

BOUWEN! DIE BLAUWE!



Een uitgave van Stichting De Nieuwe Blauwe Tram



In dit nummer:
Verslag donateursvergadering
Remises van de NZHTM
Wel besteld, nooit gebouwd

2-2018

Inhoud

Van de voorzitter	2
Donateursdag 2018	3
Remises van de NZHTM	4
Herinneringen	7
Wel besteld, nooit gebouwd	8
In memoriam	9
Donatie 2019	10
Voortgang Project A619/620	10
NZH nieuws	11



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
H. Geijp
C. Koelewijn
Ontwerp en DTP: R. Carels
Redactieadres:
redactie@denieuweblauwetram.nl

Bestuur:

Voorzitter: W.R. Beukenkamp
Secretaris: R. Naber
Penningmeester: W.B. Bloem
PR: C. Koelewijn
Fondsenwerving: F. Heijnen

Corr.adres:

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

Foto voorpagina: A610/609+B1x Brouwerstraat, Rijnsburg, 1958 Foto F. van der Gragt



Van de voorzitter

Op 13 juli 2016 werd Stichting De Nieuwe Blauwe Tram officieel opgericht. We zijn nu twee jaar verder en het ambitieuze idee van toen is hard op weg realiteit te worden. Een groeiende groep donateurs steunt ons op hartverwarmende wijze. We hebben een eigen blad, waarvan u alweer het vierde nummer in de bus krijgt. Alle beschikbare tekeningen van Beijnes en de NZH over ons project zijn geïnventariseerd en gescand. Er zijn waardevolle losse onderdelen opgedoken, zoals een complete filmkast met film, originele zittingen en wat dies meer zij.

We maken er weleens gekkigheid over, maar dankzij de acties van de leden van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen (NVBS) kunnen we nu een hoge mate van authenticiteit bereiken. Bovendien beschikt de NVBS over een belangrijk archief, dat ook voor ons van groot belang is. Dank aan de NVBS, ik hoop dat jullie het documentatiewerk nog lang mogen blijven doen.

Ook het Historisch Genootschap De Blauwe Tram is van onschatbare waarde. Het is ongelooflijk wat Georg Groenvelt al in de NZH-tijd is begonnen op te bouwen en wat hij samen met het handjevol medewerkers van het genootschap bijeen heeft weten te brengen. En dan hebben ze ook nog eens de tijd (en het geld) gevonden om een prachtige mockup van de kop van de A620 te bouwen. Hulde, niets dan hulde!

Ook met onze collega's in Ouddorp en Hoorn werken we samen. Daar kan in de nabije toekomst de Stoomtrein Katwijk-Leiden in Valkenburg bijkomen, als het mogelijk blijkt om daar op originele wijze trucks te bouwen, dat wil zeggen als geklonken trucks. Verder mogen we de Amsterdamse museumlijn niet vergeten, die onderdelen beschikbaar heeft gesteld. Dat bleek ook op onze donateursdag, toen we bij de onthulling van die prachtige mockup van de A620 gesteund bleken door niet door één Beijnes-telg, maar door twee. Niet onlogisch, want het reconstructieproject A619/620 is net zozeer een eerbetoon aan de beste wagonfabriek van Europa: de Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens J.J. Beijnes te Haarlem.

Daarmee staat de A619/620 ook symbool voor de eens zo belangrijke Haarlemse industrie, met verder bekende bedrijven als kranenfabriek Figee, Droste chocolade, kousenfabriek HIN, Kerko textiel en de werf Conrad-Stork, naast de nog steeds bestaande grote spoorwegwerkplaats van NedTrain en de drukkerij van waardepapieren Johan Enschedé. De A619/620 wordt een levend industrieel monument dat het hele gebied van Schoten tot Scheveningen verbindt.

WIM BEUKENKAMP

Verslag donateursvergadering SDNBT

Zaterdag 30 juni 2018 te Scheveningen, bovenzaal remise HTM, Harstenhoekplein 9A.

Tramrit voor de donateurs

De combinatie van een stroomloos Den Haag HS met Rijswijkseplein, vele omleidingen in de binnenstad voor Veteranendag, festiviteiten rond de Volvo Ocean Race in Scheveningen en ook nog een bovenleidingbreuk in de Merwedestraat alsmede een onwelwording op het Spui, zorgden ervoor dat de NZH A327 en HTM 58 erg veel moeite hadden om in de buurt van het Centraal Station te komen waar de donateurs zouden instappen. Uiteindelijk lukte het ca. 13.15 uur het Lage Zand te bereiken vlakbij Den Haag CS waar iedereen na een korte wandeling kon instappen, waarna we over het traject van lijn 11 probleemloos de remise Scheveningen bereikten.

Vergadering

Op de vergadering waren circa veertig deelnemers en vijf bestuursleden aanwezig. Voorzitter Wim Beukenkamp, opende na de koffie met koek om 14.20 uur de vergadering en heette iedereen van harte welkom in Scheveningen, met dank aan de Tramweg-Stichting voor de gastvrijheid.

De voorzitter stelt de aanwezige bestuursleden voor: Wim Bloem, Frans Heijnen, Maurits van den Toorn, Raymond Naber en de kersverse bestuursondersteuner Cock Koelewijn voor communicatie en PR.

De voorzitter schetste de ontwikkelingen van het afgelopen jaar en benadrukte dat bij het publiek de beleving van het begrip 'Blauwe Tram' met name de grotere voertuigen betreft, waaronder de te bouwen A619/620. Het laat onverlet dat de andere NZH-voertuigen – A327/B303, A106 en C106 – bijzonder materieel zijn met een grote historische waarde.

De voorzitter noemde het Comité van Aanbeveling: Jos Wienen (burgemeester van Haarlem, daarvoor Katwijk), André Testa, Georg Groenveld, Boudewijn Leeuwenburgh, John Stoop, Peter Kalse en heel bijzonder de in ons midden aanwezige Jan Beijnes met broer Peter, zoons van de laatste directeur van de firma Beijnes (tot 1962).

De voorzitter gaf ook inhoud aan het project door de verschillende deelaspecten te noemen waar we zoal mee bezig zijn: fondsenwerving, techniek, huisvesting, communicatie en PR. Het is het bestuur in het afgelopen jaar duidelijk geworden dat het project vooral de beleving van het begrip Blauwe Tram vorm moet geven. Dat is ook hoe het blad Bouwen! die Blauwe! werkt: aandacht voor sfeerverhalen over de beleving. De zaal gaf aan het blad te waarderen, maar vroeg om duidelijker de contactadressen van het bestuur met een telefoonnummer te vermelden, omdat deze nu bijna niet te vinden zijn.

Het bestuur hoopt in 2024 de A619/620 in dienst te kunnen stellen, als de Blauwe Tram honderd jaar oud is.

Onthulling mockup

Om ca. 15.45 uur werd de vergadering buiten voor de pekelremise voortgezet. Jan Beijnes hield een mooie speech over wat de firma Beijnes had met de NZH en duwde vervolgens samen met zijn broer en onze voorzitter de deuren open waarachter de prachtige, zojuist gereedgekomen mockup van de A620 stond. Achter de andere deuren stond een twintig jaar ouder Beijnes-product, de A327. De mockup oogstte veel bewondering en applaus. Onze dank gaat uit naar Han Geijp van het Historisch Genootschap de Blauwe Tram, de bedenker en bouwer van deze fantastische 1-op-1 maquette die we de komende jaren voor promotie gaan gebruiken.

Er volgde een gezellig samenzijn waarbij er veel werd genetwerkt in het bijzijn van de trams en onder genot van heerlijk zomerweer.

Om 16.30 uur vertrok de HTM 58 om een deel van het gezelschap weer naar Den Haag Centraal te brengen. Veteranendag was voorbij, zodat dit weer rechtstreeks over de route van lijn 9 kon.

RAYMOND NABER, SECRETARIS



Op 30 juni 2018 onthulden Jan Beijnes (links) en Peter Beijnes (rechts) samen met voorzitter Wim Beukenkamp de door het Historisch Genootschap De Blauwe Tram gebouwde mockup van de A620.

De remises van de NZHTM: Rijnsburgerweg

Nadat in het vorige nummer de remise Soendaplein is beschreven, is ditmaal de tweede remise waar A600'ers zijn gehuisvest aan de orde: de remise Leiden Rijnsburgerweg. De op 16 mei 1881 geopende NZH stoomtramlijn Leiden – Hillegom had naast een hoofdkantoor en werkplaats in Hillegom ook een remise in Leiden, niet ver van het HSM-station aan de straatweg van Leiden naar Oegstgeest. Deze remise met vier inrijsporen beschikte over een klein emplacement.

In de loop der jaren werden verschillende wijzigingen aan de sporen uitgevoerd, onder andere bij de elektrificatie van de stoomtramlijn naar Katwijk en de paardentramweg in Leiden in 1911.

In verband met de elektrificatie van de stoomtramlijn Den Haag – Leiden in 1924 werd het remiseterrein heringericht. Voor het nieuwe materieel van deze lijn was een grote remise met zes sporen nodig. De bouw werd op 31 maart van dat jaar gegund aan de firma Bot en Horst uit Heerhugowaard.

De oude wagenloods en andere opstallen van de stoomtram werden afgebroken en de sporen voor de stoomtram werden opgenomen in het nieuwe remise-emplacement. Het werk



A1004 ombouw remise Leiden Rijnsburgerweg, 9 oktober 1960. Foto D. van der Spek

vlotte, de bouw was aan het eind van het jaar zover gevorderd dat de trams al onderdak vonden. In de remise waren voorzieningen voor dagelijks onderhoud en kleine revisiebeurten. Aan de voorzijde bevond zich het administratiegebouw.

Voor het normaalspoornet werd in 1924 nieuw materieel



Interieur remise Leiden Rijnsburgerweg 2 oktober 1960 met de A320 - A32x - A515. Foto L.J.P. Albers



Materieel line-up remise Leiden Rijnsburgerweg met de A326 - A611/612 - A610/609 - B407 - B516 - A320 - A516 - B408 - H303 - A515 11 oktober 1959. Foto L.J.P. Albers

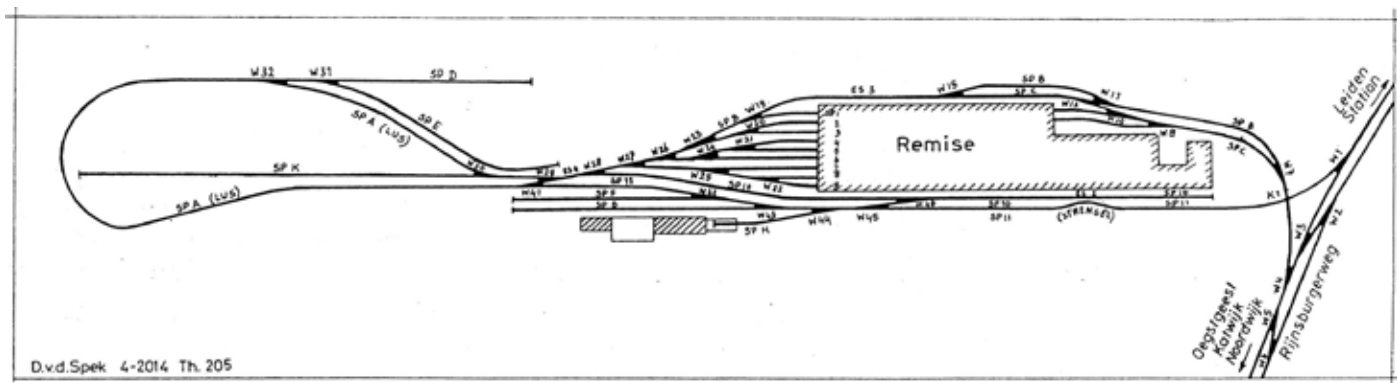
in dienst gesteld, gebouwd bij Ganz Danubius & Co in Boedapest, Hongarije. In de nieuwe remise Rijnsburgerweg werd al dit materieel voor de dienst in orde gebracht. Bij de ingebruikname van de uitbreiding van de remise in Leiden verviel de remisefunctie van het complex in Rijnsburg en werd deze locatie volledig als werkplaats ingericht. Op het voorterrein in Leiden werd een onderkomen gebouwd voor de afdeling weg & werken met vanaf 1938 twee toegangssporen waar ook plaats was voor een bovenleidingmontage-wagen.

In verband met de komst van het nieuwe materieel voor de geëlektrificeerde lijn Leiden – Haarlem in 1951 werd de remise verder uitgebreid. Voor deze uitbreiding werd aan de stadszijde een nieuw deel van 95 meter aangebouwd met drie sporen. Door verlenging van de opstelsporen met 300 meter moest het emplacement worden gewijzigd. Met uitzondering van de sporen 1, 2 en 3 werden over bijna de hele lengte van deze sporen werkkuilen gemaakt. Een oud pompgebouw met reservoir dat in de weg stond en niet meer nodig was, werd afgebroken. De totale lengte van de



Interieur remise Leiden Rijnsburgerweg 23 april 1950. Foto J.A. Bonthuis

remisehal bedroeg 140,50 meter; de breedte van de hal met daarin de sporen 1 tot en met 9 was 36 meter. Nadat de stadstram in Haarlem op 1 november 1948 was vervangen door de bus en de lijn Haarlem – Leiden in 1949 was opgeheven, werd het overtollige materieel naar het remiseterrein in Leiden gebracht. Behalve het buiten dienst gestelde Haarlemse stadsmaterieel van de series A en B300, A350 en de bijwagens B31-36 vond ook veel dienst- en hulpmaterieel een plaats op het uitgestrekte emplacement, in afwachting van een koper of sloop. Om in Leiden enige ruimte te krijgen werd een aantal stadsrijtuigen en bijwagens nog in hetzelfde jaar naar het tramstation in Scheveningen overgebracht.



Tekening: sporensituatie remise Leiden Rijnsburgerweg na 1951.

Het stond ook daar in afwachting van verkoop, die niet direct wilde lukken.

De remise was geruime tijd het vertrekpunt van de tram naar Haarlem, maar ook de trams naar Katwijk en Noordwijk hebben verschillende keren de remise als beginpunt van hun diensten gehad. Voordeel daarvan was dat de trams niet de drukke overweg bij het Leidse station hoefden te passeren, maar veel (trein)reizigers moesten daardoor wel een flink stuk lopen. Omdat in de laatste periode van de oorlog het tramemplacement voor het station was vernield, moesten de trams en verschillende busdiensten noodgedwongen vanaf het remiseterrein vertrekken.

Door de spoorwegwerken in Leiden in het begin van de jaren vijftig, waarbij de NS-spoorbaan omhoog werd gebracht en een nieuw station werd gebouwd, moesten de opstel-sporen tussen de remise en de spoorbaan plaats maken voor het zandlichaam van de spoordijk. Besloten werd het remiseterrein opnieuw in te richten en een ruime keerlus

dienst. Het werd op het remiseterrein geplaatst, waarna in augustus en september van hetzelfde jaar het grootste deel in de lus van het emplacement werd gesloopt.

In het voorjaar van 1960 werden voor de laatste keer werkzaamheden aan het remisecomplex uitgevoerd in verband met de voorgenomen opheffing van de tramdiensten naar Katwijk en Noordwijk en van de stadsdienst in Leiden.

De remise werd verbouwd voor de stalling van autobussen en het uitvoeren van onderhoud. In april 1960 werden de kantoren en 45 m² van de remise afgebroken. Door personeel van de afdeling weg & werken en personeel van de werkplaats in Rijnsburg werd daarvoor een tijdelijke wand opgetrokken uit een skelet van groefrails dat met houten balken werd afgewerkt.

Na de opheffing van de kustlijnen en de stadsdienst op 8 oktober 1960 werd het overtollige materieel – het prachtige Boedapestermaterieel van de serie 400, de stadswagens serie A300 en enkele dienstwagens – gesloopt. Met uitzondering van drie tramstellen kreeg het resterende materieel van de lijn Den Haag – Leiden onderdak in de remise Voorburg. Toen het voormalige remiseterrein niet meer hoefde te worden gebruikt, werd het wissel van het toegangsspoor bij het Rijnsburgerviaduct in de rechtstand vastgelegd. De remise was garage geworden.

DICK VAN DER SPEK



Buitenterrein remise Leiden Rijnsburgerweg met o.a. de B23, A100x, A101 en B401 op 27 april 1941. Foto J. Voerman

aan te leggen. De inrijsporen 1, 2 en 3 aan de zijde van de Rijnsburgerweg werden daarbij opgeofferd. De loods naast de spoordijk van de afdeling bovenleiding en weg & werken werd in 1950 gesloopt. Toen op 4 oktober 1953 het nieuwe tramemplacement voor het NS-station in gebruik kwam, werden de standplaatsen van de remise naar het Stationsplein verlegd.

Na de opheffing van de lokaaldienst Den Haag – Voorburg op 11 mei 1958 ging het materieel van deze lijn buiten



Remise Leiden Rijnsburgerweg sporen 1 t/m 9 5 juli 1947. Foto P.H. du Croix

Herinneringen van Nico van Egmond

'Onze uniformen hingen in een oude tramwagen'

In tegenstelling tot enkele familieleden heeft Nico van Egmond (1944) uit Rijnsburg nooit bij de NZH gewerkt. Toch bewaart hij goede herinneringen aan zijn tijd bij de NZH-kapel in de tweede helft van de jaren vijftig.

'Mijn vader was poetser en nachtwaker in de remise Leiden. Samen met anderen zorgde hij ervoor dat de trams er elke morgen weer piekfijn uitzagen. Via mijn vader kwam ik in contact met Cor Dejeu, die naast zijn werk op de tram ook



Nico van Egmond: 'Ik ben eens in de remise betrappt door directeur Jurissen.'

instructeur bij de NZH-kapel was. Hij vroeg of ik tamboer wilde worden. Dat heb ik ruim vijf jaar met veel plezier gedaan. De zoon van Dejeu, die ongeveer even oud was als ik, zat ook op de kapel. We oefenden in een ruimte bij de remise. Later ook in de werkplaats Rijnsburg en in de remise aan de Leidschevaart in Haarlem. Ik had er echt zin in en mocht al snel met de kapel 'naar buiten', zoals we dat noemden. Onze uniformen hingen in een oude tramwagen op het Leidse remiseterrein, die de NZH hiervoor beschikbaar had gesteld. Ik had vrij vervoer voor de repetitie-avonden en optredens. We traden op in Leiden, Haarlem, Oegstgeest, Katwijk en Rijnsburg. Ik herinner me zelfs nog een optreden in de tuin van de villa van directeur Jurissen in Santpoort. Bij een optreden in het Wilhelminapark in Oegstgeest is onze dirigent Piet Baart eens in het water gevallen.

Door het werk van mijn vader ben ik veel in de Leidse remise geweest. Na de repetities ging ik naar binnen om te kijken of mijn vader er was. Dejeu had me dat verboden, maar ik wilde graag weten wat de mannen van de tram zoal deden. De trams werden stuk voor stuk schoongemaakt.

Soms mocht ik helpen asbakken legen, kranten opruimen en vegen. Als ik een dubbeltje of kwartje vond, mocht ik dat houden. Ik heb zelfs eens een biljet van 1 gulden gevonden. Destijds een flink bedrag voor een jongen van 15! Ik ben eens in de remise betrappt door directeur Jurissen. Ik dook weg, maar hij zei 'Ik heb je wel gezien jongeman!' Ik moet er nu nog om lachen.

In de remise kwam ik in contact met monteur Joop Glasbergen en rangeerder Toon Maaskant. Ik mocht soms me rijden als ze met een stadstram aanhangwagens gingen ophalen die na de spits op het stationsplein waren achtergebleven. Ik ben ook wel eens mee geweest met een werkt-ram naar Noordwijk om een tram op te halen die door de bliksem was getroffen. Met chef-monteur Jo Kuyters mocht ik meelopen door de werkputten onder de trams. 's Avonds en 's nachts werden de trams nagekeken en gesmeerd. De leukste periode was altijd rond 3 oktober. Wat je dan wel niet in de trams vond: pakken paling, zakjes druiven, kermispullen en natuurlijk dronken feestgangers die in de tram in slaap waren gevallen...

We reisden vaak met de tram, er was weinig ander vervoer. Ik kende veel mensen van de NZH. Toon Maaskant, Chris Devilee en Jan Dreef. Die drie waren ook nog familie van elkaar. Dan was er ook nog Jan de Koning, bijgenaamd 'de evangelist', omdat hij tijdens het werk altijd bijbelverhalen vertelde. Het was een gemoedelijke tijd. De werksfeer en onderlinge contacten waren altijd erg goed. Na de opheffing van de tram heb ik nog bij diverse andere korpsen gespeeld, maar als ik nu terugkijk, was de leukste tijd toch wel bij de NZH. Door de lessen van Cor Dejeu is daar de basis voor mijn muzikale hobby gelegd.'

NICO VAN EGMOND



De NZH-kapel tijdens een optreden in Haarlem in 1956.

Wel besteld, nooit gebouwd: de A621-A628

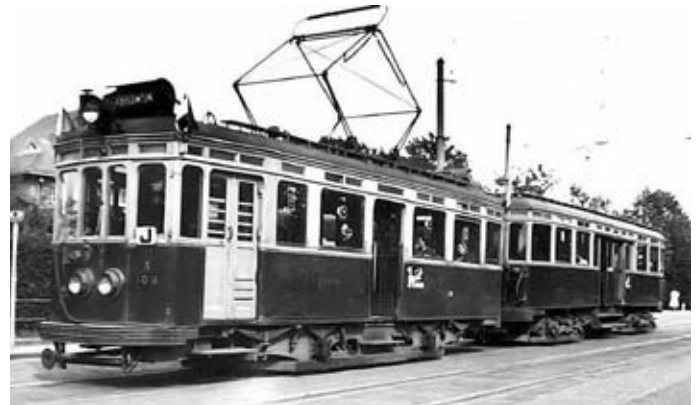
In 1933 verscheen het hierbij afgebeelde berichtje in het Maandblad van de NVBS. Deze vier tweelingrijtuigen waren bedoeld voor de lijn Leiden – Noordwijk en zouden worden ingezet na een verbetering van de infrastructuur.



De NZH zou daarmee voor het eerst verouderde motorrijtuigen hebben vervangen door modernere, iets dat bij de Nederlandse interlokale trambedrijven niet is voorgekomen. De Kustlijnen naar Katwijk en Noordwijk werden in 1911 respectievelijk 1912 geëlektrificeerd. Ook na elektrificatie droegen zij nog een tamelijk sterk stoomtramkarakter. Daarbij is vooral het traject Rijnsburg – Noordwijk nooit een vetpot geweest. In 1933 baarde de groeiende concurrentie met bussen de NZH zorgen. De lijn naar Noordwijk werd zwaar verliesgevend. Ook het materieel, de tweeassige serie A/B 100 uit de beginjaren, voldeed niet meer. Er moest dus iets gebeuren en de NZH kwam met een moderniseringsplan voor de Noordwijkse lijn voor zowel baan als materieel.

De nieuwe A600'en, die toen nog bijna uitsluitend reden op de Bollenlijn Haarlem – Leiden (die qua karakter vergelijkbaar was met de Kustlijnen), voldeden uitstekend. Daarom werd met Beijnes overeengekomen om nog eens vier van deze motorrijtuigen te gaan bouwen, die de nummers A621/622 – 627/628 zouden gaan dragen. Voorwaarde was wel dat de langs deze lijn liggende gemeenten zouden bijdragen aan deze modernisering.

Daar liep het plan op spaak: de benodigde overheidssubsidies voor de verbetering van de lijn kwamen er niet. Ook de



A109+B10x op weg naar Noordwijk, circa 1948. Foto coll. Historisch Genootschap

gemeenten zaten in financieel zwaar weer door de economische crisis en de bezuinigingswoede van de achtereenvolgende regeringen-Colijn. De moderniseringsplannen gingen niet door en de bestelling van de A621-628 werd geannuleerd. Door de slechte financiële positie van de NZH, zeker na de elektrificatie van de Bollenlijn, beschikte het bedrijf zelf niet over voldoende middelen om dit project aan te pakken. Er zat daarom niets anders op dan door te modderen met wat men had.

Tegen het einde van de jaren dertig ontstonden plannen om het wegennet in deze streek te verbeteren, zodat de trams door bussen konden worden vervangen. De NZH besloot om in het najaar van 1940 de tramlijn naar Noordwijk op te heffen en te vervangen door bussen. In mei 1940 kregen we echter plotsklaps heel veel Duitse toeristen, die bovendien vijf jaar lang zouden blijven. Al spoedig ontstond brandstofschaarste, waardoor de tram naar Noordwijk 'voorlopig' bleef rijden. Ook de serie 100 kreeg hierdoor uitstel van executie en zou uiteindelijk tot 1949 dienst blijven doen.

In dat jaar kwam alles van de Bollenlijn vrij: baan, bovenleiding en rollend materieel, waarmee de rest van het normaalspoornet kon worden opgeknapt, inclusief de lijn naar Noordwijk. De gewenste A600'en ter vervanging van de 100-serie kwamen er nu alsnog. Wel bleef de baan op sommige punten kruipdoor-sluip-door. Toch hield de Noordwijkse lijn het mede hierdoor nog vol tot bijna het einde van het trambedrijf. Samen met de lijn naar Katwijk werd de Noordwijkse lijn op vrijdagavond 7 oktober 1960 opgeheven. De A600'en werden overgeplaatst naar Voorburg en deden daarna nog dienst tot het einde op 9 november 1961.

WIM BEUKENKAMP



A620/619+B1x halte Zeestraat, Noordwijk, 1958. Foto F. van der Gragt

In memoriam Arthur de Jong Luneau

Op zondag 22 april overleed Arthur de Jong Luneau. Weinigen zullen hem hebben gekend, omdat hij vooral op de achtergrond van grote waarde is geweest voor de Tramweg-Stichting en wat daaraan gelieerd is. Arthur was een van de donateurs van het eerste uur, hij had donateursnummer 10. Zijn liefde voor trams is al ontstaan in zijn jeugd in Wassenaar, waar hij op 14 oktober 1937 werd geboren. De fraaie Haagse Buitenlijners bekoorden hem van jongs af aan. Ook de NZH trams konden op zijn belangstelling rekenen.

Arthur was zakelijk succesvol in de houtimport, met name naaldhout. Het Wassenarse tramhart bleef kloppen, ook nadat hij naar Bloemendaal verhuisd was. Vanaf 2008 heeft hij de financiële basis gelegd voor de broodnodige maar tegelijk zeer kostbare restauratie van de Haagse Buitenlijner 58. Hij stond te glunderen toen dit inmiddels schitterend gerestaureerde rijtuig in maart 2014 weer ging rijden. Ook steunde hij het herstel van bijwagen 779, die met de 58 een stel vormt.

Vrijwel vanaf het begin was hij betrokken bij de ideeën om de A619/620 te gaan reconstrueren. Hij steunde dit ook financieel en nam daarnaast deel aan de projectgroep A619/620. Heel graag zou hij dit Tweelingstel weer hebben zien rijden, het liefst met hem als passagier erin. Onverwacht verslechterde zijn lichamelijke toestand echter begin dit jaar en op 22 april overleed deze tramliefebber in hart en nieren. Wij verliezen in hem een groot tramvriend.

WIM BEUKENKAMP, VOORZITTER



In memoriam Frits van der Gragt

Wie kende Frits van der Gragt niet? Ik leerde hem kennen begin 1972, toen hij samen met Peter Kranenburg bij de NVBS-afdeling Kennemerland in Haarlem een diapresentatie gaf over de Tramweg-Stichting. Daardoor leerde ik van het drama van de sloop van het NZH-materieel in Allemansgeest, maar ook van de onwaarschijnlijke redding van het RTM-materieel, de stoomritten door het Westland en het begin van wat nu de Stoomtram Hoorn-Medemblik is. Mede daardoor raakte ik betrokken bij het museumtramwegwezen.

Hoewel Frits veel bezig was met moderne trams (zijn boek getiteld *Moderne Trams* kwam uit in 1972, vanaf 2013 verschijnt er een driedelige serie met deze titel), hield hij ook van het oude. Hij was actief als machinist en conducteur bij de Stoomtram Hoorn-Medemblik en hij was ook de motor achter de redding van het Amsterdamse materieel na het AOM-debacle in 2009.

Hoewel aanvankelijk wat aarzelend besloot hij tijdens de laatste donateursvergadering van de Tramweg-Stichting in Hoorn het reconstructieproject A619/620 te steunen. De professionaliteit van de aanpak sprak hem aan, net als het enthousiasme waarmee dit project gepropageerd werd. Het deed zijn oude NZH-hart (hij was zelfs ooit nog hulpconducteur op de lijn naar Zandvoort) weer opbloeien. Zo stelde hij nog dia-afdrukken die hij van de originele A619/620 gemaakt had, aan ons ter beschikking voor dit project.

Wij wisten al langer dat het niet goed met hem ging. Donderdag 23 augustus is hij op 87-jarige leeftijd overleden. Frits is daarmee aan zijn laatste tramreis begonnen. Een groot tramman is niet meer, maar wij koesteren zijn nalatenschap.

WIM BEUKENKAMP, VOORZITTER



Donatie 2019

Om kosten te besparen sturen we geen donatiebrieven uit. Als u ons project ook in 2019 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 huisnummer!

Ook zijn er donateurs die wel in 2017 hebben gegeven, maar (nog) niet in 2018. Wij hopen dat we ook op uw steun mogen blijven rekenen.

Als u gebruik maakt van de mogelijkheid tot periodieke schenking, kunt u uw gehele donatie aftrekken van de inkomstenbelasting, zonder dat er een aftrekdrempel geldt. Bovendien is De Nieuwe Blauwe Tram een zogenaamde culturele ANBI, zodat u uw donatie zelfs voor 125% kunt aftrekken. Wij kunnen u daarmee helpen, onder andere met

het benodigde registratieformulier. Neem contact op met de donateursadministratie via info@denieuweblauwetram.nl

Legaten

Hoewel wij allemaal hopen dat al onze donateurs het moment mogen meemaken dat de A619/620 weer gaat rijden, leert de realiteit dat dit helaas voor een enkeling niet weggelegd zal zijn. Als u ons ook na uw overlijden wil steunen, neem onze stichting dan op in uw testament. Heeft u nog geen testament? Wij helpen u er desgevraagd mee, omdat u ons ermee helpt. U weet dat uw legaat bij onze stichting goed terecht komt en helemaal besteed zal worden aan wat ook uw droomproject is: de reconstructie van de laatste Blauwe Tram.

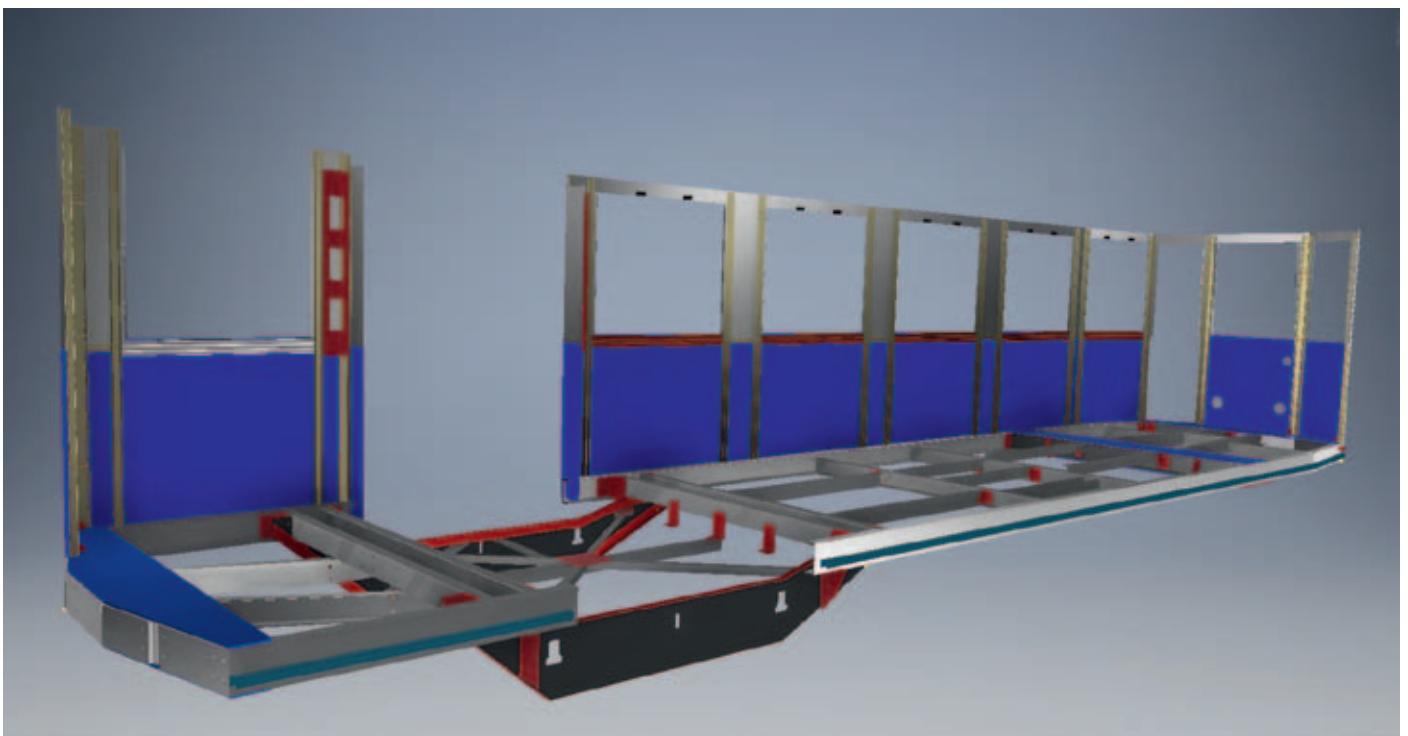
WIM BLOEM, PENNINGMEESTER

Voortgang project reconstructie A619/620

Tegen de tijd dat u dit nummer in de bus krijgt zijn we hard op weg naar het einde van 2018. De voorbereidingen voor 2019 spelen al. Rode draad wordt de huisvesting van onze afbouwlocatie.

Gehoopt werd dat we daar nu al zekerheid over zouden hebben, maar helaas is dat nog niet zo. En de achtertuin van uw voorzitter in Haarlem is bij lange na niet groot genoeg om er twee casco's van een Tweelingtram in te parkeren. Er is wel zicht op een goede locatie, maar de omge-

vingsprocedures hebben nu eenmaal hun tijd nodig. Dat heeft er ook toe geleid dat we onze planning noodgedwongen wat hebben moeten opschuiven. We hopen begin 2019 de eerste subsidieaanvragen de deur uit te gaan sturen. Eind tweede kwartaal hopen we het herontwerp van de casco's af te ronden, inclusief doorrekenen door een gecertificeerd ingenieursbureau (ADSE-engineering). We kunnen dan het bestek gaan opstellen, op basis waarvan offertes ingewonnen kunnen gaan worden.



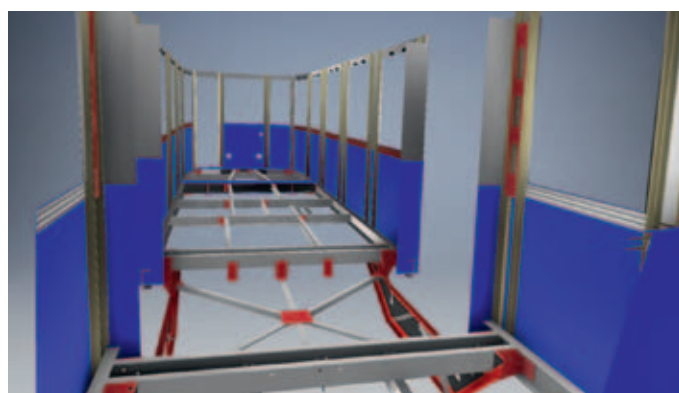
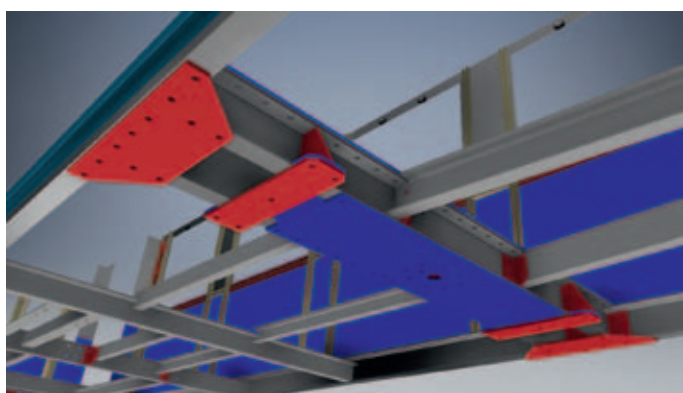
Ondertussen hebben we aan een jonge autocad tekenaar opdracht verstrekt om de tekeningen van de trucks over te zetten in een 3D CAD ontwerp. Hij zal daar naar verwachten een groot deel van 2019 mee bezig zijn. Hij heeft een eerste proeve laten zien van een veerhanger met vijzelpunt en dat ziet er veelbelovend uit. Onze donateur Rob de Jong is aan de gang gegaan om de tekeningen van de casco's en toebehoren in 3D CAD over te zetten. De eerste resultaten ziet u hierbij.

Belangrijkste activiteit is de start van de fondsenwerving. Een delegatie van het bestuur is in augustus een hele woensdagmiddag door de beide dames van Bruin&Londema Fondsenwerving doorgezaagd over het project. Ongelofelijk wat er allemaal bij komt kijken, ook nadat we de tram hopen in dienst gesteld te hebben. Maar tegelijk goed dat we (op aanraden van onze waardevolle adviseur Boudewijn Leeuwenburg) met professionele fondsenwervers in zee

gegaan zijn. Wij hebben verstand van trams, zij van subsidies en daar hebben we veel, heel veel van nodig. Daar staan natuurlijk kosten tegenover, maar dankzij uw niet aflatende steun hebben we voldoende reserve om aan de slag te kunnen gaan.

Het bestuur heeft inmiddels besloten dat het uiterlijk van de A619/620 wordt zoals deze wagen rond 1949/50 rondreed. De A619 krijgt daarbij het uiterlijk van voor de revisie in Rijnsburg, dus zonder schijnwerper en met halfhoge separatieschotten achter de bestuurder, zeg maar een 'Haarlemse' kop. De A620 wordt daarentegen 'Leids': met schijnwerper en een volledig separatieschot met deur, zoals de mockup ook laat zien. Door de wagen telkens te keren, kunnen we een tamelijk authentiek beeld geven van de A600-en zoals deze dienst deden op de Bollenlijn en de Haarlemse stadstramlijn 1. Maar ook van de A600-en in hun tweede leven op het net Leiden.

WIM BEUKENKAMP



NZH Nieuws

TS Scheveningen:

A106 weer rijvaardig, B303 binnenkort ook

Motorrijtuig A106 is inmiddels hersteld van de ontsporingsschade die de wagen begin dit jaar opliep net buiten de remise Scheveningen. Dat maakt de weg vrij om de A106 weer in de keuring te brengen, wat deze pechvogel ten volle verdient. Ook bijwagen B303, die al sinds een ontsporing in 2010 terzijde staat, zal mogelijk binnenkort weer op de baan verschijnen, waarmee het tramstel A327 + B303 weer compleet is.



Foto's: Raymond Naber

NZH Nieuws

NZH Vervoer Museum Haarlem

In het NZH Vervoer Museum loopt nog tot eind november de tentoonstelling *Dwarssliggers ... en mooie plannen*. In deze tentoonstelling wordt een andere kant van het bedrijf (en zijn voorgangers) belicht, want het ging niet altijd goed. Zo kwamen er zowel bij de tram als bij de bus ongevallen voor. Trams ontspoorde door diverse oorzaken ook wel eens. Daarnaast verstoorden weersinvloeden het vervoer van passagiers. Sloop komt ook aan de orde, zowel van trambanen als van trams en bussen. Het bedrijf is in het verleden een aantal malen getroffen door branden, ook daarvan zijn enkele voorbeelden te zien. Plannen zijn er altijd gemaakt, waarvan er een aantal – met meer of minder geluk – zijn uitgevoerd. Ook zijn er verschillende geweest waarin veel energie is gestoken, maar die desondanks niet opleverden wat de plannemakers voor ogen hadden.

Ook op restauratievlak valt er het nodige te melden. Het werk aan de A14 vordert gestaag, het resultaat begint echt prachtig te worden. Ook de restauratie van een van de oudste DAF-standaardbussen (de 6915) maakt goede vorderingen.



Het uiterlijk van de A14 is al bijna helemaal gerestaureerd. Foto W. Vink



Ook het interieur van Métallurgique motorwagen A14 maakt goede vorderingen. Foto W. Vink



De restauratie van de oudst bewaard gebleven DAF Standaardbus 6915 vordert gestaag in Haarlem. Foto W. Vink



31 oktober was het 70 jaar geleden dat het einde van de NZH zich aankondigde. Op die dag werd de laatste Haarlemse stadstramlijn 1 met veel ceremonieel opgeheven. De laatste tram, Tweelingtram A602/601, wordt voorzien van een rouwkrans op deze foto genomen op het Houtplein, o.a. uitgeleide gedaan door de Haarlemse stedemaagd. Foto Haarlems Dagblad coll. NZH Vervoer Museum



Het interieur van de 6915 Foto W. Vink