemaakt op 31 december 1932 in dienst gesteld. De serie werd voor deze dienst gelijkmatig verdeeld over de remises Leiden Rijnsburgerweg en Soendaplein.

Het Soendaplein lag ver van de centrale werkplaats in Rijnsburg. De onderhoudswerkplaats was dan ook goed geoutilleerd. Dat kwam tijdens en vooral kort na de oorlog goed van pas, toen Haarlem en het noordelijk deel van de Bollenlijn door de opgeblazen trambrug in Oegstgeest afgesneden waren geraakt van de rest van het normaalspoornet. Rebandageren, aswisselen en zelfs complete revisies werden door het Soendaplein gedaan, zoals de revisie van de A613/A614 in 1941, A607/A608 in 1944, A609/A610 en A619/A620 in 1945 en A617/A618 in 1946. Ook werd door het Soendaplein de A619/A620 in de periode september 1944 – juni 1945 hersteld van oorlogsschade die in september 1944 bij Hillegom was opgelopen. Overigens werd een deel van de werkzaamheden soms uitbesteed aan de werkplaats aan de Leidsevaart, zoals het wikkelen van tractiemotoren.

Op 31 oktober 1948 maakte de Haarlemse stadstram zijn



De garage Soendaplein op 6 november 1949 met opgebroken tramsporen en Crossley autobus 1847 plus een Ford trambus. Foto: J.C.T. van Engelen

laatste ritten. Het materieel werd in de volgende dagen en nachten overgebracht naar Leiden. De motorrijtuigen A313-A327 namen in Leiden de plaats in van de oude Leidse stadswagens en de Cardanwagens. De volgrijtuigen werden buiten dienst gesteld en verkocht als noodwoning, net als het overtollig geworden Leidse materieel.

Op 1 november werd de tramlijn Leiden – Haarlem ingekort van het station naar de Dreef. De remise Soendaplein werd hierna ingericht als busgarage en heeft als zodanig dienst gedaan tot 1970, waarna het gebouw werd ingericht als supermarkt voor de grootste kruidenier in ons land. In 1995 is de remise afgebroken en vervangen door een nieuw gebouwde supermarkt.

DICK VAN DER SPEK

Kort financieel verslag Stichting De Nieuwe Blauwe Tram

In 2017 heeft de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram haar financiële positie verder weten te verstevigen dankzij de vele particuliere giften en door de kosten zo veel mogelijk te beperken. Hierdoor kon aan het einde van het boekjaar een bedrag van ruim elf duizend euro aan de reserves bestemd voor de reconstructie van de Blauwe Tram worden toegevoegd.

De belangrijkste uitgaven werden gemaakt om onze donateurs geïnformeerd te houden over de voortgang van het project. Het betrof uitgaven voor de donateurbijeenkomst in het NZH-museum te Haarlem en kosten verbonden met de uitgave van het magazine "Bouwen die Blauwe". Daarnaast heeft de Stichting jaarlijks nog geringe kosten aan de stalling van de door haar beheerde NZH goederenwagon C-106.

Overige kosten betroffen bankkosten en kosten voor de instandhouding van de website.

Baten 2017		
Donaties en Giften	€ 13.666	
Financiële baten	€ 8	
Totale baten		€ 13.674
Lasten 2017		
Donateurbijeenkomst	€ 312	
Publiciteit en magazine	€ 1.454	
Project (reproductie tekeningen)	€ 79	
Beheer NZH C-106	€ 120	
Bank- en overige kosten	€ 379	
Totale lasten		€ 2.344
Batig saldo		
Reservering Project		€ 11.330

Balans 2017		
Activa		
<u>Vaste activa</u>		
Materiële vaste activa		
Gereedschappen	€ --	
Reconstructie rijtuigen NZH A619/620	€ --	
Totaal		€ --
<u>Vlottende activa</u>		
Vorraden	€ --	
Liquide middelen	€ 76.979	
Totaal		€ 76.979
Totaal Activa		€ 76.979
Passiva		
<u>Kort lopende schulden en overlopende passiva</u>		
Vooruit ontvangen donaties	€ 779	
Vooruit ontvangen periodieke giften	€ 30.000	
Totaal		€ 30.779
<u>Voorzieningen</u>		
Reconstructie rijtuigen NZH 619/620	€ 46.200	
Totaal	€ 46.200	
<u>Eigen vermogen</u>		€ --
Totaal Passiva		€ 76.979

NZH Nieuws

Overhandigen bordje uit laatste Blauwe Tram

Op zaterdag 24 februari 2018 vond aan het eindpunt Scheveningen Haven een bijzondere bijeenkomst plaats. Daar overhandigde de heer Van der Flier uit Den Haag een stukje nalatenschap van zijn moeder aan uw voorzitter. Het ging daarbij om het bordje 'Niet spreken met bestuurder' dat door zijn moeder was veiliggesteld uit de laatste Blauwe Tram NZH A619/620. Dat was overigens gebeurd met toestemming van het NZH-personeel, hoewel een interventie van een overijverige politiemann nog roet in het eten dreigde te gooien.

Na het overlijden van zijn moeder, die dit bordje altijd als een warme herinnering gekoesterd heeft, zocht de heer Van der Flier een goede bestemming ervoor. Daarbij stuitte hij op onze website en raakte daardoor gefascineerd. Er werd contact gelegd met uw voorzitter, die het bordje in dankbaarheid aanvaarde. Met een speciale ceremonie met een Blauwe Tram-karakter werd het uiteindelijk in Scheveningen overhandigd aan de stichting. Daar bleef het niet bij, de heer Van der Flier bleek een hele tas met nog meer NZH-bordjes te hebben, waaronder een bordje uit een hoge 500. Dat moet dan maar gezien worden als een aanzet voor de bouw van een A500, grapt hij. Als klap op de vuurpijl meldde hij zich aan als donateur van onze stichting.

WIM BLOEM
PENNINGMEESTER



Voortgang project reconstructie A619/620

Na goed zoeken zijn nog meer tekeningen van de serie A600 boven water gekomen. Dit betreft tekeningen van de NZH zelf. Beijnes bouwde namelijk de trams, maar om kosten te besparen heeft de NZH de elektrische installaties, het remwerk etc. zelf ingebouwd. Daartoe werden monteurs van de NZH bij Beijnes gedetacheerd. We hebben nu de schema's van de tractie-installatie, verlichting en verwarming en het pneumatische remsysteem alsmede de deurbediening. Al deze schema's zijn weer door Willem Kentie gescand.

Een student van het NOVA College in Beverwijk afdeling werktuigbouwkunde is als afstudeerproject aan de gang gegaan met het overzetten van de cascotekeningen van Beijnes in een 3D CAD systeem. Daarna kunnen we deze casco's qua sterkte door laten rekenen door een hierin gespecialiseerd ingenieursbureau (waarvoor we al een aanbod voor hulp klaar hebben liggen).

Een meubelfabriek in Mariaparochie (in de buurt van Almelo) heeft vorig jaar aangeboden om tegen kostprijs te zijner tijd al het houtwerk te willen maken: banken, deuren, separatieschotten en wat dies meer zij. Inmiddels zijn zij begonnen met het maken van een prototype van een eenzits- en een tweezitsbank. Een bewaard gebleven kussen van een eenzitsbank uit een A600 dient daarbij als maatsjabloon. Via het Rijdend Tram Museum in Ouddorp hebben wij een tip gekregen over een bedrijf in

Hellevoetsluis dat nieuwe zit- en rugkussens zou kunnen maken. Daar gaan we binnenkort contact mee leggen. Heel belangrijk was de ontdekking, na lang zoeken in zo ongeveer heel Europa, van geschikte conventionele elektromotoren. Die bleken uiteindelijk voor een deel onder onze neus te liggen in de remise Scheveningen van de HTM! Het gaat daarbij om Siemens DY 552 motoren van 43 kW/58 pk. Uit gesloopt en nog te slopen materieel komen voldoende van deze motoren beschikbaar, inclusief reserve. Deze motoren zijn weliswaar iets minder sterk dan de originele Smit motoren van 51 kW/70 pk, maar dat is voor een museumtram geen probleem. We hoeven immers geen strakke dienstregeling te rijden. Ook kunnen we nog wat met de overbrengingsverhouding van de tandwielen doen. De vondst van deze motoren betekent dat wij in grote lijnen het Beijnes-ontwerp van de motortrucks kunnen volgen. Dat verhoogt, mede door het typische geluid van dit soort motoren, het authentieke karakter van de reconstructie.

Van tijd tot tijd duiken er nog originele onderdelen op, u leest daarover elders in dit blad. Het is heel belangrijk om hier ruchtbaarheid aan te geven, want helaas blijkt dat kinderen vaak geen enkele belangstelling hiervoor hebben en ook het historisch belang niet weten of begrijpen. Hebt u nog oude NZH-spullen of weet u van het bestaan ervan? Neem contact met ons op of met onze vrienden van het Historisch Genootschap.



De heer Van der Flier overhandigt het bordje uit de originele A619/620 aan voorzitter Wim Beukenkamp.

Overig NZH Nieuws

In de remise Lijsterbesstraat van de HTM wordt hard gewerkt aan het herstel van de ontsporingsschade van de A106. Vorig jaar ontspoorde de A106 bij het uitrijden van de remise Scheveningen door een probleem in het spoor. Daarbij raakte onder meer een wiel op de achterste as verschoven. Deze as wordt nu uitgebreid en naar een gespecialiseerd herstelbedrijf gestuurd. Hopelijk komt de A106 deze zomer weer in dienst.



Een ander ontsporingsslachtoffer is de Haarlemse bijwagen B303. Deze staat al sinds een ontsporing op de driehoek 's-Gravenmade in 2010 buiten dienst. Herstel heeft inmiddels plaatsgevonden, maar het keuringstraject verliep moeizaam. Gehoopt wordt ook deze bijzondere NZH-wagen dit jaar weer op de baan te krijgen, wat hard nodig is om de beperkte capaciteit van de A327 aan te vullen. In Haarlem wordt stug doorgewerkt aan de restauratie van Métallurgique motorwagen A14 uit 1904. Langzaam maar zeker begint dit unieke voorbeeld uit de pioniersjaren van de interlokale elektrische tram weer gestalte te krijgen. Ook vordert het herstel van de oudst bewaard gebleven DAF/Den Oudsten MB200 6915 uit 1972. De bus is inmiddels



helemaal gespoten na grootschalige herstelwerkzaamheden aan de carrosserie. Nadat het herstel van de 6915 is afgerond, gaat men



in Haarlem beginnen aan Leyland A-road (Bolramer) 5023 uit 1962. De A-roads werden door de NZH vanaf 1959 in dienst gesteld om de resterende tramlijnen te kunnen verbussen. Hoewel besteld door de NZH, werd de 5023 al voor aflevering in 1962 overgedaan aan de Zuidooster. Het NZH-grijs maakte daarbij plaats voor het blauw van deze busonderneming.



Bij het voorzichtig afschuren van de verf kwam het originele grijs weer tevoorschijn!

Het Historisch Genootschap is hard aan het werk om een tentoonstelling in Amsterdam-Noord te realiseren over de Waterlandse trams. Deze tentoonstelling sluit aan op de opening van de Noord-Zuidlijn van de Amsterdamse metro op 22 juli 2018 (als alles meezit).

Voor meer informatie: raadpleeg de website van het Genootschap www.blauwetram.nl.

