

Als bestuur van de **NVBS-afdeling Den Haag** zochten we naar een manier om onze leden toch een vorm van 'railvertier' te bieden, nu in deze bizarre tijd de bijeenkomsten helaas niet kunnen doorgaan. We hebben daarom het plan opgevat om met een zekere regelmaat wat foto's met een bijbehorend verhaal via de mail rond te sturen. De bestuursleden zullen, voor zover zij over eigen foto's beschikken, afwisselend een bijdrage leveren. En wilt u ook één of meer foto's met verhaal delen met andere leden? Graag! Laat het ons maar weten. De eerste bijdrage treft u hieronder aan. Het zijn wat persoonlijke herinneringen aan een voorbije Haagse tijd.

RAILVERTIER 1

Deze maand is het precies 55 jaar geleden dat er afscheid werd genomen van het laatste vooroorlogse trammaterieel bij de HTM in reguliere dienst. Op 30 oktober 1965 reden de combinaties 800-en met 750-ers voor het laatst op lijn 11. Met flink sparen en een baantje in de zomervakantie van 1965 had ik als 15-jarige eindelijk voldoende geld om een kleinbeeldcamera met 3 (!) filmpjes te kopen. Veel moois bij de HTM was in de jaren ervoor al verdwenen zonder dat ik het zelf goed had kunnen fotograferen. Zelfs de buitenlijners op de Delftlijn had ik alleen maar met het boxcameraatje van mijn ouders gefotografeerd. Begin oktober kwam de bestelde kleinbeeldcamera en kon ik aan de gang: ik had nog 3 weken de tijd.... Het waren met name de weekenden die ik moest benutten, want zelfs op zaterdagochtend was er toen nog school en er bestond ook nog zoiets als huiswerk.

De beschikbare filmpjes heb ik bijna volledig opgeschoten aan lijn 11; gelukkig wist ik dat op 30 oktober ook tramlijn 14 zou worden opgeheven. Het verband tussen beide veranderingen is me overigens pas later duidelijk geworden: de opheffing van lijn 14 (onderdeel van de eerste fase van Plan Lehner, de grote reconstructie van het Haags openbaar vervoer in de jaren zestig) maakte PCC's vrij voor dienst op lijn 11. Ik heb dus ook nog een paar foto's van lijn 14 kunnen maken. Dat deze eerste kleinbeeldfilmpjes het begin van een behoorlijk grote verzameling railfoto's zouden worden, kon ik toen uiteraard niet voorzien. De laatste jaren ben ik volop bezig de in 1965 begonnen negatiefverzameling te scannen. Dat levert overigens vaak plezierige verrassingen op: jarenlang gaf ik liever geld uit aan filmpjes dan aan vergrotingen (al deed ik het dokawerk wel zelf); van het grootste deel van mijn negatieven had ik vóór het scannen nooit het positief gezien. In Haagse Tramhistorie heb ik een paar jaar geleden in een tweetal artikelen over lijn 11 al wat van mijn eerste kleinbeeldfoto's gepubliceerd en bij een varia-avond van onze afdeling heb ik er ook al wat vertoond, Maar er zijn er nog meer!



Het schemert nog op zondagmorgen 17 oktober 1965, als motorwagen 823 als eerste uitrukker van de dag aanhangwagens 775 voorlopig parkeert op het opstelspoor in de lus van het eindpunt Zeerust. De eerste slagen werden op zondag meestal zonder aanhangwagens gemaakt.



Wat later staan er al 4 aanhangwagens; er waren dus al 4 stellen uitgerukt (*of toch niet.....zie verderop*). De 829 staat intussen bij de halte in afwachting van vertrek.



Want ook dit bleek mogelijk: gespannen wachtend op een uitrukkend stel op het Gevers Deynootplein werd ik verrast door een 800 met twee aanhangwagens. Ik drukte helaas te snel af, zodat een bovenleidingmast het zicht op een deel van de tweede aanhangwagen belemmert. Maar: ik fotografeerde desondanks wel één van de laatste konvoien die bij de HTM gereden hebben; let ook nog even op de dranghekken bij de halte op de voorgrond. De opname is gemaakt op zondag 24 oktober, de laatste zondag met het oude materieel, in dit geval de 806 met de 769 en 780. En waarom uitrukken met twee aanhangwagens? Het antwoord vindt u hieronder.



De wisselwagen (=de extra aanhangwagen) bij Hollands Spoor moest natuurlijk op enig moment ook daar terechtkomen. Dat gebeurde doordat deze wagen als tweede aanhangwagen meegenomen werd naar Zeerust, meestal door het stel dat als laatste uitrukke. De motorwagen van dit konvooi (naar ik begrepen heb de bij de HTM gebruikelijke term voor motorwagen met twee aanhangwagens) parkeerde beide wagens daar. De eerste losse motorwagen die in de loop van de zondagmorgen een aanhangwagen meenam van Zeerust naar HS, liet die aanhangwagen daar achter en keerde als losse motorwagen terug naar Zeerust, waar hij natuurlijk weer een aanhangwagen meenam. Ik vraag me overigens nog steeds af hoe de laatste wisselwagen 's avonds naar de remise meegenomen werd. Wellicht is er een lezer die dat weet. Ik houd me aanbevolen. Op bovenstaande foto is de 811 + 767 te zien bij het vertrek van onder de kap van HS. Rechts is nog een deel van een wisselwagen te zien. De bestratingswerkzaamheden links hebben te maken met de aanleg van het verbindingsspoor van de baan van lijn 11 naar het Stationsplein: de PCC's op lijn 11 konden uiteraard niet meer onder de kap hun eindhalte hebben. 10 oktober 1965.



En dan wil ik nog even terugkomen op lijn 14: zoals boven al opgemerkt, was die tramlijn 'slachtoffer' van het Plan Lehner. Ik moet bekennen dat ik pas na opheffing goed ging beseffen wat een prachtige tramroute er met lijn 14 verdwenen was. Ik had er meer foto's van moeten maken, maar gelukkig heb ik er nog een paar, zoals bovenstaande.

PCC 1175 rijdt over de Groot Hertoginnebrug op weg naar zijn eindpunt DE SAV. LOHMANPL. , zoals de richtingfilm toont. Op de achtergrond is nog iets te zien van de prachtige bomen, die jarenlang de middenstrook van de Groot Hertoginnelaan sierden, maar helaas opgeofferd moesten (?) worden aan de eisen van het toenemende autoverkeer. De Groot Hertoginnelaan is sinds het verdwijnen van de tram en de bomen een sfeerloze kale racebaan, met gelukkig nog wat aardige architectuur. De foto is gemaakt op de laatste dag van het bestaan van tramlijn 14: 30 oktober 1965.

Edward Kuijper

oktober 2020