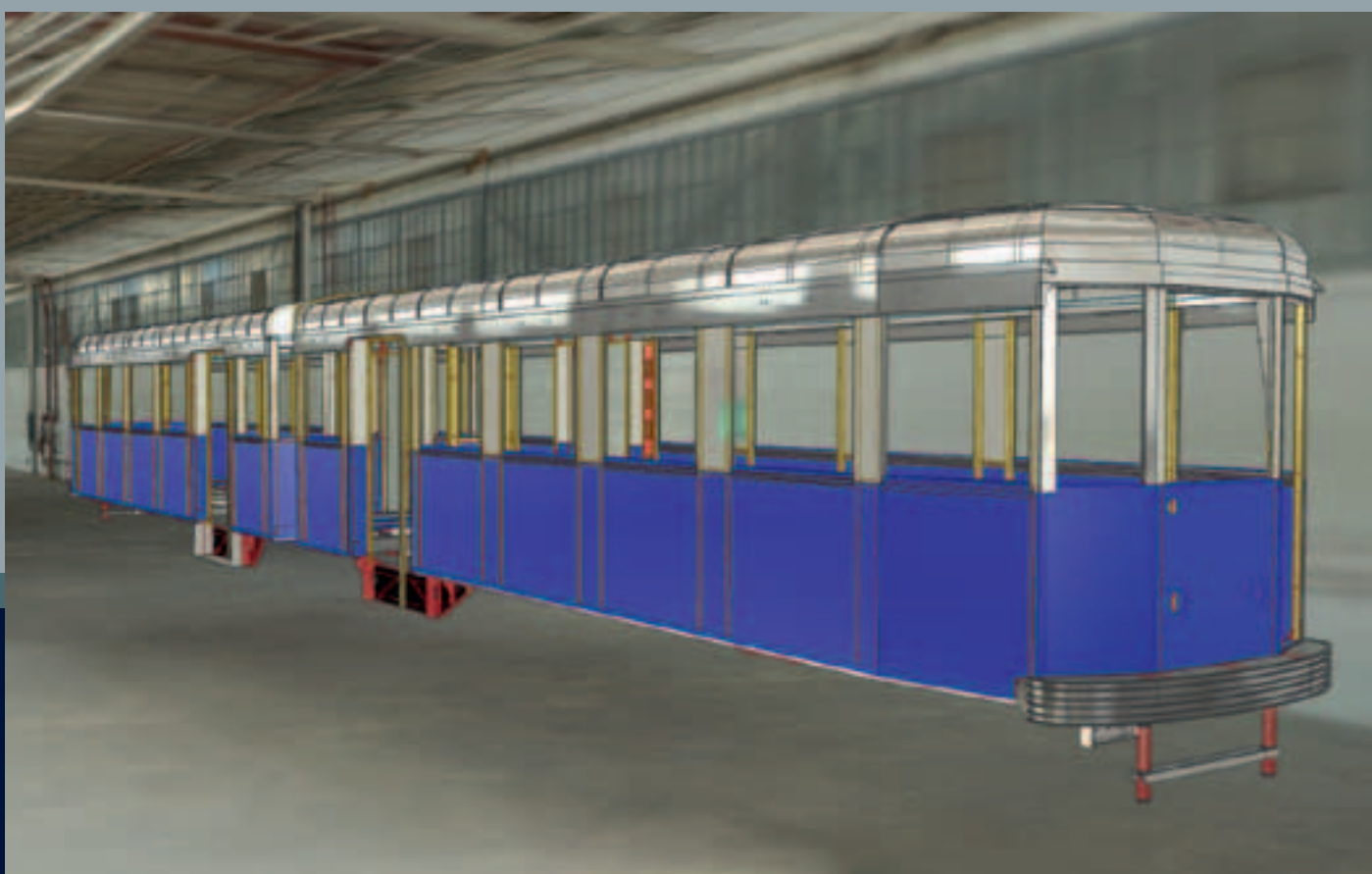


BOUWEN! DIE BLAUWE!



Een uitgave van Stichting De Nieuwe Blauwe Tram



In dit nummer:
Financieel verslag
Projectnieuws en tekenwerk
Remises van de NZHTM

1-2019

Inhoud

Van de voorzitter	2
Financieel verslag 2018	3
Donateursbijeenkomst 2019	4
“Funden” die Nieuwe Blauwe!	4
Van de tekenplank	5
Projectnieuws	7
Aanvullingen en correcties	7
De remises: Voorburg	8
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
O.J.R. Dijkstra
J.A. 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:

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

Foto voorpagina: Fotomontage van de A619/620 in aanbouw in de werkplaats



Van de voorzitter

Beste lezers,

Wat ben ik trots op onze prachtige organisatie. In nog geen drie jaar tijds zijn we hard op weg om een gewaagd idee tot realiteit te maken. Als u dit leest, is de formele externe fondsenwerving van start gegaan. Het overzetten van de technische Beijnes-tekeningen in moderne 3D CAD-tekeningen is zo goed als voltooid. ADSE Engineering uit Hoofddorp is nu bezig om het technisch ontwerp door te rekenen, gelet op de eisen die het wegverkeer anno 2019 aan een tram stelt.

Last but not least: u, onze donateurs, u heeft allen een belangrijke eerste mijlpaal weten te bereiken door samen met een paar grote particuliere geldschieters meer dan € 100.000,- bij elkaar te brengen. Een fantastisch resultaat dat in korte tijd is bereikt en een blijk van vertrouwen. Immers: het is veel geld voor een idee dat tot nu toe alleen in onze hoofden, op papier en in de computer bestaat. Het toont aan hoezeer de Blauwe Tram nog leeft, ruim 57 jaar na het verdwijnen ervan. Ook toont het aan hoe belangrijk het is om dit stukje vervoergeschiedenis levend te houden.

2019 wordt het jaar van de waarheid. Op allerlei vragen moeten we dit jaar een antwoord vinden. Krijgen we voldoende toezeggingen qua externe fondsen om in december de bouw van de rijtuigbakken te kunnen aanbesteden? En hebben we dan voldoende geld in kas om parallel daaraan samen met de Stoomtrein Katwijk-Leiden de trucks te kunnen bouwen? Waar komt de afbouwlocatie en hoe gaat die eruit zien? Vragen waar wij over een paar maanden hopelijk antwoord op hebben.

Het is boeiend om mee te maken hoe dit project steeds meer een nationaal karakter krijgt. Trekker is De Nieuwe Blauwe Tram, maar inmiddels wordt samengewerkt met het Nederlands Spoorwegmuseum, Stoomtram Hoorn-Medemblik, Tramweg-Stichting, Stoomtrein Katwijk-Leiden, Historisch Genootschap De Blauwe Tram en NZH Vervoer Museum en hopelijk binnenkort het Zuid-Hollands Autobus Museum.

De politieke belangstelling begint eveneens te groeien, zo is onlangs tijdens een netwerkbijeenkomst van het Hollandia Netwerk in Den Haag gebleken.

Waarom? Omdat we een goed verhaal hebben. Het is geen fata morgana, maar een degelijk onderbouwde visie. We weten als stichting wat we willen en waarom. Ook weten we dat het technisch haalbaar is en dat kunnen we eveneens aantonen.

Heel belangrijk: wij stralen uit voor kwaliteit te gaan. Het wordt geen schaalmodel schaal 1:1; de A619/620 wordt een zo getrouw mogelijke reconstructie van het origineel. Waar concessies gedaan moeten worden, leggen we die onderbouwd vast. Daarin volgen wij het beleid van gerenom-

meerde musea als het Nederlands Spoorwegmuseum en het Nationaal Militair Museum in Soesterberg.

Het is steeds duidelijker dat het niet meer de vraag is of die laatste Blauwe Tram, Tweelingtram A619/620, gaat herrijzen, maar wanneer. En dat kon je toch amper drie jaar geleden niet bedenken? Het is een breed gedragen project, gesteund door mensen van naam en faam. Meer daarover op de donateursbijeenkomst in mei. Tot dan!

WIM BEUKENKAMP, VOORZITTER

Kort financieel verslag Stichting De Nieuwe Blauwe Tram

Boekjaar 2018

Dankzij de vele particuliere donaties en gulle giften in 2018, ca. € 9.000 meer dan in 2017, heeft de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram voor bijna € 16.000 aan haar financiële reserve voor de reconstructie van de A619/620 kunnen bijschrijven. Dit is ruim € 4.500 meer dan in 2017.

In 2018 is ook begin gemaakt met de fondsenwerving om financiële middelen binnen te halen voor de reconstructie. Volgens de meest recente begroting gaat de gehele reconstructie ruim € 1,1 miljoen kosten. Om de fondsenwerving professioneel aan te pakken is de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram in zee gegaan met het bureau Bruin & Londenma Fondsenwerving. De inhuur van het fondsenwerving bureau brengt de nodige kosten met zich mee. Het eerste deel, ruim € 3.000,-, viel in 2018. De belangrijkste andere kostenpost in 2018 bestond uit de uitgaven om onze donateurs geïnformeerd te houden over de voortgang van het project. Het betrof kosten voor de uitgave van het

magazine 'Bouwen die Blauwe' en het drukken van flyers. Daarnaast heeft de stichting jaarlijks nog geringe kosten aan de stalling van de door haar beheerde NZH goederenwagon C-106.

Bij de overige kosten gaat het om bankkosten, notariskosten en kosten voor de instandhouding van de website.

Baten 2018		
Donaties en Giften	€ 22.292	
Financiële baten	€ 60	
Totale baten		€ 22.352
Lasten 2018		
Fondsenwerving	€ 3.146	
Donateursaangelegenheden	€ 538	
Publiciteit en magazine	€ 1.603	
Project (tekeningen omzetten CAD)	€ 479	
Beheer NZH C-106	€ 120	
Bank- en overige kosten	€ 516	
Totale lasten		€ 6.402
Batig saldo		
Reservering Project		€ 15.950

Balans 2018	
Activa	
<u>Vaste activa</u>	
Materiële vaste activa	
Gereedschappen	€ --
Reconstructie rijtuigen NZH A619/620	€ --
Totaal	€ --
<u>Uitlopende activa</u>	
Voorraden	€ --
Liquide middelen	€ 96.164
Totaal	€ 96.164
Totaal Activa	€ 96.164
Passiva	
<u>Kort lopende schulden en overlopende passiva</u>	
Vooruit ontvangen donaties	€ 3.235
Vooruit ontvangen periodieke giften	€ 20.000
Totaal	€ 23.235
<u>Voorzieningen</u>	
Reconstructie rijtuigen NZH 619/620	€ 72.929
Totaal	€ 72.929
<u>Eigen vermogen</u>	€ --
Totaal Passiva	€ 96.164

Donateursbijeenkomst 2019

Geachte donateurs,

Het bestuur van Stichting De Nieuwe Blauwe Tram nodigt alle medewerkers en donateurs van de stichting uit voor de jaarlijkse donateursbijeenkomst.

Deze zal worden gehouden op 11 mei 2019 van 16.00 tot 17.00 uur in het NZH Vervoer Museum, A. Hofmanweg 35, 2031 BH Haarlem.

Voorafgaande aan deze bijeenkomst kunnen donateurs tegen betaling van een bijdrage in de kosten (€ 5,00) deelnemen aan een excursie met een historische NZH-bus langs de diverse tramlijnen die de Spaarnestad ooit gekend heeft. De bus vertrekt om 13.00 uur van het busstation bij station Haarlem. Aan het einde van de excursie omstreeks 14.30 uur wordt weer via station Haarlem gereden om deelnemers aan de bijeenkomst op te pikken. Om 14.45 uur staat de bus bij Haarlem Spaarnwoude (aansluiting op de trein uit Amsterdam). Wilt u deelnemen aan de excursie, stort dan uw bijdrage op NL42 RABO 0311 260 950 t.n.v. St. De

Nieuwe Blauwe Tram te Haarlem en vermeld 'excursie 11 mei'.

De agenda luidt als volgt:

- 15.00 uur: ontvangst met koffie en thee
- Vrij bezoek aan het museum
- 16.00 uur: aanvang van de vergadering
- 1. Welkom en opening door de voorzitter
- 2. Mededelingen
- 3. Verslag penningmeester
- 4. Verslag donateursadministratie
- 5. Verslag publiciteit
- 6. Voortgang project reconstructie A619/620
- 7. Rondvraag
- 8. Sluiting om circa 16.45 uur

Na afloop zal een bus van het museum de deelnemers terugbrengen naar station Spaarnwoude. Het bestuur rekt op uw komst!

“Funden” die Nieuwe Blauwe!

In opdracht van de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram benaderen en enthousiasmeren wij geldgevers om de reconstructie van de A619/620 financieel mogelijk te maken. Voordat die prachtige taak startte, hebben wij een nostalgische tramrit op de Haagse tramrails mogen beleven.

Onze verwachtingen en nieuwsgierigheid waren hoog gespannen en... het beloofde kwam uit! Wát een ervaring is het rijden met een historische tram; het geluid van de motoren en de remmen, de prachtige wagen, het interieur met de lederen banken en de beeldschone “art deco”- stijl, de speciale geur. En wat te denken van alle verhalen die de tram met zich meedraagt? En reden we nog niet eens mee in de toekomstige reconstructie van de NZH-tweelingtram A619/620. Wij zijn enorm trots dat we mee mogen werken aan de toekomstige (mede)financiering en daarmee de realisatie van De Nieuwe Blauwe Tram.

Wie zijn wij en wat doen wij

Wij zijn Pamela Bruin en Doortje Londema van Bruin & Londema Fondsenwerving Strategie & Uitvoering. Sinds tien



jaar helpen wij onze opdrachtgevers - musea, culturele instellingen, goede doelenorganisaties, maatschappelijk dienstverleners en zorg- en onderwijsinstellingen - bij de (mede)financiering en daarmee realisatie van hun projecten, groot of klein. Projecten variëren van thematentoonstellingen en exposities, nieuwe collectie-onderdelen en werkwijzen tot en met herinrichtingen, nieuwe entreegebieden, reconstructies en publieksbelevingsprojecten. Elk project, groots dan wel klein van aard, pakken we op dezelfde wijze en met dezelfde dosis enthousiasme aan, met oog voor nuances en verschillen.

Het proces in een notendop

Afgelopen februari stond in het teken van de 'inweekfase'. Die houdt in dat we bij elk fonds haarfijn in beeld brengen waardoor de reconstructie van de NZH-tweelingtram A619/620 zo goed bij hen past. We lichten, voordat we het fonds benaderen, intensief hun aandachtsgebieden en programma's door, we bellen ze en naar wens sturen we een samenvatting van het project, dát gedeelte wat zij interessant vinden of meteen het hele projectplan en de begroting zodat zij kunnen 'kiezen'. We bellen ze, leggen uit, horen aan en kijken waar de mogelijkheden liggen. Dat passen, die match, is bij elk fonds anders. Accenten en aan te vragen onderdelen verschillen bij elk fonds op basis van hun wensen en voorkeuren. Waar het ene fonds graag financieel participeert in de reconstructie en de restauratiekosten zelf, geeft een ander fonds aan bijvoorbeeld meer te zien in financiële ondersteuning van een 'belevingsbordes' en een ontmoetingsruimte van waaruit bezoekers de reconstructie gade kunnen slaan. Of het ene fonds geeft duidelijk aan te willen investeren in educatie, terwijl het andere fonds gaat voor het verhaal, de beleving en de nostalgie rondom de Nieuwe Blauwe Tram. Na deze eerste inweekstap bleek dat twaalf fondsen vinden dat het project potentie heeft. Bij deze twaalf fondsen gaan we vanaf begin mei t/m eind juni het benodigde bedrag aanvragen.

PAMELA BRUIN EN DOORTJE LONDEMA

Van de tekenplank

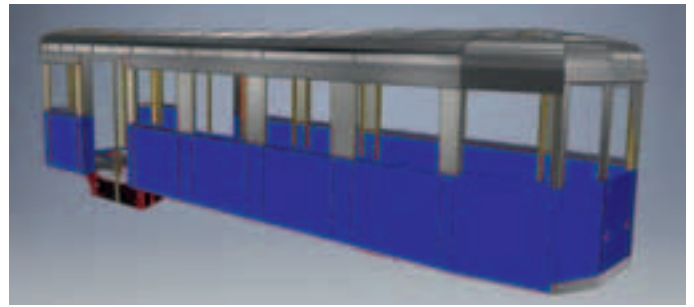
Als tekenaar raakte ik bij het project betrokken door het kwartaalblad van de Tramweg Stichting. Vorige zomer verscheen daarin een artikel over de mock-up van de A600. Dat wekte mijn interesse en meteen heb ik de website van de SDNBT bezocht. Daar bleken veel originele Beijnes-tekeningen beschikbaar. Wat doe je dan als je ooit bezig bent geweest met het tekenen van trammodellen en iets nieuws op wil pakken?

Tekenkamergebruiken

Het tekenen is begonnen met het uitwerken van een aantal interieurdetails: het bagagerek, handgreephouders, enzovoorts. Dat sloeg zo aan dat ik de vraag kreeg om de bak ter hand te nemen. Je weet dan nog niet waar je aan begint, gaandeweg ontdek je de wereld van tekenkamergebruiken van zo'n 85 jaar geleden. Het is een puzzel om in al die tekeningen het systeem te vinden, maar als je dat te pakken hebt, werkt het heel plezierig. Het wekt respect op hoe de mannen in die tijd met hun tekenafels, -machines, trekpenen, passers en rekenlinialen aan het werk moeten zijn geweest. Bedenk dan hoe snel de bouw is gerealiseerd en je kunt daar alleen maar bewondering voor hebben.

VT en TT

Wat zegt het u? Een onderdeel VT en TT, een omkaderde maat, onderdelen zonder maten? De systematiek was strak en werd volgens een ijzeren leer gevolgd. VT is volgens tekening, TT is tegengesteld (gespiegeld) aan tekening. Maten worden consequent steeds in maar één tekening genoemd. Logisch, zo werd verwarring voorkomen. De omkaderde maten

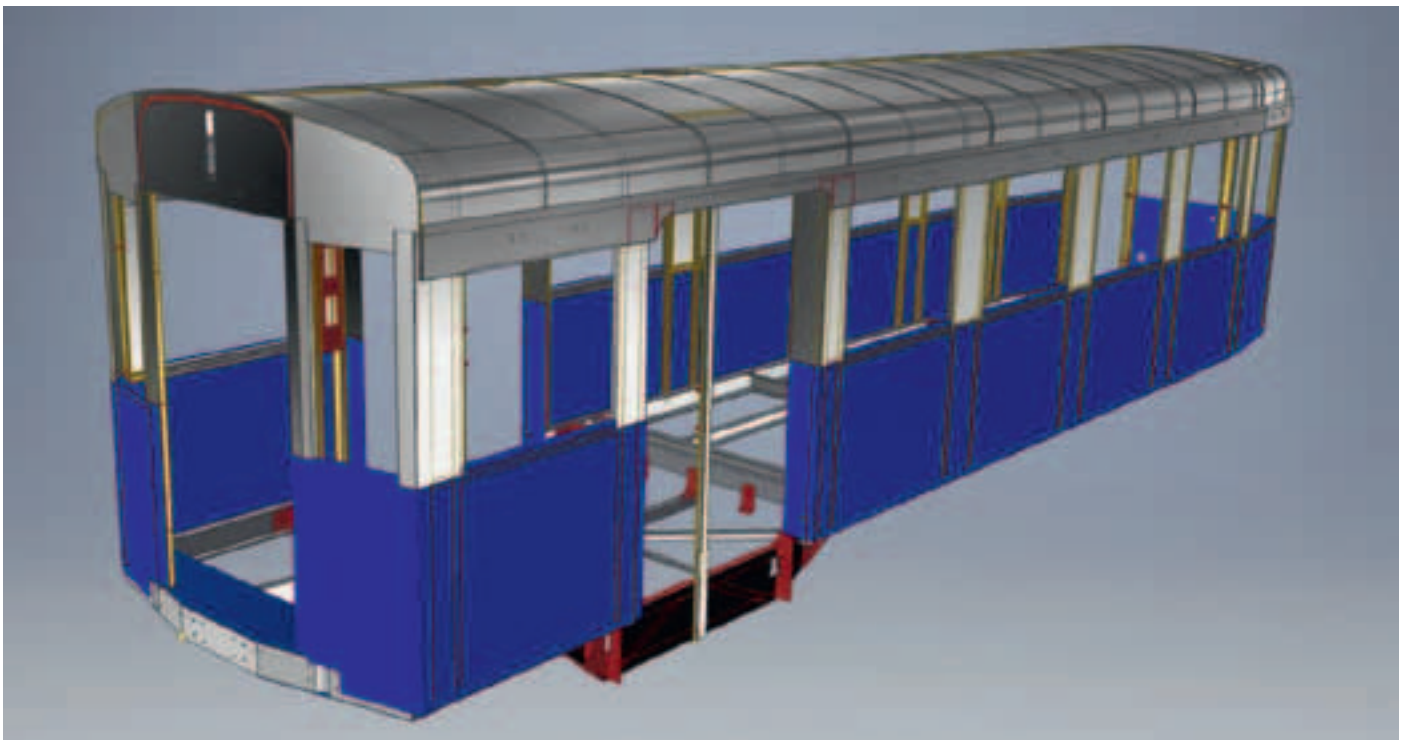


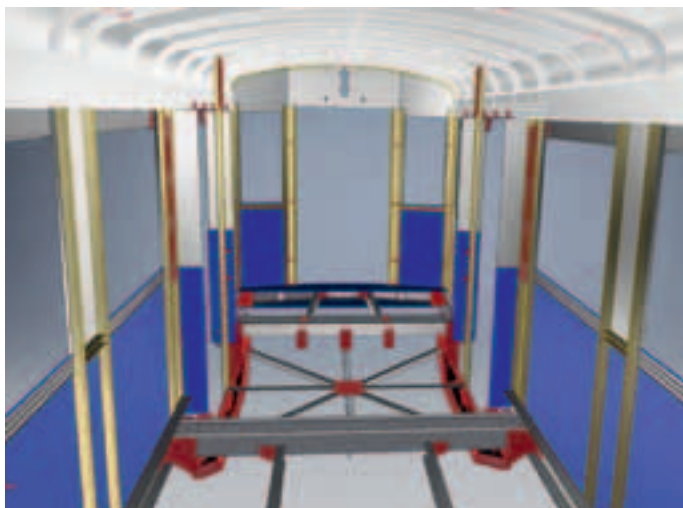
waren aardig. Het bleek daarbij om gereproduceerde onderdelen van de hoge 500' en te gaan, maar dan iets aangepast.

Normaal zijn dergelijke oude tekeningen aangetast en gescheurd. Hier ook, maar er zijn er bij die zo mooi zijn dat ze maar een paar jaar oud lijken. Als je zo diep in de materie duikt, is het raar dat deze trams nog geen dertig jaar geleden hebben en inmiddels al ruim 58 jaar geleden verdwenen zijn. Zo jammer, dat daarbij zoveel mooie, speciaal voor deze tram gemaakte onderdelen zijn verdwenen. En al dat hout, kom daar maar om. Gelukkig is nog wel het nodige bewaard gebleven.

Ontbrekende nummers

Van de A600 zijn ruim tweehonderd tekeningen beschikbaar. We weten dat we enkele details missen. Toch ontbreken in de tekeningenreeks van de A600 maar achttien nummers. De vraag rijst of alles wel op tekening is gezet. Opvallend bij het doornemen van het tekeningenbestand was ook dat lang niet alle tekeningen 'netjes' geïnk zijn. Zou dit een vorm van



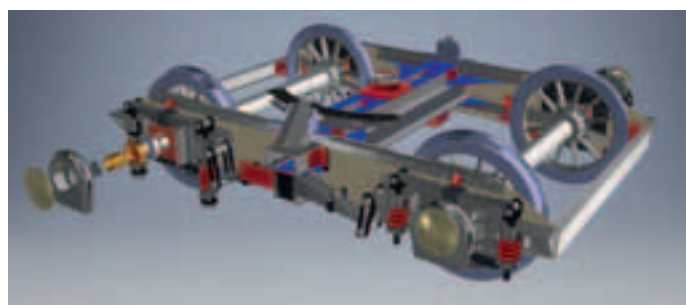


is door remsystemen. Beclawat (raamprofielen) is nog steeds een grote naam voor bijvoorbeeld ramen in schepen en spoormaterieel. Mannstaedt (staalprofielen) levert nog tal van profielen, onder meer voor de auto-industrie. Eduard Wille uit Wuppertal (automatische remverstellers) bestaat voort onder de naam Stahlwille en is bekend van gereedschappen als steek- en ringsleutels. Ook is een verwijzing naar getrokken messing en aluminium raamprofielen uit een NS-bestek van misschien het stroomlijnmaterieel uit de jaren dertig aangekomen.

Inmiddels leeft de A600 virtueel weer als bijna tastbaar stuk rijdend erfgoed. Het moment waarop dit unieke project realiteit wordt komt dichterbij!

ROB DE JONG

efficiënt werken zijn geweest of was het een gevolg van de zuinigheid in de crisisjaren? Het valt op dat sommige tekeningen echt kladversies zijn, terwijl andere met grote zorgvuldigheid in inkt zijn gezet. Overigens varieert de look and feel van de tekeningen ook per vakdiscipline, bijvoorbeeld staalbouw of betimmering. Het tekeningenbestand overziend kun je vaststellen dat minimaal zestien tekenkamermedewerkers aan het A600-project hebben gewerkt.



Tekening van het loopdraaistel dat onder de geleiding komt.

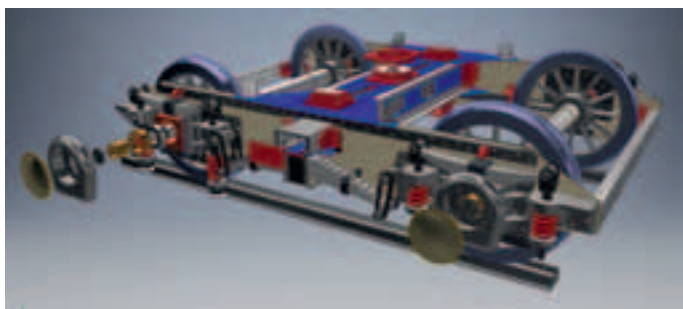
3D objecten

Veel tekeningen zijn inmiddels omgezet naar 3D objecten, die vervolgens zijn samengesteld tot de bakken van de A619 en de A620 alsmede de motortrucks en de volgtruck (een Beijnes-term). Dat doen we niet alleen voor de mooie plaatjes. Het per computer samenbouwen van in 3D getekende onderdelen is van grote waarde, omdat het erop lijkt dat niet alle wijzigingen in de fabriek zijn teruggekomen naar de tekentafel. Daarnaast missen we wat tekeningen, onder andere van de volgtruck, maar door de tram virtueel te bouwen kunnen ook die onderdelen goed worden gereconstrueerd.

De tekeningen verwijzen soms naar toeleveranciers die nu nog op internet te vinden zijn. Dat geldt voor Peijninghaus voor de aspotten, overgenomen door Knorr dat op zijn beurt bekend



Het prototype van een zitbank in aanbouw.



Tekening van een motordraaistel

Projectnieuws

Het project begint de eerste tastbare resultaten te tonen. Van de Tramweg-Stichting (TS) kregen wij recent vier wielen die heel bruikbaar zijn als wielen voor de volgtruck. Dat bespaart ons zo 'even' € 40.000,-. Ook is er een oplossing gevonden voor het motorenprobleem. Van gesloopt HTM-materieel hebben wij eveneens via de TS vier geschikte Siemens DY552 motoren geschonken gekregen. Ook dat scheelt ons weer heel veel geld.

Het herontwerp van de tram: het overzetten van de Beijnes-tekeningen in een 3D-CAD-systeem is door onze tekenaar Rob de Jong heel voortvarend opgepakt. Zo voortvarend, dat het inmiddels voor wat betreft het constructieve deel vrijwel is afgerond. Het resultaat mag er zijn, getuige deze voorbeelden.

Tegenslagen zijn in dit soort projecten onvermijdelijk. Alleen bij projecten van een miljard hou je daar geen rekening mee, zo lijkt de praktijk te leren. De relatie die voor ons tegen sympathieke voorwaarden het interieur zou bouwen, heeft helaas om gezondheidsredenen af moeten haken. Inmiddels hebben we het aanbod gekregen van de nieuwe vaste timmerman van Tramwerk om dat voor ons te gaan doen. Dat hij dat kan, kunt u nu al zien in de Lijsterbesstraat in Den Haag, want de in restauratie zijnde HTM 294 draagt zijn handtekening. De timmerman (Kees van Egmond) is al begonnen met het maken van een prototype van een dubbele eenzitsbank. Omdat uiteindelijk het complete interieur (banken, tussenschotten en dergelijke) in zijn werkplaatsje achter in de tuin in Santpoort-Noord gemaakt gaat worden, zullen het noodgedwongen IKEA bouwpakketten worden. Dit keer zonder montagehandleiding, tenzij je de Beijnes-tekeningen kunt lezen. Die banken gaan daarna naar een stoffeerder voor het aanbrengen van de rug- en zitkussens.



Er zijn diverse aspecten nog niet opgelost. Zo hebben we tot op heden geen dubbelwerkende remcilinders weten te vinden. Aangezien het nadrukkelijk de bedoeling is om de A619/620 weer net als standaard was op het normaalspoornet van de NZH, remsysteem II te geven, zijn deze cilinders essentieel. Ook is de uitvoering van de tractie-installatie nog onderwerp van studie. Belangrijk is dat we de beschikking kunnen krijgen over originele BBC controllers. We hebben een voorbeeld en namaken is mogelijk, maar wel kostbaar.

U ziet het: de Allemansgeest is inmiddels uit de fles!

WIM BEUKENKAMP

Aanvullingen en correcties

Otto Dijkstra heeft enkele aanvullingen en correcties op het artikel over de slooptransporten op 13 november 1961 in *Bouwen die Blauwe!* nr. 1-2018.

a) 1-2018, blz.: 5

In de linker kolom in de opsomming van de materieelritten op 13 november 1961 ontbreekt na de regel: Om ongeveer acht uur 's morgens vertrekt de combinatie A 618/617 + B11 + A 613/614 als eerste uit de remise naar Allemansgeest. Gevolgd door de combinatie A612/611 + B25 + A 604/603. Zie de opsomming op <http://www.blauwetram.nl/100092.htm>.

b) 1-2018, blz.: 5

De vraag in dezelfde tekst (rechter kolom) waarom de H303 toen niet meteen de A1002 en C109 meegenomen heeft naar Allemansgeest kan worden beantwoord met de opmerking dat dit niet mogelijk was. Uit Voorburg komend kon alleen achteruit worden gereden naar het spoor richting Voorburg. Omlopen kon daar niet. Dat wil zeggen de A1002 en C109 konden slechts van het zijspoor op het spoor uit Voorschoten worden gezet, waarna de H303 over de wisselverbinding zijn weg kon vervolgen naar Voorschoten. De combinatie A1002 en C109 kon daarna worden opgehaald door de uit Voorschoten komende A513. Die kon ze dan aankoppelen, doorduwen over de wisselverbinding en vervolgens weer vooruit naar Voorschoten rijden.



A1002 + C109 op zijspoor, H303 met A327 naar Voorburg, daar wordt B26 opgehaald en daarna doorgereden naar Den Haag. In Leidschendam (zie foto) lag alleen een wisselverbinding van het linker naar Voorburg en rechts het naar Voorschoten leidende spoor. Omlopen kon daar niet. Foto L.J.P. Albers, collectie Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram

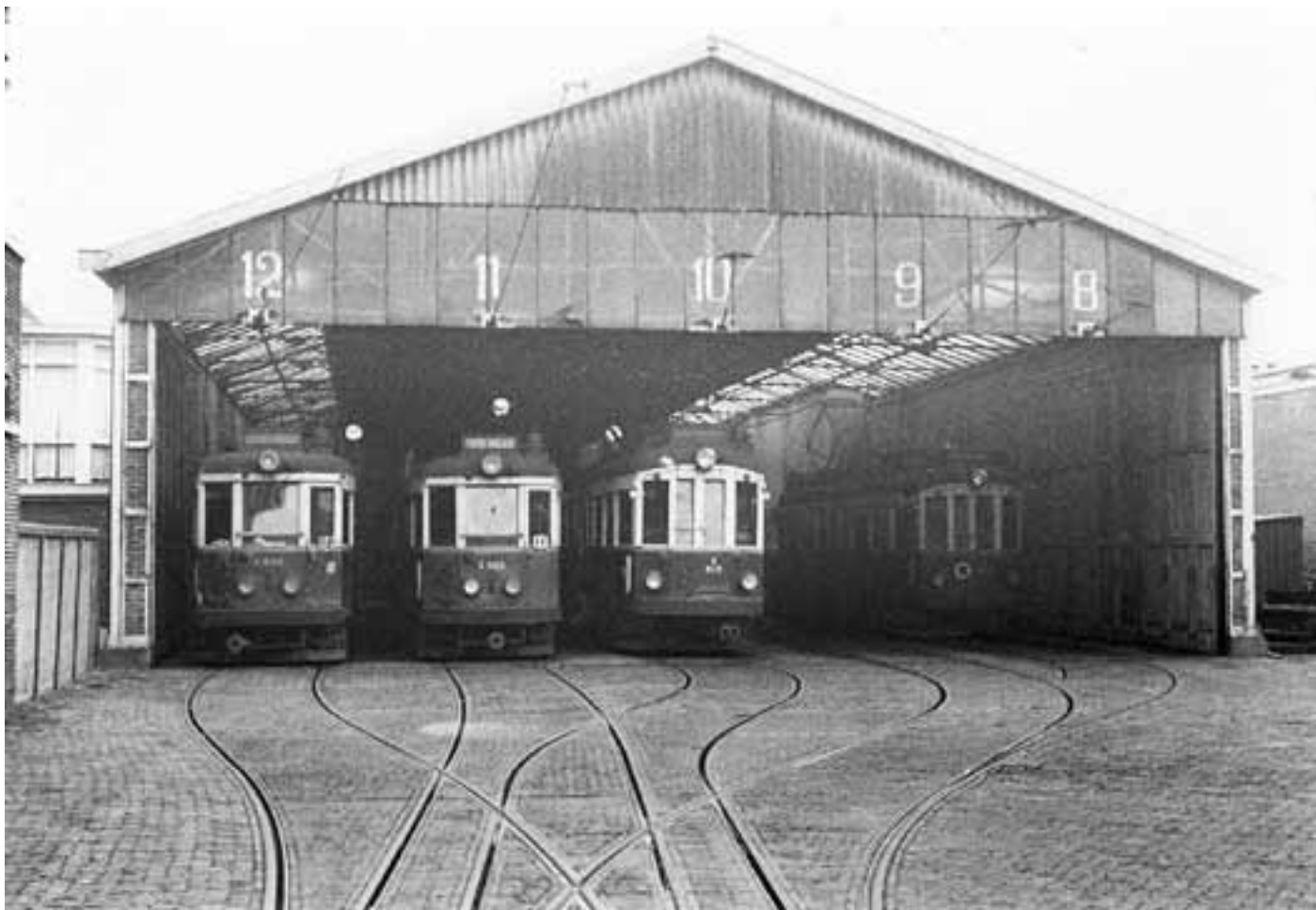
c) 2-2018, blz.: 5

De rechter kolom vermeldt de komst van het nieuwe materieel in 1951, dat moet 1931 zijn.

d) 2-2018, blz.: 6

De rechter kolom vermeldt dat de opheffing op 8 oktober 1960 plaatsvond, dat moet op 7 oktober 1960 zijn of per 8 oktober 1960.

De remises van de NZHTM: Voorburg

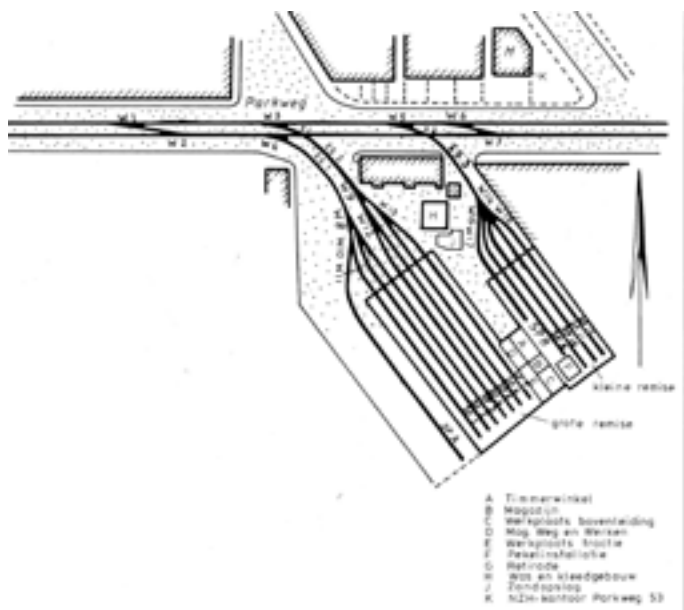


Kleine remise met A604/603-A608/607-A515-A512 foto coll His. Genootschap De Blauwe Tram

Voor de op 7 december 1882 geopende smalsporige stoomtramlijn van de IJsel Stoomtramweg-Maatschappij (IJSM) van Leiden Haagweg naar Voorschoten station werd aan de Achterstraat in Voorschoten een remise met werkplaats in gebruik genomen. Toen de lijn van Voorschoten dorp werd doorgetrokken naar Voorburg en Den Haag en in het centrum van Voorburg in 1884 aan de Achterweg (de latere Parkweg) een nieuwe remise met werkplaats gereed kwam, werd de remise in Voorschoten gesloten. De remise in Voorburg lag verscholen achter de huizen tussen de Zwartelaan en de Fransche Kerkstraat.

Op 26 september 1893 werd de IJSM overgenomen door de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen (MET). Na verbouwing van de lijn naar normaalspoor en elektrificatie volgde op 1 januari 1924 de overname van de exploitatie door de NZHTM. Tijdens de verbouwing van de lijn in 1923 en 1924 werd de remise ingericht om onderdak te verlenen aan elektrische trams. Het complex bestond uit twee rijtuigloodsen met kleine werkplaatsruimten voor onder meer de afdeling Weg & Werken en de afdeling bovenleiding. Ook bevond zich daar een wachruimte voor reizigers. Op het voorterrein stonden dienstwoningen, een

was- en kleedgebouw en een zandopslag. Tegenover de remise op de Parkweg 53 bevond zich het NZH-haltekantoor. Behalve het kantoor van de chef van de uitvoerende dienst waren hier loketten voor de kaartverkoop en het afrekenen van de conducteurs.





Grote remise met A605/606-A617/618-A513 foto J. Vogels

De remise Voorburg was de thuishaven van de lokaaldienst Voorburg - Scheveningen en van 1924 tot en met 1928 voor de tussendienst Den Haag Station Staatsspoor - Scheveningen. Ook had hulp- en dienstmaterieel hier een onderkomen. Door de beperkte ruimte had de remise interessante wisselverbindingen. De verstrengeling van de inrijsporen vroeg de nodige aandacht van de wagenvoerders. Met het oog op de scherpe bogen moest hier met lange rijkstrijtuigen uiterst voorzichtig worden gereden.

Opmerkelijk was de nummering van de sporen. Oorspronkelijk liepen de nummers op van links naar rechts, maar in 1946 werd dit gewijzigd. Het opstelspoor rechts buiten de

remise werd toen met 0 aangeduid, de in de hallen gelegen sporen werden van rechts naar links 1 tot en met 12 genummerd.

Het was een beetje Spartaans daar in Voorburg, zo ontbrak een adequate verwarming en in de werkputten was geen verlichting. Dit is tot het einde van de exploitatie in 1961 zo gebleven. Achteraan in de remise was boven spoor 2 geen bovenleiding in verband met het uitvoeren van werkzaamheden aan de daken van de rijkstrijtuigen.

Het was interessant als een lokaaldienst een volgrijtuig kwam ophalen of terugbrengen. De tram reed dan met passagiers het remiseterrein op, soms zelfs tot in de remise waar het aanhangrijtuig werd aan- of afgekoppeld. Nadat



Interieur grote remise met A617/628-A509-A603/604 2 oktober 1950 Foto J.C.T. van Engelen



Spoor A met de A1002 en de pekelwagens H4-H6-H7 Foto J. Vogels

in 1957 en 1958 de lokaaldienst was gestaakt, werd het materieel van deze dienst naar de remise in Leiden overgebracht en terzijde gesteld. Het NZH-kantoor aan de Parkweg werd gesloten, de remise ging op non-actief en fungeerde uitsluitend als stallingsruimte van overtollig materieel. Na de opheffing van de lijnen van Leiden naar Katwijk en Noordwijk en van de stadsdienst in Leiden in oktober 1960 werd de remise weer in gebruik genomen en heeft zo het einde van de tramexploitatie op 9 november 1961 gehaald. Het complex deed daarna tot 1985 nog dienst als busgarage. De bussen kregen in dat jaar in Leidschendam een nieuwe garage, de remise werd vervolgens in 1987 gesloopt.

DICK VAN DER SPEK



Na de sluiting van de meeste tramlijnen in en om Leiden kwam in het laatste jaar van de tramexploitatie de remise Voorburg weer in dienst. We zien o.a. de A512 en de A601/602. Foto J.A. Bonthuis



Vier dagen voor het einde fotografeerde op 5 november 1961 L.J.P. Albers de tramremise Voorburg, het laatste bolwerk van de Blauwe Tram.

Nieuws uit NZH Vervoer Museum Haarlem

Aantrekkelijker voor bezoekers

Het is dit jaar nog aantrekkelijker geworden om het museum te bezoeken. Bezoekers met een museumjaarkaart krijgen korting op de toegangsprijs. Op zaterdag is het mogelijk om vanaf station Haarlem Spaarnwoude met een bus(je) te worden opgehaald voor vervoer naar het museum en later weer terug. Tenslotte kan elke eerste zaterdag van de maand een rit met een historische bus door Haarlem en omgeving worden gemaakt. Meer informatie hierover is op de site van het museum te vinden.



Restauratie Métallurgique A14

De restauratie van deze tram uit 1903/'04 vordert langzaam. Enerzijds zijn er slechts enkele medewerkers die zich met deze restauratie bezighouden (een meubelmaker/timmerman is van harte welkom). Anderzijds wordt gewerkt aan het inbouwen van het interieur. Dit is een tijdrovend karwei met veel passen en meten: geen onderdeel is gelijk aan een ander, mede doordat de tram in de loop van meer dan honderd jaar iets vervormd is.



Interieur van de A14 in aanbouw met reeds geplaatste bankframes.



Restauratie bus 6915

Het streven is om de restauratie van deze DAF-bus uit 1972 in april of mei van dit jaar af te ronden. Na goedkeuring door de RDW kan de bus dan worden ingezet voor museumvervoer. Bus 6915 behoort tot de serie 6999-6805, de

eerste serie standaardstreekbussen die geheel van Nederlandse makelij is. De 6915 heeft eerst in het gebied Leiden-Den Haag gereden en vanaf 1980 in Waterland. Het is de enige van deze serie die als museumbus bewaard is.



Nieuwe wisseltonstelling

Vanaf 1 juni is de nieuwe wisseltonstelling 'Van Schoten tot Heemstede, de Haarlemse noord-zuid-lijn' te bekijken. In 1878 komt er een paardentramlijn tussen het station en de Dreef. Daarna volgen de stoomtramlijnen naar Leiden (vanaf 1881) en Alkmaar (vanaf 1896). In 1913 komt de elektrische tramlijn tussen het Soendaplein en de Haarlemmerhout in bedrijf. De lijn wordt in de volgende jaren in twee delen aan

de zuidkant verlengd naar Heemstede om vanaf 1922 te eindigen op de Glipperweg. Aan bod komen de pogingen van de NZH om deze lijn aan de noordzijde te verlengen, eerst naar Haarlem-Noord en later zelfs naar IJmuiden. De stadlijn wordt in 1948 opgeheven, waarna begin 1949 ook de elektrische tram naar Leiden verdwijnt. Sindsdien is daar busvervoer.