

# Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen

2023





*Op 6 december 2012 opende koningin Beatrix de Hanzelijn op het station van Lelystad. Met de koninklijke trein reed ze daarna via het nieuwe traject naar Zwolle. Na afloop van het officiële gedeelte werd de trein door Sjoerd Bekhof in een winters landschap bij Putten vastgelegd. De rijtuigen SR11+SR10+SR12 worden geflankeerd door de 1751 voorop en de 1732 achterop. Door de lichtval van de weerskaatsende sneeuw lijkt het of de rijtuigen twee kleuren hebben.*

# December/Januari

26	2e Kerstdag	2	Ma	9
27		3	Di	10
28		4	Wo	11
29		5	Do	12
30		6	Vr	13
31	Oudejaarsdag	7	Za	14
1	Nieuwjaarsdag	8	Zo	15
52		1	Week	2



## Vorstelijk vervoer

In 1894 kreeg het Koninklijk Huis voor het eerst de beschikking over een koninklijke trein in de vorm van het salonrijtuig Sr1. Een replica hiervan en de originele rijtuigen Sr8 en Sr9 (uit 1953) staan in het Nederlands Spoorwegmuseum.

De huidige koninklijke trein bestaat uit salonrijtuig Sr10 en is in 1993 verbouwd uit een eerste klas Intercityrijtuig. Op het ontwerp van het door Talbot ingebouwde interieur heeft koningin Beatrix veel invloed gehad. Het heeft een koninklijk uiterlijk – blauw met gele biezen en een kroontje – en smalle toegangsdeuren; extra apparatuur onder de vloer is afgeschermd met schortplaten. Een ingebouwd aggregaat levert, zo nodig, elektrische energie. Er zijn twee slaapkamers en in het midden een salon met grote tafel en zes stoelen. Het overige meubilair bestaat uit een kleine zitbank en twee tafels. Het rijtuig heeft ook een keuken en voor begeleidend personeel een kleine slaapkamer. Voor reizen over de grens is het rijtuig in maar liefst 18 landen toegelaten. Sr10 behoort tot de Dienst van het Koninklijk Huis en is in beheer bij NS. In 2021 zijn nog twee eerste klas Intercityrijtuigen aangepast voor de koninklijke dienst om, ook in het blauw, als begeleidingsrijtuig mee te rijden. De koninklijke trein wordt helaas maar weinig ingezet. De meeste kilometers worden als conditieritten afgelegd.

Onder: Op Koninginnedag 30 april 2004 rijdt de Koninklijke trein tussen Warffum en Groningen met drie Railionlocs, de 6408, 6473 en 6430. De 6473 doet dienst als energieleverancier en dient niet voor de tractie.  
Foto: Jan Wagenaar.



Boven: Replica rijtuig Sr1, Spoorwegmuseum; 3 september 2010. Foto: René Platjouw.

Midden: Interieur van Koninklijk Salonrijtuig; december 1935. Knipsel uit tijdschrift.





*De Haagse 'Buitenlijners' 51-80 werden door vier verschillende fabrikanten gebouwd. Linke Hoffman uit Salzgitter (1923/24), HAWA uit Hannover (1924/25), Wümag uit Görlitz (1925) en Nordwaggon uit Bremen (1924/25) leverden vrijwel identieke wagens die slechts in details verschilden. De foto toont het transport in 1925 van de wagens 71 – 75 van Wümag (Waggonbau Görlitz). Deze fabriek dateert uit 1849 en ging in 1998 op in het Bombardier-concern. Op de voorste wagen is nog net het cijfer '3' zichtbaar, waarmee de 73 is geïdentificeerd. De locatie van de foto is onduidelijk. Collectie SNR.*

# Januari

16 Ma 23

17 Di 24

18 Wo 25

19 Do 26

20 Vr 27

21 Za 28

22 Zo 29

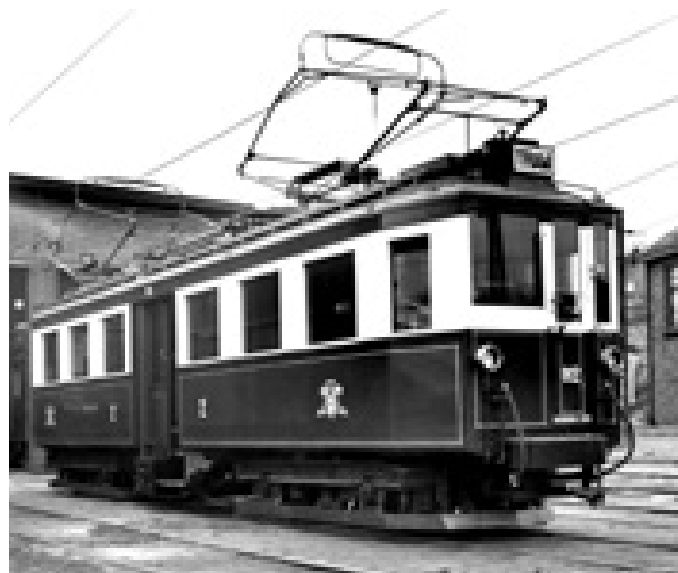
3

Week

4

## Grote interlokale trams

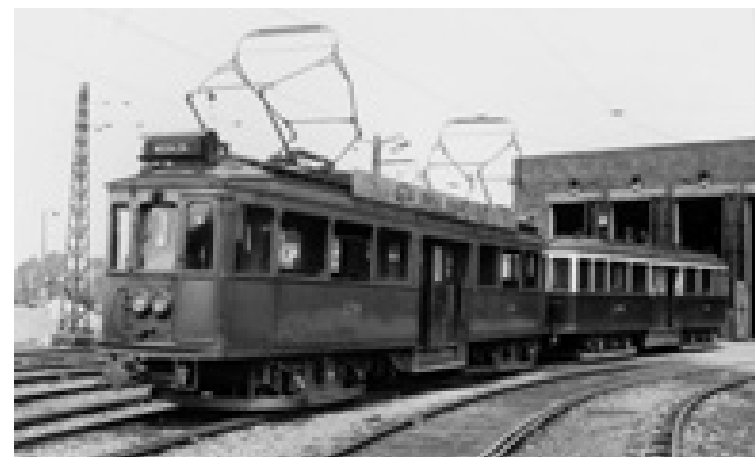
In steden reden aanvankelijk kleine tweeassige trams met een (meestal) bescheiden motorvermogen op lijnen met kleine halteafstanden. Eén of twee lichte bijwagens konden in drukke uren meegevoerd worden. Op de langere interlokale lijnen bleken de tweeassers niet te voldoen. Niet alleen was hun capaciteit onvoldoende, maar hun snelheid bleef laag vanwege het slingeren van de wagenbak zodra men iets sneller ging rijden. Vierassige interlokale trams waren de oplossing. De eerste in Nederland waren de Metallurgique-motorwagens, naar Amerikaans voorbeeld. Ze reden bij de Elektrische Spoorweg Maatschappij voor de lijn Amsterdam – Haarlem. Hiermee konden de snelheid, capaciteit en comfort worden opgevoerd en verbeterd. Rond het midden van de jaren twintig kwamen op diverse Nederlandse lijnen grote zware vierassige interlokale trams in dienst. Opvallend is dat dit bijna altijd trams met een middenbalkon waren. Met een lager gelegen middenbalkon tussen de zware draaistellen werd de in- en uitstap iets gemakkelijker. Hun degelijke constructie maakte ze vrijwel onverwoestbaar. Niet hun technische levensduur, maar de opheffing van lijnen, of moderner materieel, leidde tot buitendienststelling en sloop.



*Boven: Staatsieportret van een MET-200 vierwagenstel uit 1918. MET staat voor Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen. De wagens waren crème/groen geschilderd. Ze sleten hun laatste jaren als bijwagens bij de NZH. Foto: collectie SNR.*

*Linksonder: Op 24 november 1930 staat motorwagen 92 van de NBM te flonkeren voor de remise in Rhenen. Foto: F. F. O. Bruijning.*

*Rechtsonder: Blauwe motorwagen 604 van de LTM staat met crème/groene bijwagens 715 voor de remise Heerlen; 15 juli 1948. Foto: J. Voerman.*





*"Wat kroige me nou?" dacht waarschijnlijk iedereen bij het zien van deze trein. Nieuw spitsvervoer bij de Stoomtram Hoorn–Medemblik? Het lijkt geen impulsieve actie gezien de compressor op de rongenwagen. En een passagier is er ook. Wij weten het niet, ook de maker van de foto is onbekend. Zwaagdijk, april 1993. De foto komt uit de collectie van Piet Kiers.*



# Januari/Februari

30	Ma	6
31	Di	7
1	Wo	8
2	Do	9
3	Vr	10
4	Za	11
5	Zo	12
5	Week	6



## NS-dubbeldekkers

In de jaren tachtig wilde NS de vervoerscapaciteit vergroten. Na een proef met Franse dubbeldeksrijtuigen kwam in 1984 een eigen ontwerp op de baan, waarin de binnenmaten waren aangepast voor het langere Nederlandse publiek. De eerste serie reed in vaste 'stammen' van zes of zeven rijtuigen met een eloc serie 1600 in spitsuur-stoptreinen. Spoedig bleken ze ook geschikt voor massavervoer, want in één trein pasten zo'n 1500 mensen. Het ontwerp werd gebruikt voor een uitbreiding van het materieelpark in het begin van de jaren negentig toen de OV-studentenkaart werd ingevoerd. Dit werden korte stammen met een eloc serie 1700; twee stammen inclusief locs konden gekoppeld worden. Dit DD-AR-materieel (dubbeldeks-agglo-regio) viel op door knalgroene bankjes in de tweede klas. Later werden speciaal voor deze stammen zesassige motorwagens met alleen een bovenverdieping ontwikkeld. In de jaren negentig verschenen dubbeldeksrijtuigen ook incidenteel in intercity's, wat geen harmonieus treinbeeld (een soort Dromedaris als zo'n rijtuig midden in de trein zat), maar wel meer zitplaatsen opleverde. In de zomer werden de zitplaatsen onder vervangen door fietsenrekken. De tweede serie (vanaf 1991) gebouwde dubbeldekkers werd na zo'n twintig jaar gemoderniseerd om voortaan met de zesassige motorwagens als DDZ Intercity (Dubbeldekker Zonering) dienst te doen.

*Boven: Op 6 april 2002 komt ons bij Hollandsche Rading de 1775 met een omgeleide Intercity tegemoet. Foto: Tom Tand.*

*Midden: Het knalgroene interieur in een DD-AR. 19 mei 2018. Foto: René Platjouw.*

*Onder: Om 650 jaar Rotterdamse stadsrechten te vieren wilde men in 1990 een festival op de Maasvlakte houden. Een proefrit op 7 april 1989 moest uitwijzen of de tienduizenden bezoekers over de Havenspoorlijn vervoerd konden worden. De proeftrein met loc 2292 staat te wachten voor de geopende Botlekbrug. Foto: Kees Sinke.*





*CAF-metrostel 76 op de Amsterdamse lijn 50 komt uit Gein en rijdt hier over de fly-over bij de Van der Madeweg. Het stel daalt af naar het station Overamstel onderweg naar de Isolatorweg. Een BN-sneltramstel van lijn 51 uit Amstelveen duikt er onderdoor op weg naar het Centraal Station. Foto: Fred ten Brave.*



# Februari

13	Ma	20
14	Di	21
15	Wo	22
16	Do	23
17	Vr	24
18	Za	25
19	Zo	26
7	Week	8



## Er over of er onder

Dat rail- en wegverkeer elkaar hinderen is bekend. Spoor- en tramlijnen kunnen elkaar ook in de weg zitten. Een kruising wordt vaak vervangen door een viaduct of onderdoorgang. Waar spoorlijnen samenkomen of splitsen kunnen risico's van gelijkvloers kruisende sporen worden ondervangen door 'fly-overs' of 'dive-unders'. Een mooi voorbeeld van zo'n fly-over toont de grote foto bij de metro van Amsterdam, die hier hoog boven trein en metro afbuigt.

Om weg, water en spoor te kruisen kan gekozen worden voor een viaduct. Voor tramlijnen worden meer en meer viaducten gebouwd om een snel vervoer mogelijk te maken.

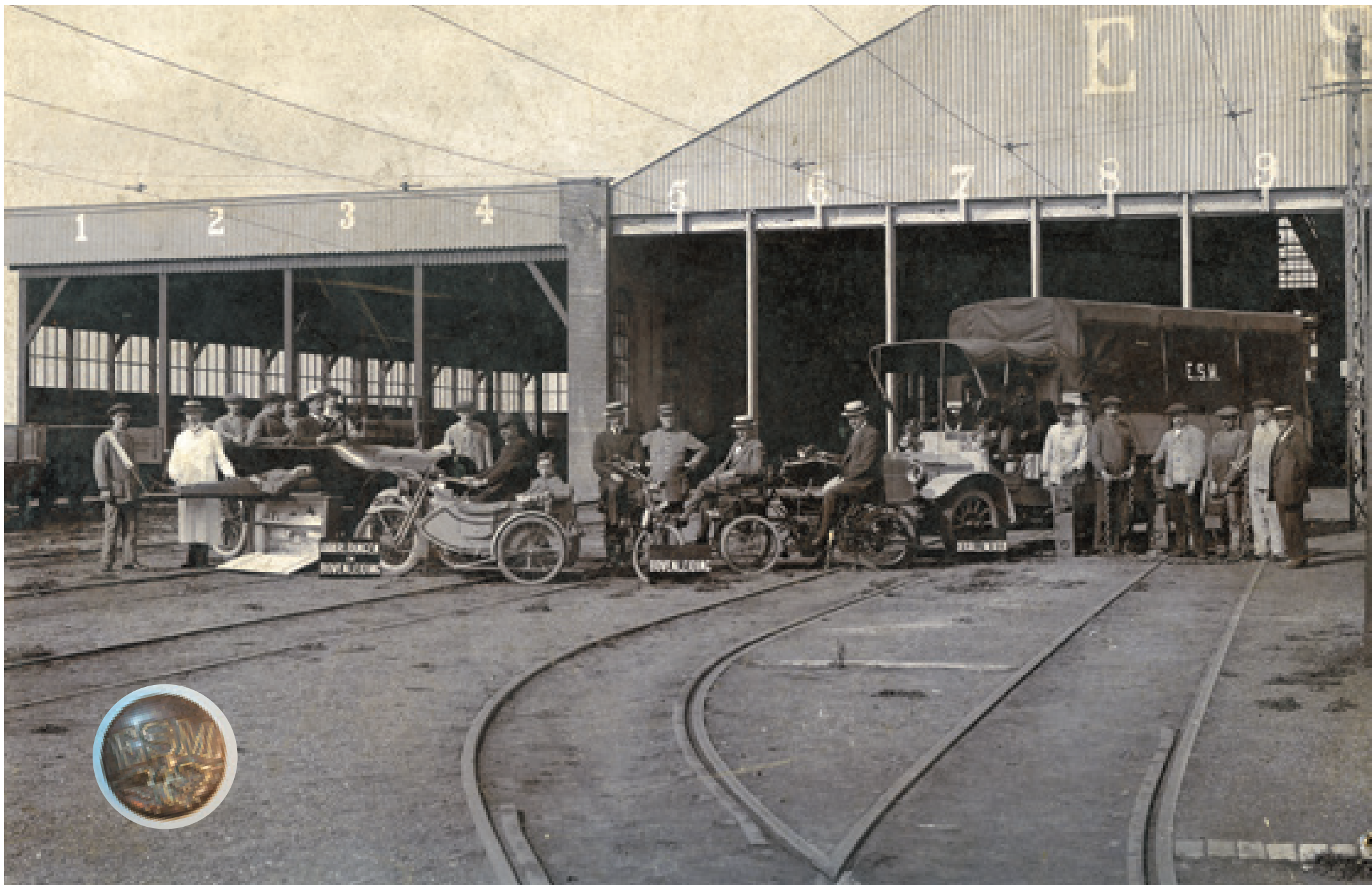
Het 612 m lange tramviaduct overspande sinds 1925 het Gulpdal en werd in 1938 al afgebroken na de opheffing van de LTM-lijn Vaals – Maastricht. Een volgend opvallend viaduct werd in 1969 in gebruik genomen voor de Rotterdamse lijn 5 naar Schiebroek. De tram kruist hier onder andere een kanaal, een spoorlijn en een autosnelweg. In 1976 ging de Haagse tram op het semi-metroviaduct, zoals dat toen genoemd werd, rijden tussen de Wijnhaven en de Juliana van Stolberglaan. In het tracé kwamen de hooggelegen haltes Centraal Station en Ternoot te liggen. De metro's in Rotterdam en Amsterdam maken ook gebruik van viaducten om zonder hinder van het wegverkeer een snelle en veilige exploitatie te kunnen waarborgen.

*Boven: Bij Duivendrecht gaan de verbindingsbogen tussen de lijn naar Utrecht en Diemen Zuid buiten het station om. Loc 1623 heeft in 1993 een sleep onderlossers aan de haak richting Breukelen. Foto: Tom Tand.*

*Midden: Max Ockeloen nam op 6 februari 1969 een foto van een voortsnellende RET-Düwagtram serie 600 uit Schiebroek op het tramviaduct van lijn 5.*

*Onder: Een onbekende fotograaf legde in 1976 deze proefrit vast van PCC 1329 over het nieuwe semi-metroviaduct tussen Den Haag Centraal en de halte Ternoot. Het bouwwerk staat hier nog vrij in het land. Tegenwoordig is de omgeving volgebouwd met kantoren.*





Voor de remisehal aan de Leidschevaart in Haarlem werd omstreeks 1920 deze staatsiefoto gemaakt van de 'hulpbrigade' van de Electriche Spoorweg Mij. Van links naar rechts zien we een auto en een medisch team met een 'slachtoffer' op een brancard. Een motor met zijspan kon technici snel op de plaats des onheils brengen. Het bord vermeldt: Aanrijdingen en bovenleiding. Daarnaast staat nog een aantal motoren met zijspan voor de bovenleidingploeg. Voor de 'deraillementen' beschikte men over een vrachtwagen. Een ploeg technici staat ervoor met een vijzel en kettingen in de hand. Foto collectie SNR. In de inzet een knoop van een ESM-uniform.

# Februari/Maart

27	Ma	6
28	Di	7
1	Wo	8
2	Do	9
3	Vr	10
4	Za	11
5	Zo	12
9	Week	10



## Eerste hulp bij ongelukken

Al vanaf de eerste inzet van trams hadden de vervoerbedrijven speciale voertuigen achter de hand om bij een ongeval te hulp te komen. Een mooi voorbeeld zijn de 'noodwagens' van de Gemeentetram Amsterdam (GTA), door paarden getrokken karren volgeladen met hulpmaterialen en gereedschap zoals vijzels, hefbomen, stophout, asbreuklorrie en kettingen. De GTA maakte er nog tot in de jaren twintig gebruik van. Speciale (steeds krachtiger) kraanwagens waren bij vrijwel alle trambedrijven in gebruik. Na de Tweede Wereldoorlog waren ze vaak afkomstig uit een legerdump, zoals de Macks van het GVB. Deze hadden ook altijd een sleepbeugel bij zich zodat die in geval van beugelbreuk meteen vervangen kon worden. Deze oude kraanwagens verdwenen door strenge milieuregels van het straattoneel. Kraanwagens worden vandaag de dag van derden gehuurd als dat nodig is. Alleen het GVB in Amsterdam beschikt sinds november 2012 nog over een eigen 'bergingsvoertuig', gebouwd door Koks-Zweiweg. Op dit rail/wegvoertuig zijn een bergingslier en een kraan gemonteerd en is allerlei hulpmateriaal aan boord.

*Boven: GTA-noodwagen 1 staat in november 1925 'uitgepakt' voor de woningen aan de remise Havenstraat. Stophout, vijzels en kettingen; van alles was aan boord. Het voertuig kon met de zichtbare bekerkoppeling achter een elektrische tram meegenomen worden. Met de disselboom kon ook paardentraction benut worden. Foto: collectie Karel Hoorn.*

*Midden: Op 18 januari 1975 sleept Mack 76 de slooprijpe drieasser 957 het spoor weer in op het zijterrein van remise Havenstraat. Op het dak van de Mack is de reservesleepbeugel zichtbaar. Foto: Karel Hoorn.*

*Onder: Combino 2098 hangt achter het nieuwe bergingsvoertuig op het Haarlemmermeercircuit. De achterwielen dienen voor de tractie terwijl acht spoorwielletjes het voertuig in de rails houden. Achterop is een stukje van de hydraulische kraan zichtbaar; 13 maart 2014. Foto: René Platjouw.*





*In 1965 verschenen de nieuwe motorposten in een bruine kleur op de baan. Tussen 1976 en 1985 kregen ze een kleurrijker jasje. Deze onbekende motorpost heeft twee postwagens voor rolcontainers aan de haak en komt ons medio 1993 op weg naar Breda tegemoet bij Zegge. Foto: Tom Tand.*

# Maart

13	Ma	20
14	Di	21
15	Wo	22
16	Do	23
17	Vr	24
18	Za	25
19	Zo Zomertijd	26
11	Week	12

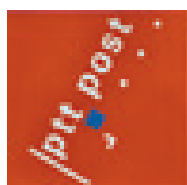
## De trein als postduif

Het vervoer van post per trein heeft in Nederland veel verschijningsvormen gekend. Toen in de jaren dertig gestroomlijnde treinstellen met automatische koppelingen in dienst kwamen, werden tussen 1938 en 1950 in totaal 36 speciale stroomlijn-postrijtuigen aangeschaft, de Pecs (P van post, e van elektrisch en c van closet). Maar ook getrokken postrijtuigen bleven nog lang deel uitmaken van het NS-materieelpark. Het tijdens de rit sorteren van de post was toen nog onderdeel van een efficiënte en snelle postbezorging. In 1956 begonnen NS en PTT het postvervoer los van het reizigerstreinverkeer af te wikkelen, met speciale motorpostrijtuigen, verbouwd uit oude mat'24 'blokkendoos' motorwagens. In 1965 schafte de PTT 35 moderne motorpostrijtuigen (mP's) aan. Onderweg sorteren was er niet meer bij, er werden alleen nog zakken met post in- en uitgeladen. Maar ook hieraan kwam een einde, toen de PTT eind 1979 rolcontainers introduceerde. Dat betekende meteen het einde van de Pecs. De rolcontainers werden via uitklapbare laadbruggen in nieuwe zilver/rode postwagens type Hbbkss (in de wandeling H-Posten genoemd) geladen. Deze reden, met de motorposten als trekkracht met 140 km/h tussen de PTT-expeditieknooppunten. In 1997 kwam ook aan dit vervoer een einde. De flexibele en goedkopere vrachtauto won het van de posttrein.

*Boven: Frans van Loevezijn nam eind jaren '60 deze foto van Pec 906 onder de kap van Amsterdam CS.*

*Midden: Interieur van Pec P8502 in het Spoorwegmuseum Utrecht op 2 mei 2008. Foto: René Platjouw.*

*Onder: Aan het perron van het postkantoor bij Amsterdam oostzijde is men druk bezig met in- en uitladen van postzakken. De foto dateert uit 1968 en komt uit de collectie van de SNR.*







*De Hilversumse 6100'en kwamen in 1934 in hun omloop tot Eindhoven, Kesteren, Enschede en Zandvoort Bad. Ook het rijden van Apeldoorn naar Winterswijk hoorde in dat jaar tot hun reguliere diensten. Loc 6106 staat op 25 augustus 1934 gereed voor vertrek uit Apeldoorn met trein 1911. Aan de haak heeft de loc een stalen D, drie coupérijtuigen en zo te zien ook nog een bagagewagen. Foto J.J.B. Vellekoop; collectie SNR.*



# Maart/April

27	Ma	3
28	Di	4
29	Wo	5
30	Do	6
31	Vr	7
1	Za	8
2	Zo	9
13	Week	14



## Stoom: de kracht uit kolen

Stoomwolken als witte watten, knallende exhaustslagen en de geur van warme olie en kolen, het zijn vrijwel standaardzaken als je stoomlocomotieven beschrijft. We bekijken die stoomkracht tegenwoordig met een nostalgische blik, maar in het stoomtijdperk was het hard werken voor iedereen die ermee te maken had. In de eerste plaats natuurlijk de mijnwerkers, die het zwarte goud uit de diepte omhoog haalden en dat nog steeds doen. De kolenboer die bij de mensen thuis eierkolen, antraciet of briketten afleverde om fornuis en haard te stoken. De machinisten en stokers op locomotieven overal ter wereld, op stoomschepen ergens op de wereldzeeën én in de wereldwijd ontelbare fabrieken die letterlijk draaiden op stoom, ze waren vaak trots op hun werk, hoe zwaar het ook was. Immers, zonder hun inspanning draaide er niets.



Boven: Op de voetplaat van een 3700 staat de stoker zich in het zweet te werken, terwijl de meester zijn pijpje rookt. December 1942. Knipsel collectie SNR.

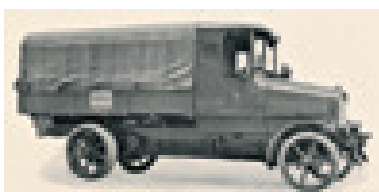
Links: Loc 2126 en 2115 vertrekken op donderdag 14 augustus 1952 om 18.07 uur met trein 3727 uit Arnhem naar Winterswijk. Foto: J. Lub.



*Bij de Gemeentetram Apeldoorn construeerde men in 1919 dit motorlocomotiefje. Motoren en kettingaandrijving zijn afkomstig van Mannesmann 5-tons vrachtwagens uit 1915. Mannesmann Mulag uit Aken (D) had een vertegenwoordiging in Den Haag (Mulag = Motoren und Lastwagen A.G.). Het locje trok meestal slechts één rijtuig, zoals het afgebeelde van Pennock (serie 1-3 uit 1897). Uit deze serie werd zo'n zelfde rijtuig gebruikt voor de bouw van het locje. Er bestaat ook een, helaas slechte, foto waarop het locje drie open rijtuigen sleept. In 1923 werd locje en rijtuigen overgedaan aan de Tramweg Maatschappij de Graafschap. Na een botsing in november 1924 werd ze aan de kant gezet. De locatie is niet erg duidelijk, maar het is waarschijnlijk nabij de remise. Foto: collectie SNR.*

# April

10	2e Paasdag	Ma	17
11		Di	18
12		Wo	19
13		Do	20
14		Vr	21
15		Za	22
16		Zo	23
15	Week		16



## Knutselwerk

De exploitatie van stoom- en paardentrams was duur. Kolen, mechanisch onderhoud of de verzorging van de edele viervoeters, het waren belangrijke kostenposten. Er werd op de centjes gelet en daarom werd er veel geëxperimenteerd met goedkopere tractievormen. De verbrandingsmotor was er een van. Soms werd alleen de motor en transmissie van een automobiel gebruikt (de simpele techniek van het T-Fordje werd veel gebruikt). Was meer kracht nodig dan kwam een vrachtwagen in aanmerking. Meestal werd de motor op een balkon geplaatst en was een eenrichtingswagen het resultaat. Dan was een draaischijfje of sporendriehoek nodig om het rijtuig te keren. Duurder maar praktischer was het plaatsen van twee motoren, een voor elke rijrichting. In 1915 bouwde de Groenlosche Tram een opmerkelijke motortram, waarbij de motorwagons in het midden van een soort trek-duw driedelig tramstel reed. De wagenbak van de motorwagen was dwars geplaatst, links en rechts zo'n 40 centimeter uitstekend om uitzicht op de baan voor de bestuurder mogelijk te maken. De beide éénassige rijtuigjes waren met stalen balken onder het tramstel verbonden. Vanwege brandstofschaarste viel de GrT tussen 1917 en 1919 terug op exploitatie met paardentrams. In 1919 kon weer een motortram worden ingezet. De lijn van Groenlo naar het spoorstation Lichtenvoorde-Groenlo werd in 1922 opgeheven, waarmee deze curieuze trams in de geschiedenis van experimenten verdwenen.

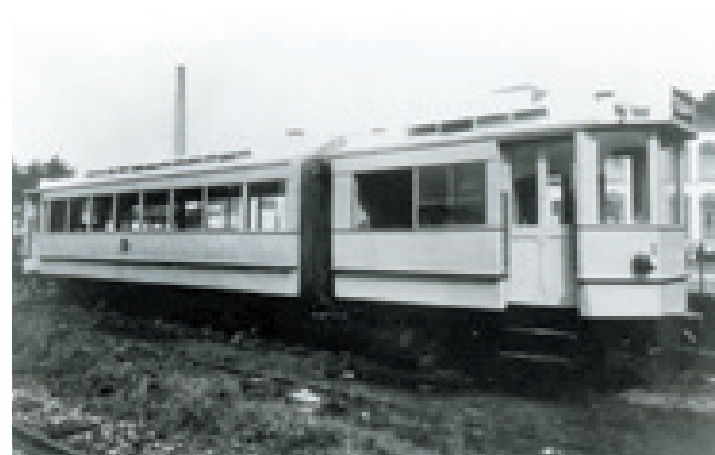
*Midden: Bij de Tramwegmaatschappij De Meijerij bouwde men in 1925 dit motortramstel, motorwagen 27 en bijwagen 26 (Herbrand 1888). De herkomst van de bak van de 27 is onduidelijk (mogelijk een ex RTM rijtuig uit 1896). Waarom de initialen SM zijn en niet TM is niet duidelijk geworden uit de bewaarde gegevens. Foto: collectie SNR.*

*Onder: De aandrijving van deze 'gelede' tram was benzine-elektrisch. Het (ongenummerde) voertuig werd in 1932 door de Stoomtramweg-maatschappij Oldambt-Pekela in eigen beheer samengesteld uit twee rijtuigen (AB4 en AB9, Falcon uit 1882/83). Het deed slechts drie jaar dienst, want in 1935 werd het reizigersvervoer gestaakt. Sloop volgde in 1939. Winschoten. Foto: collectie SNR.*



*Boven: Trots staat de bestuurder van de Groenlosche Tram met de slinger in zijn hand waarmee hij de motor van 9PK kon aanzwengelen. Duidelijk zijn de beide éénassige rijtuigjes te zien op deze foto uit 1915. De tram had geen wagennummer.*

*Foto: collectie SNR.*





*Het verkeer op de Grote Markt in Haarlem spiegelt zich in de drijfmatte straat. Twee agenten treden regelend op om de vele fietsers in goede banen te leiden. De jongen met de fietsmand voorop is onderweg om iets af te leveren op een duurzame manier waarbij hij alleen zijn eigen spierkracht gebruikt. De bestuurder van de A320 staat te wachten voor hij de Koningstraat kan inrijden onderweg naar Heemstede. Deze foto van Willem Jan Borselen dateert uit 1938 en komt uit het Noord-Hollands Archief.*

# April/Mei

24	Ma	1
25	Di	2
26	Wo	3
27	Koningsdag Do Dodenherdenking	4
28	Vr Bevrijdingsdag	5
29	Za	6
30	Zo	7
17	Week	18



## Trams in de regen

Als trambestuurder zit je bij een regenbui altijd droog. Dat kan René (schrijver van dit stukje) na 44 jaar dienst bij het GVB beamen. De lucht betreft en het wordt donkerder. Dan volgen de eerste druppels die de rails aanvankelijk spekglad maken, waardoor je als trambestuurder je rijstijl moet aanpassen. Als het eenmaal 'lekker' doorregent reageren de stalen wielen op de rails weer normaal. Kragen en paraplu's worden opgezet. In plaats van verder te wandelen vlucht men de portieken in of neemt snel de tram of bus om op de plaats van bestemming te komen. Reflecties spiegelen op het natte asfalt en grote plassen spatten op als het verkeer er doorheen rijdt. Dat alles is snel voorbij als de zon weer doorbreekt. Juist die enorme veranderingen van sfeer maken het werken op de tram zo boeiend. Geen twee dagen zijn hetzelfde.

*Linksonder: Het Amsterdamse drieasserstel 896+961 laat tijdens een hevige regenbui het water opspatten in de De Lairessestraat op 11 september 1983. Een nat feestje voor de 70 jaar oude lijn 16. Luchtwagen 750 spiegelt zich in het natte asfalt. Foto: Karel Hoorn.*

*Rechtsonder: Van onder deabri kon René Platjouw op 20 mei 2022 bij het eindpunt Molenlaan in de Rotterdamse wijk Hillegersberg Citadis 2021 van lijn 4 fotograferen.*



*Boven: Bert van Raaij legde in september 1965 de Haagse PCC 1152 op lijn 14 vast in de Frankenslag nabij de Scheveningseweg onderweg naar die badplaats. De spiegeling in de plas, de oude DKW en Renault 8 maken het tot een steervolle foto.*





*De DE61 van HGK-Shortlines met een containertrein op de Dintelhavenbrug in de Rotterdamse haven. Het voorste deel van de trein is gelost op het Rail Service Center in de Waalhaven; de rest gaat naar de Maasvlakte; 28 juli 2001. Foto: Tom Tand.*



# Mei

8	Ma	15
9	Di	16
10	Wo	17
11	Do	18
12	Vr	19
13	Za	20
14	Zo	21
19	Week	20



## Class 66

Deze dieselelektrische locomotieven zijn sinds 1999 te zien op Nederlandse rails. Na de liberalisering van het Nederlandse spoorgoedervervoer in 1995 ontstond er een grote behoefte aan diesellocomotieven die internationaal inzetbaar waren. Voor kleine vervoerders betekende dat namelijk dat ze het hele logistieke vervoersproces met één locomotief konden uitvoeren. De loc's werden gebouwd in Canada door General Motors Division in de productielocatie in London (Ontario) en waren oorspronkelijk bedoeld voor de Britse markt. Doordat het omgrenzingsprofiel daar kleiner is dan op het Europese vasteland werden het lange en smalle locomotieven. De Class 66 werd in Nederland geïntroduceerd door Häfen und Güterverkehr Köln (HGK), het Keulse havenbedrijf met uitbreidingsplannen. Snel daarna brachten diverse leasemaatschappijen de locomotieven naar het vasteland van Europa. Door het op de markt komen van universele elektrische meersysteemlocomotieven zijn ze wat naar de achtergrond verdreven maar ze zijn anno 2023 nog steeds in Nederland te vinden.

*Boven: Op 9 mei 2020 komt de 653-01 van Rotterdam Rail Feeding door Dordrecht met een container trein naar de Botlek. De loc is gestoken in de 'Maja de Bij'-kleurstelling van RRF en is geleast van Beacon Rail Leasing.*

*Onder: De Belgische vervoerder Railtraxx rijdt met Class 66 onder andere door Zeeuws-Vlaanderen. De 266 118 is op 23 april 2021 bij Zandstraat met een container trein onderweg naar de vestiging van DOW Chemical bij Terneuzen. Beide foto's: Bob Visser.*





**4000 S**  
Opening 400-kanon  
Capelle - Schellewaar  
VAN  
Capelle - Schellewaar  
NAAR  
Capelle - Schellewaar  
WEDNESDAG 11 sept. 82  
OP EXTRA TIJDEN  
WEDNESDAG 11 sept. 82

Zolang er maar spoor ligt met aansluiting op het landelijke net kan de Kameel vrijwel overal komen. Op zaterdag 18 mei 1985 rijdt hij tussen het Amsterdamse KNSM-eiland en emplacement Rietlanden met een gezelschap van de NVBS. Foto: Bas Houtepen.

# Mei/Juni

22	Ma	2e Pinksterdag	29
23	Di		30
24	Wo		31
25	Do		1
26	Vr		2
27	Za		3
28	Zo	1e Pinksterdag	4
21	Week		22



## De Kameel

Sinds 1954 is het een graag gezien voertuig op het Nederlandse spoor: de NS 20, bijgenaamd de Kameel. Op basis van een motorrijtuig Plan X (Blauwe Engel) bouwde Allan in Rotterdam in dat jaar een inspectierijtuig voor de NS-directie. Het rijtuig, afgeleverd in de toen gebruikelijke blauwe kleur voor dieseltreinen, kon in bijna elke uithoek van het Nederlandse spoorweginet worden aangetroffen.

De Kameel dankt zijn bijnaam aan de twee verhoogde machinistencabines waardoor er vanuit de beide salons vrij uitzicht is op de baan. In 1973 kreeg de Kameel de gele NS-huisstijl en werd als 'VIP-car' te huur aangeboden. De meest uiteenlopende doelgroepen maakten daar gebruik van. In 1982 was de popgroep Queen te gast, die aan boord een gouden plaat kreeg uitgereikt.

Tot 4 juni 1991 was de Kameel bijna dagelijks onderweg. Het was een populaire trein, ook bij treinliefhebbers die er graag excursies mee organiseerden! De DE-1 20 (z'n officiële naam) ging naar het Spoorwegmuseum maar NS bleef eigenaar. Z'n toekomst zag er toen allesbehalve rooskleurig uit. In 2004 ging de inmiddels motorloze Kameel naar de werkplaats in Haarlem om weer blauw en rijvaardig gemaakt te worden. Het gebruik was dan wel ter goedkeuring van NS. Op 4 juni 2019 werd de 65 jaar oude Kameel in rijvaardige staat volledig eigendom van het Spoorwegmuseum; dat beslist sindsdien over de inzet. Hopelijk zullen we hem nog vaak in het land zien rijden!

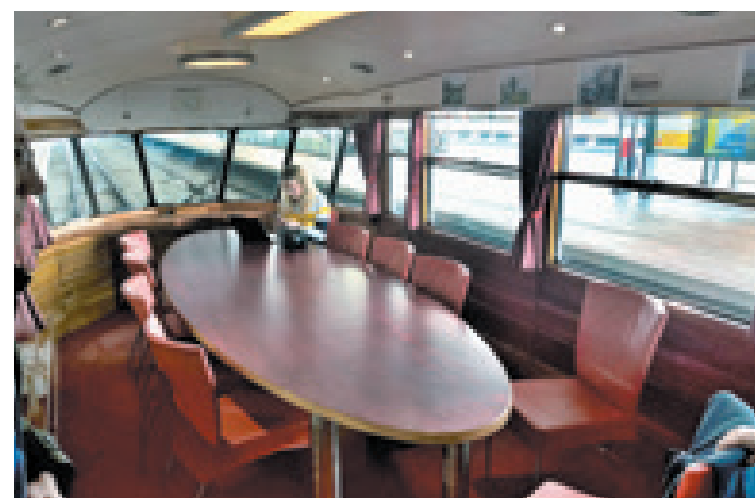
*Boven: Op 29 september 2018 was de Kameel te gast bij de Stoomtrein Goes – Borsele ter gelegenheid van de dieseldagen. Op de foto is hij onderweg van Goes naar Hoedekenskerke in station 's Gravenpolder-'s Heer Abtskerke.*

*Foto: Edwin de Bruin.*

*Midden: De cabine van de Kameel na de modernisering. Foto: Sjoerd Bekhof.*

*Onder: Het huidige interieur van een van de salons op 4 juni 2019.*

*Foto: Karel Hoorn.*





*Plotseling was hij er weer: de Amsterdamse gelegenheidstramlijn 23, ruim 63 jaar na z'n laatste rit. Reed hij toen voor voetballiefhebbers, nu was het vervangend vervoer voor metroreizigers van lijn 50 en 51 die anders door werkzaamheden tussen Overamstel en RAI zouden stranden. En de traspotters pikten enthousiast hun graantje mee. Lijn 23 reed op 13 en 14 november 2021 tussen station RAI en het Amstelstation, een ritje van een kwartier. Tom Tand legde Combino 2079 op de Berlagebrug vast.*

# Juni

5	Ma	12
6	Di	13
7	Wo	14
8	Do	15
9	Vr	16
10	Za	17
11	Zo	18
23	Week	24



## Tramlijnen 23

Bij de groei van een stadstrambedrijf duurt het enige tijd voor je aan lijnnummer 23 toe komt. In Nederland was dat alleen in Amsterdam en Rotterdam het geval.

De eerste Rotterdamse lijn 23 kwam op 24 maart 1930 in dienst op de route Kootsekade – Station Maas. Al in 1936 werd deze lijn opgeheven. De huidige lijn 23 begon op 28 januari 2000 als evenemententramlijn tussen het Centraal Station en Stadion Feijenoord. Vanaf 3 september 2001 werd lijn 23 een reguliere tramlijn, maar nog wel met een beperkte dienstregeling.

Op 1 maart 2004 maakte lijn 23 promotie, werd een trampluслиjn en doorgetrokken over een nieuw traject door IJsselmonde naar Beverwaard. Na verlenging naar Vlaardingen-Holy op 31 oktober 2005 werd het de langste tramlijn van Nederland met een reisduur van 75 minuten. Bezuinigingen betekenden op 9 december 2012 inkorting tot het traject tussen Beverwaard en Marconiplein.

Amsterdam was al op 4 augustus 1921 toe aan een lijn 23. De route liep van de Amstelveenseweg (later Stadionplein) naar de Zoutkeetsgracht. Behalve enige kleine routewijzigingen zou dit zo blijven tot het wegens elektriciteitstekort staken van alle tramdiensten op 9 oktober 1944. Na de oorlog verscheen de lijn, samen met lijn 6, alleen bij evenementen in het Olympisch Stadion, voor het laatst op 4 mei 1958. De grote foto laat zien dat een oud nummer zomaar weer voor tijdelijke lijn werd gebruikt.

*Midden: Motorwagen 1 op de Oosterkade rijdt op de eerste lijn 23 in Rotterdam op 8 januari 1931. De uit 1905 daterende wagen werd enigszins gemoderniseerd in 1922 door de twee grote zijramen door zes kleinere te vervangen. Toen deze wagen museumwagen werd zijn de modernisering teruggedraaid. Foto: H. Waldorp; collectie SNR.*

*Onder: Op 2 juli 2000 werd de finalewedstrijd van het EK 2000 in Feyenoordstadion gespeeld. Twee wagens van lijn 23 met de 1618 voorop spoeden zich over de Coolingsingel terug naar het Centraal Station om een nieuwe lading supporters op te halen. Foto: Karel Hoorn.*



*Boven: Stadionlijn 23 met een van lijn 4 geleend tramstel, een combinatie van een 'grootbordesser' en een 'nougatblok', die maar enkele keren op lijn 23 heeft gereden. Albert Nymeyer fotografeerde op 14 mei 1952 de 291 + 882 in de Jan Pieter Heijestraat.*





*Twee Wadlopers met voorop 3118 passeren op weg naar Nieuweschans de seinbrug ter hoogte van het VAM laadstation. In de verte (richting Groningen Hoofdstation) ligt het viaduct van de rondweg. Op de plaats van deze foto ligt momenteel het station Groningen Europapark. De foto is in 1986 genomen door Sjoerd Bekhof.*



# Juni/Juli

19	Ma	26
20	Di	27
21	Wo	28
22	Do	29
23	Vr	30
24	Za	1
25	Zo	2
25	Week	26



Rangeerlantaarn, bijnaam 'het plaatje'

## Seinpalen, bordessen en bruggen

Waar zijn ze gebleven, de seinpalen met hun rode armen en trekdraden naar het seinhuis als deel van het landschap. Stond de seinarm schuin omhoog, dan wist je meestal dat er een trein in aantocht was. Jarenlang verdienden vele seinhuiswachters hun brood als dienaar van de veiligheid. Zij immers zorgden ervoor dat de seinen in de goede stand stonden. Langs de vrije baan stonden masten waarop een of twee seinvleugels waren bevestigd. Op plaatsen waar sporen aftakten verschenen masten met daarop een bordes met allerlei mogelijkheden van korte of langere masten waaraan de seinvleugels waren bevestigd. In en bij de grote stations, waar voor elk spoor een sein nodig was plaatste men seinbruggen met daarop een beloopbaar pad en vele korte masten. Door de groei van het treinverkeer en de noodzaak van automatisering maakte het zogenaamde klassieke seinstelsel plaats voor op afstand bediende lichtseinen. Het seinhuis werd een verkeersleidingpost; de seinhuiswachter werd treindienstleider. Met de verdere modernisering van de beveiliging zullen ook de lichtseinen (misschien) overbodig worden. Het huidige beveiligingssysteem zal vervangen worden door ETCS (European Train Control System). De verkeersleiding wordt op enkele punten in het land geconcentreerd. Ze komen niet weerom, die markante masten, bordessen en bruggen.

*Boven: In Nijmegen kreeg Sjoerd Bekhof op 2 april 1978 de DB locomotief 216 001 (ex V160 001) voor de lens. Dit was een van de tien proeflocomotieven van deze serie, die al snel vanwege hun neus de bijnaam 'Lollo' kreeg door de gelijkheid van hun bolle neus en de voorgevel van de Italiaanse actrice Gina Lollobrigida. Deze tot een museumcollectie behorende loc ging in Nürnberg verloren bij een grote brand op 17 oktober 2005.*

*Midden: NS loc 3707 komt binnen op Utrecht CS met trein EM613 van Den Haag naar Eindhoven, 30 augustus 1934. Foto: J.J.B. Vellekoop, collectie SNR.*

*Onder: Deze fraaie stroomlijncombinatie van treinstel 418 + pec 924 + treinstel 602 werd op 24 februari 1962 door R. Ankersmit bij Deventer op de gevoelige plaat vastgelegd. De trein is van Nijmegen naar Zwolle onderweg.*





Voor de besteldienst in Rotterdam kocht de RTM in 1913 een tweedehands stoomwagen. Dit voertuig, met het Brabantse kenteken N-744 was afkomstig van Wegenbouwers Vissers in Drunen, die het in 1908 hadden gekocht van Machine- en Zuurstoffabriek W.A. Hoek N.V. te Schiedam. De foto op het terrein aan de Rosestraat is dus waarschijnlijk gemaakt kort na de overname in 1913, want er zit nog geen Zuid-Hollands kenteken op. De zware massieve banden konden een zware lading makkelijk dragen. Het vermogen van de duidelijk zichtbare staande stoomketel (let op de asla onder de wagen) werd met een ketting overgebracht naar de achterwielen. Het bord op de wagen vermeldt: *Besteldienst stoomtram Zuidholl. & Zeeuwsche Eilanden*. De tekst links op het bord is niet te ontcijferen. De wagen werd in 1918 afgevoerd. Triest is het te vermelden dat de 'autobestuurder' Jan Tijl op 2 januari 1918 tijdens werkzaamheden bekneld raakte tussen een perron en een locomotief. In het ziekenhuis overleed hij aan zijn verwondingen. Foto: collectie SNR.

# Juli

3	Ma	10
4	Di	11
5	Wo	12
6	Do	13
7	Vr	14
8	Za	15
9	Zo	16
27	Week	28



## De tram als voorloper van de pakjesbezorgers

Veel trammaatschappijen vervoerden niet alleen passagiers. Juist het vervoer van vracht bleek een belangrijke bron van inkomsten. Zowel van wagenladingen als wat toen 'stukgoed' werd genoemd. Gesloten, open en soms speciaal aangepaste wagens waren te vinden op de tramrails van noord tot zuid en van oost tot west in ons land. Elk bedrijf had zijn eigen tarieven, voor een mand met kippen tot een kist met onderdelen. Ook post of pakketjes werden per tram vervoerd. In de tramrijtuigen was soms een speciale plek of compartiment gereserveerd voor goederen, vaak werd gewoon het balkon gebruikt. Voor- en natransport werd ook door maatschappijen verzorgd met handkarren of met paard en wagen, in later jaren meestal met kleine bestel- of vrachtauto's. De Rotterdamsche Tramweg Maatschappij gebruikte tussen 1913 en 1918 een zware stoomvrachtwagen, zoals afgebeeld op de grote foto. Bij de Geldersche Tramwegen beschikte men over een heel park van vrachtwagens, die nog lang nadat de trams waren opgeheven rondreden en de naam van de GTW in de regio en daarbuiten hooghielden.

*Boven: De laatste rit van Dokkum naar Veenwouden in 1925. De lijn was in dienst vanaf 1880. Achter het rijtuig is een éénassige bagage/goederenwagen aangehaakt. Foto: collectie SNR.*

*Midden: De tram van de Stoomtram Walcheren is op 14 april 1906 in Vlissingen aangekomen. Machinist D.E.C. Heilbron en conducteur W.J. Roose poseren voor de foto. Achter de loc zien we een open bakwagen waarin de meest uiteenlopende zaken vervoerd werden. De hondenkar zorgde voor het voor- of natransport. Foto: Dert, Gemeentearchief Vlissingen.*

*Onder: Bij de Limburgsche Tramweg-Maatschappij maakten de Posterijen dankbaar gebruik van de trams. Een kar vol postzakken staat op het Stationsplein in Heerlen te wachten bij motorwagen 503 naar de Staatsmijn Emma. Datum 26 juni 1942. Foto: J. Voerman.*





*In januari 1950 kwam de lijn Dordrecht—Boxtel onder de draad. Hier werden zogenaamde Arkelportalen toegepast: ronde kolommen met lichtgebogen bovenbalken van beton. De 1132 en 1144 zijn op 3 januari 1993 met een gemengde goederentrein onderweg van de Kijthoek naar Venlo en passeren Prinsenbeek vlak voor Breda. Foto: John Krijgsman.*

# Juli

17	Ma	24
18	Di	25
19	Wo	26
20	Do	27
21	Vr	28
22	Za	29
23	Zo	30
29	Week	30



## Bovenleidingmasten

De eerste elektrische trein in Nederland reed al in 1908 tussen Rotterdam Hofplein en Scheveningen. Die lijn was geëlektrificeerd met 10 kV 25 Hz wisselspanning, wat daarna niet meer is toegepast. De uiteindelijk gekozen 1500 volt gelijkspanning, volgens de toenmalige stand van de techniek (we schrijven over 1921), was naar de mening van NS de meest geschikte. De in het oog springende onderdelen van de bovenleiding, de portalen waar de draden aan hangen, hebben in de loop der tijd een evolutie doorgemaakt. De eerste portalen waren ijzeren vakwerkmasten.

Vanaf 1938, bij de elektrificatie van het zogenaamde Middennet (Den Haag/Rotterdam – Arnhem en Amsterdam – Eindhoven), kwamen de stalen DIN-portalen in zwang die ook nu nog gebruikt worden. Door gebrek aan staal werden vanaf 1942 betonnen portalen toegepast. Dit met het idee om die na afzienbare tijd te vervangen door stalen portalen. Maar ze staan er, meer dan zeventig jaar later, nog steeds. Hun vervanging staat in de planning; betonnen portalen die in slechte staat verkeren worden vooruitlopend hierop vervangen.



Linksboven: Tussen Utrecht en Hilversum staan nog steeds de betonnen driescharnierportalen uit 1942. Op 3 juli 1999 reed Lovers Rail 'proef' tussen beide plaatsen met deze Optiotrein, getrokken door NMBS-loc 2558. Foto: Tom Tand. Rechtsboven: In 1932 werd een hulpbaan voor de Hofpleinlijn aangelegd voor de bouw van de links zichtbare nieuwe brug over rijksweg A.12 (de Goliath). Voor de op maaiveld gelegen hulpbaan bij Nootdorp werden de nieuwste stalen driescharnierportalen gebruikt. Een vierwagen ZHESM-treinstel rijdt in mei 1933 over deze tijdelijke sporen. Foto: J.B. Vellekoop. Linksonder: Onder de stalen vlinderportalen bij Haarlemmerliede komt ons op 15 september 1979 een Benelux-trek-duwcombinatie tegemoet. Foto: Karel Hoorn. Rechtsonder: Tussen Olst en Deventer rijdt een Hondekop in 1990 onder de naoorlogse vakwerkmasten van voorgespannen beton. Foto: Tom Tand.





*De spitsuurtrein van Enschede naar Mariënberg zit vol met huiswaarts kerende textielwerkers en werd ook wel de 'klompentrein' genoemd vanwege deze 'veiligheidsschoenen' avant la lettre die de arbeiders droegen. De 147 en 169, twee gebutste oude DE-III'en, werden op 16 mei 1963 door T. Hobma gefotografeerd bij Geerdijk. Let op het 'L' frontsein, dat maar kort gebruikt werd. De dia is opgenomen in de SNR collectie.*



# Juli/Augustus

31	Ma	7
1	Di	8
2	Wo	9
3	Do	10
4	Vr	11
5	Za	12
6	Zo	13
31	Week	32



## De eerste aanbestede treindienst van de jaren negentig

De spoorlijn Mariënberg – Almelo werd op 1 oktober 1906 geopend als zijtak van de lijn Zwolle – Emmen – Stadskanaal. Het vervoer was nooit groot en in 1996 stond de lijn dan ook op een lijst met dertig onrendabele regionale lijnen. Het reizigersvervoer zou eind mei 1998 worden vervangen door een busdienst. De Regio Twente en de Provincie Overijssel wilden de treindienst behouden. Zo werd dit de eerste aanbestede treindienst in Nederland. Minister Jorritsma van Verkeer en Waterstaat gunde op 10 december 1997 de aanbesteding aan Oostnet, die hiervoor een jaarlijkse bijdrage kreeg van 1,2 miljoen gulden. Op 24 mei 1998 begon Oostnet met twee voor éénmanbediening verbouwde NS-dieseltweetjes Plan X (180 en 186). Conducteurs waren er niet en buschauffeurs kregen een opleiding tot machinist. Na ongeveer een jaar ging Oostnet op in Connexxion. In 2002 werden de DE-II'en vervangen door twee DH-1 motorrijtuigen (Wadlopers 3101 en 3102). Na een prijsvraag in een regionale krant werd de treindienst 'Veenexpres' gedoopt; met 'xx' het kenmerk van Connexxion. Syntus nam op 29 mei 2007 de exploitatie over met twee LINT-treinstellen (33 en 34). In december 2013 werd het stokje doorgegeven aan Arriva, die de stellen overnam, in 2018 aangevuld met de 37. De lijn werd in 2016 vernieuwd om de snelheid te verhogen van 80 naar 120 km/u. Zo werd het mogelijk zonder extra materieel en personeel door te rijden naar Hardenberg. Dit ging wel ten koste van de halte Geerdijk (met het laagste aantal reizigers in Nederland). Een uurdienst is standaard. Op werkdagen (ook zaterdag) is er een halfuurdienst in de brede ochtend- en middagspits.



Linksboven: Twee rode Blauwe Engelen, de DE-I 22 en 25, naderen Mariënberg op 17 mei 1985.



Rechtsboven: De in verband met eenmansbediening met spiegels uitgeruste DE-II 186 van Oostnet staat in de zomer van 1998 onder de kap in station Almelo. Foto: L. van den Berg.

Linksonder: Ver van de Wadden vertrekt het diesel-hydraulische Wadloper-stel DH-I 3102 van Connexxion op 12 april 2003 uit Mariënberg.

Rechtsonder: Een LINT-treinstel van Arriva Vechtdallijnen rijdt in de boog kort voor Mariënberg op 16 februari 2019. Overige drie foto's: Evert Heusinkveld.





*Bergen in Rotterdam? In het voorjaar van 1989 was René Platjouw op doorreis in Grenoble waar hij deze foto maakte van de RET 1 net voorbij het toenmalige eindpunt Grand Place op de Avenue de l'Europe onderweg naar het depot Eybens. Op de achtergrond de Franse Alpen.*

# Augustus

14	Ma	21
15	Di	22
16	Wo	23
17	Do	24
18	Vr	25
19	Za	26
20	Zo	27
33	Week	34



## Retourtjes Grenoble–Rotterdam

In 1985 begon de wedergeboorte van de tram in Frankrijk in de havenstad Nantes. Twee jaar later nam ook Grenoble een moderne tramlijn in gebruik. Tussen 1897 en 1952 kende deze stad een uitgebreid tramnet. Als tramtype werd gekozen voor de 'TFS' (Tramway Français Standard) van Alstom, toen nog met 'h'. Deze tram had een instaphoogte van slechts 36 cm, beduidend lager dan de 87 cm bij de nieuwe trams van Nantes. De tram werd geïntroduceerd als de eerste ter wereld toegankelijk voor mensen met een beperkte mobiliteit. Het succes was enorm en inmiddels zijn er weer vijf tramlijnen in Grenoble. In juli 1988 nam de RET in Rotterdam-Zuid proeven met wagen 2020 uit de stad aan de voet van de Alpen. Tussen Charlois en Beverwaard werd de wagen ingezet op lijn 2, waarbij personeel en publiek naar hun indrukken gevraagd werd. In de wagen liep een conducteur rond, want een stempelautomaat was er niet. Of uit deze proefnemingen de huidige relatie tussen RET en Alstom is ontstaan weten we niet, maar dat de relatie tussen de Rotterdamse tram en het bedrijf van Grenoble (TAG) goed was bleek uit het feit dat museumtram 1 van de RET in 1989 enige tijd in de Franse stad werd ingezet bij feestelijke manifestaties. De tram zou zelfs bij een bruiloft dienst hebben gedaan.



*Boven: Tijdens de inzet op lijn 2 in Rotterdam gedurende de zomer van 1988 deed weer een lopende conducteur dienst. Foto: René Platjouw.*

*Rechts: Aan het eindpunt Kromme Zandweg in Charlois staan op 23 juli 1988 RET 709 en TAG 2020 broederlijk naast elkaar, klaar voor een rit op lijn 2 door Rotterdam-Zuid. Foto: Karel Hoorn.*



**EISENBAHN-WAGEN- & MASCHINEN-FABRIK**

1849 1849 1849

**VAN DER ZYPEN & CHARLIER. CÖLN-DEUTZ.**

MÉDAILLEN  
PARIS 1867.  
MOSKAU 1873.



GOLDENE PREUSSISCHE STAATSMÉDAILLE  
DUISSELDORF 1860

**SPECIALITÄTEN:**

- Personenwagen.
- Bedeckte und offene Güterwagen.
- Eiserne Wagen.
- Secundärbahn-Wagen.
- Tramway-Wagen.
- Erd-Transportwagen.
- Wagen zum Transport von Flüssigkeiten.



WIEN 1873.  
SYDNEY 1879.  
CHICAGO 1893.



GOLDENE PREUSSISCHE STAATSMÉDAILLE  
DUISSELDORF 1860

**SPECIALITÄTEN:**

- Dampf-Krahne.
- Hand-Krahne.
- Hebe-Vorrichtungen.
- Drehscheiben.
- Schlebebühnen.
- Welchen.
- Chausséewalzen.

**Samarang Cheribon Stoomtram Maatschappij**

Rijtuig AB2 was gebouwd door de Eisenbahn-Wagen & Maschinen-Fabrik Van Der Zypen & Charlier uit Cöln-Deutz. Dit staatsieportret komt uit een prospectus en bevindt zich in de collectie van de SNR. Het karton heeft een 'gouden' opdruk en is rijkelijk versierd. De Samarang Cheribon Stoomtram Maatschappij kreeg rond 1895 tien rijtuigen van dit type geleverd.

# Augustus/September

28	Ma	4
29	Di	5
30	Wo	6
31	Do	7
1	Vr	8
2	Za	9
3	Zo	10
35	Week	36



## Stoomtrammaterieel in de Oost

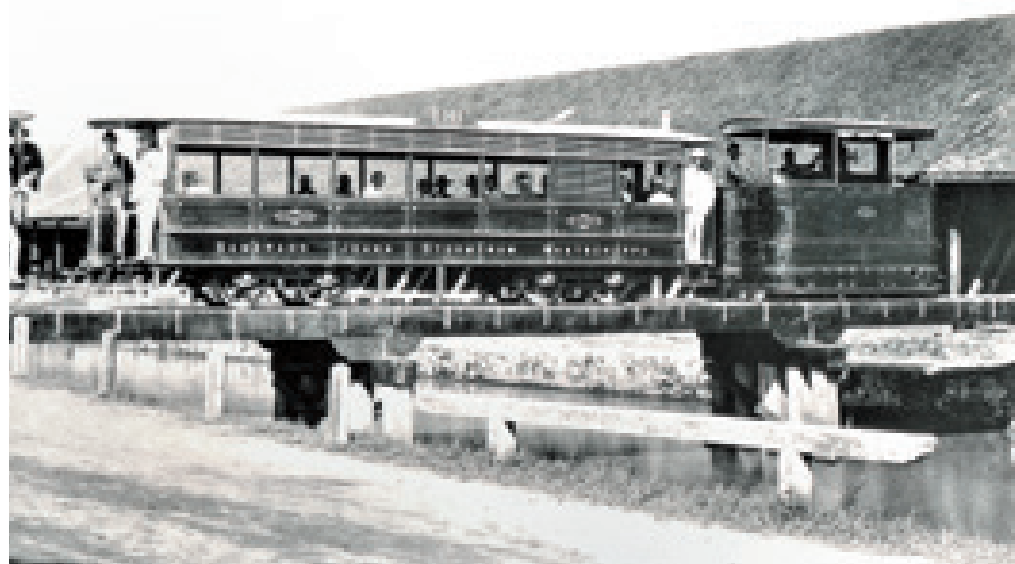
Stoomtrams hebben gereden op de Nederlands-Indische eilanden Java, Sumatra, Madoera en Celebes. Een aantal van de ruim 25 ondernemingen die hier te vinden waren, begon als trammaatschappij met stoomtrams en tramrijtuigen, maar groeide uit tot heuse spoorwegbedrijven met zware locomotieven en rijtuigen. Onderscheid tussen trein of tram was soms moeilijk te maken.

Behalve de NIS, die aanvankelijk begon met normaalspoor, gebruikten alle bedrijven dezelfde spoorwijdte, 1067 mm (Kaapspoor). Op last van de Japanse bezetter werd in 1942 het laatste stuk normaalspoor omgespoord naar 1067 mm. Voor de vele tramwegen in Nederlands-Indië kwam het materieel uit Europa. Niet alleen de Nederlandse fabrikanten Werkspoor, Pennock, Allan en Beijnes leverden voertuigen, ook uit Duitsland, België en Engeland kwamen locomotieven en rijtuigen (o.a. Hanomag, Dyle & Bacalan en Beyer Peacock). Over het algemeen reden bij de trammaatschappijen houten rijtuigen met een stalen onderstel en opvallend was het veelal ontbreken van glas. In plaats daarvan waren er vaak jaloezieën tegen de felle zon. Op de foto van rijtuig B101 van de Samarang Joana Stoomtram Maatschappij is dat duidelijk bij één van de ramen te zien.



*Boven: Deze loc 10? (het laatste cijfer is niet zichtbaar achter het frontsein) van de Samarang Cheribon Stoomtram werd geleverd door de Sächsische Maschinenfabrik vormals Richard Hartmann, Chemnitz, als één van de serie 101-127 (gebouwd 1908-1913). Erachter hangt inspectierijtuig A1 met open balkon. De versiering is waarschijnlijk vanwege de opening van de lijn; rond 1913. Foto: Wangsa Widjaja.*

*Onder: Samarang Joana Stoomtram loc 3 + rijtuig B 101 (serie B101-133) op de brug over de Samarangsche rivier. Het rijtuig biedt plaats aan 54 personen en is gebouwd door J.J. Beijnes in Haarlem. Collectie SNR.*





*Vanwege de aanleg van een T-kruising bij de Sarphatistraat/Korte 's Gravesandestraat in oktober en november 2021 moesten de tramlijnen 7 en 19 omrijden via de Roetersstraat. Op het vervallen traject vanaf het Alexanderplein via de Czaar Peterstraat naar het Azartplein had het GVB lijn 29 bedacht waarop elke dag drie trams pendelden. Speciaal hiervoor waren een oplegwissel en een tijdelijke halte achter de Muiderpoort gelegd om van spoor te kunnen wisselen. Tweerichtingtrams van de serie 2200 werden ingezet en het kwam een enkele keer voor dat ook de nieuwe 15G-trams van CAF hier dienst deden. Tim Boric fotografeerde op de elfde van de elfde de 3038 bij molen De Gooyer.*



# September

11	Ma	18
12	Di	19
13	Wo	20
14	Do	21
15	Vr	22
16	Za	23
17	Zo	24
37	Week	38



## Trams langs de molen

Wat is Nederland zonder molens? Zij zijn in de loop der eeuwen van aandrijfkracht tot handelsmerk geworden. Ingehaald door stoommachine, verbrandingsmotor en elektriciteit. Gelukkig is er nog een flink aantal, zelfs in de steden, gespaard gebleven. Stadsmolens zijn vanwege het vangen van wind bijna altijd stellingmolens op een hoge onderbouw. Dit waren/zijn meestal korenmolens, meel leverend aan plaatselijke bakkers. Op de grote foto de Amsterdamse korenmolen 'De Gooyer' uit 1725. Een Goyermolen stond er al in de tweede helft van de 16e eeuw. Deze werd 1572 verwoest en pas na zo'n twintig jaar weer herbouwd. De molen is daarna nog tweemaal verplaatst en in 1725 vervangen door de huidige molen. De Delftse molen 'De Roos' is omstreeks 1760 op de huidige plek gekomen, op de stadswal waar al eerder een molen had gestaan. Hij heeft vele restauraties ondergaan en is in de jaren zestig rechtgezet door hem aan een zijde 51 cm omhoog te drukken. Nu staat hij op de spoortunnel. Bij het graven voor die tunnel zijn oude blauwe molenstenen gevonden, die nu weer (opnieuw gescherpt) in gebruik zijn. Als u in de tram naar IJsselstein zit, kunt u net voorbij de halte Binnenstad molen 'De Windotter' uit 1732 zien, die op de stadswal boven de bebouwing uitsteekt. Deze korenmolen was omstreeks 1920 bijna definitief gesloopt; wiekenkruis, stelling en gaandewerk waren al verwijderd. Tussen 1984 en 1987 voerde de gemeente een grote reconstructie uit. Ook hier kunt u weer meel kopen.

*Rechts: Vanwege de inhuldiging van Koning Willem-Alexander reed SIG-tram 5012 in een speciale beschildering met oranje. De tram komt hier met een soortgenoot binnenrijden bij de halte Binnenstad op 1 mei 2013, met De Windotter op de achtergrond. Foto: René Platjouw.*



*Boven: Toen lijn 1 nog met PCC's van Den Haag naar Delft reed lagen de sporen links en rechts van molen De Roos. René Platjouw nam deze foto van de 1204 in de Phoenixstraat omstreeks 1980.*

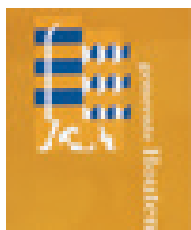




*Bij het station van Houten konden treinpassagiers met bestemming de Vinex-wijk Houten Zuid overstappen op een NS-HTM tram. Voor dit nauwelijks twee kilometer lange pendellijntje waren een apart derde spoor en tijdelijke perrons aangelegd bij beginpunt Houten en eindpunt Houten Castellum. Ex-Hannover 6021 (later vervangen door de 6016) staat hier in 2001 nog vrij van graffiti te wachten, terwijl een plan V voorbij komt. Deze korte tramlijn bestond tussen 8 januari 2001 en 14 december 2008. Nadat de spoorverdubbeling op dit traject gereed was gekomen werd in 2010 het nieuwe NS-station Houten Castellum in gebruik genomen. Foto: Tom Tand.*

# September/Oktober

25	Ma	2
26	Di	3
27	Wo	4
28	Do	5
29	Vr	6
30	Za	7
1	Zo	8
39	Week	40



Wapen van gemeente Houten

## Hannoverse trams, ook tweedehands in trek

Toen Düwag in 1974 de eerste T6000-wagens voor de Stadtbahn in Hannover afleverde, kon niemand bevroeden dat deze trams 25 jaar later een geliefd tweedehands exportobject zouden worden. Van de 260 voor Hannover gebouwde wagens kwamen er in het begin van de 21e eeuw tien naar Nederland. De HTM verbouwde er twee om dienst te doen onder 1500 Volt gelijkspanning tussen Houten en Houten Castellum. Deze tijdelijke tramdienst was bedongen door het ministerie van V&W om deze Vinex-woonwijk tijdig van goed openbaar vervoer te voorzien, in afwachting van spoorverdubbeling en een nieuw NS-station. Kom daar nu nog eens om, in een tijd waarin nieuwbouwwijken worden aangelegd met gering openbaar vervoer. De andere acht trams bleven in Den Haag voor dienst op het stadstramnet. Ze reden daar tussen 2002 en 2005 vooral op lijn 11 naar Scheveningen. In 2010 werden ze alle tien aan de Hongaarse hoofdstad Budapest verkocht. Deze stad werd grootafnemer van Hannoverse tweedehandsjes, met in totaal 113 exemplaren. Vandaag de dag rijdt in Hannover nog een klein aantal van de jongste levering (bouwjaar 1993), terwijl een groot deel van de aan Budapest verkochte wagens daar nog altijd niet gemist kan worden. Het Nederlandse avontuur van de Hannoverse T6000-wagens was in tijdsduur en omvang uiterst bescheiden, maar wel bijzonder.



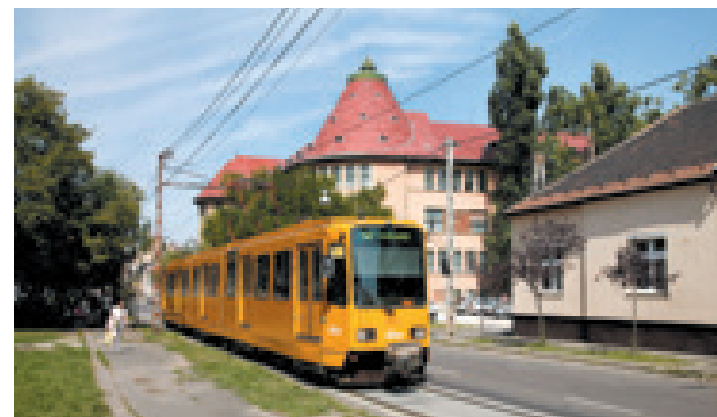
Linksboven: De wagens 6122+6217 en 6180+6149 bij de Üstra in Hannover, halte Tresckowstraße; 17 juli 1999. Foto Karel Hoorn.

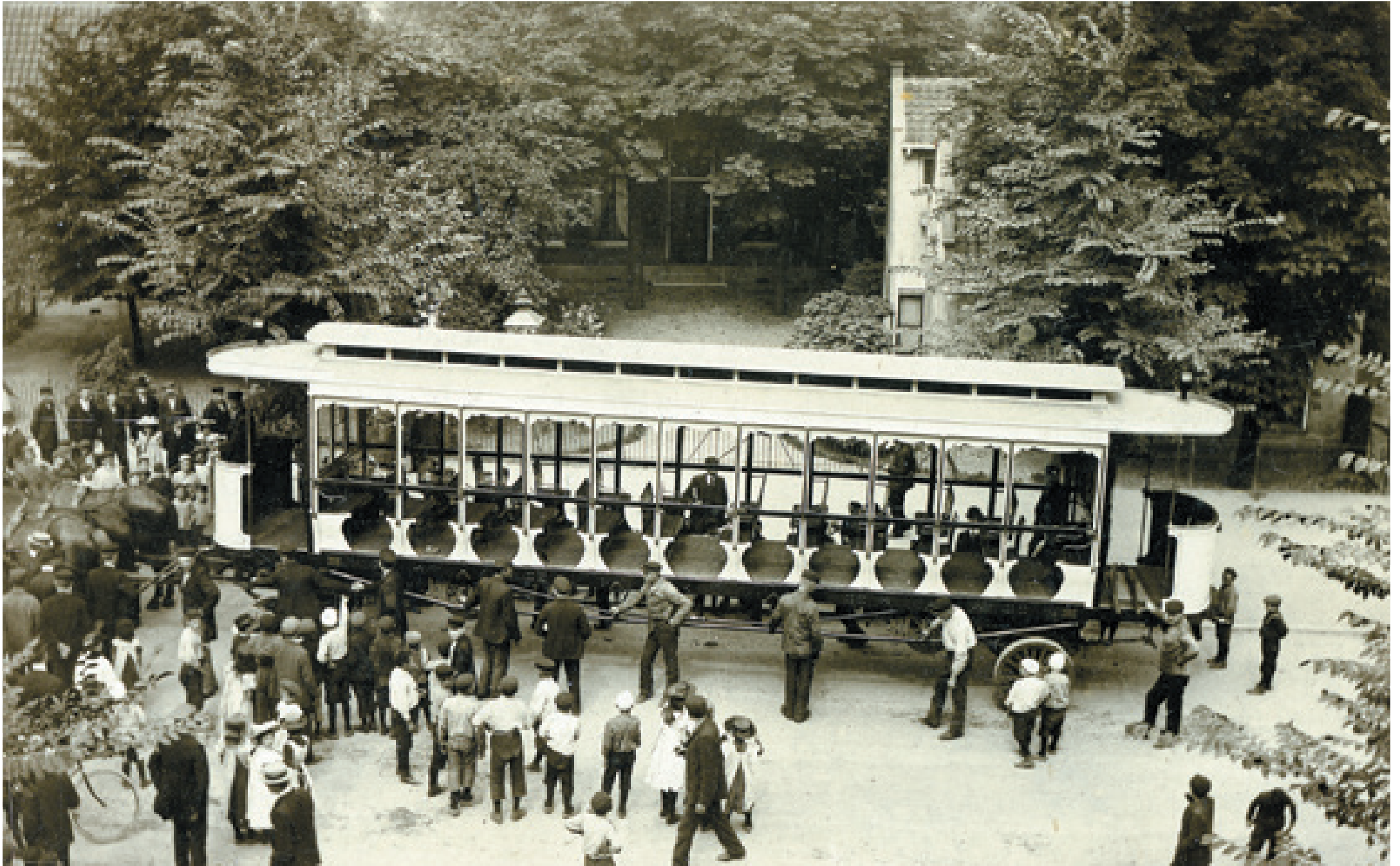


Rechtsboven: Proefrit op de Hofpleinlijn van de voor Houten bestemde 6016 bij Rotterdam Kleiweg op 22 april 2001. Foto: John Krijgsman.

Linksonder: De 6055 is bij Scheveningen Haven aangekomen op 15 april 2003. Foto: Jur Deijs.

Rechtsonder: Budapest 1577 (ex Den Haag en Hannover 6053) op lijn 52 in de gele kleur van de Hongaarse hoofdstad. Török Flóris utca; 24 augustus 2015. Foto Karel Hoorn.





Voor het vervoer in 1905 door Kralingen van een van de eerste grote Haagse zomertrams van de Allanfabriek naar (waarschijnlijk) het Rotterdamse Maasstation was het rijtuig op een tijdelijk onderstel met karrenwielen geplaatst. De met losse wielstellen gemaakte sleeperswagen wacht even om kennelijk een moeilijk punt in de route te passeren en dat trekt natuurlijk veel kijkers. De koetsier van het paardenspan staat als bij een heuse paardentram op het voorbalkon van het rijtuig. De eerste zeven wagens hadden open balkons, wat betekent dat dit een wagen is uit de serie 416-422. In 1907 kwam er een vervolgsérie met gesloten balkons en de hele serie werd toen 500-526 genummerd. Ze genoten de bijnaam 'Luxe vrouwtjes'. De 505 is museumwagen bewaard gebleven. Foto: collectie SNR.

# Oktober

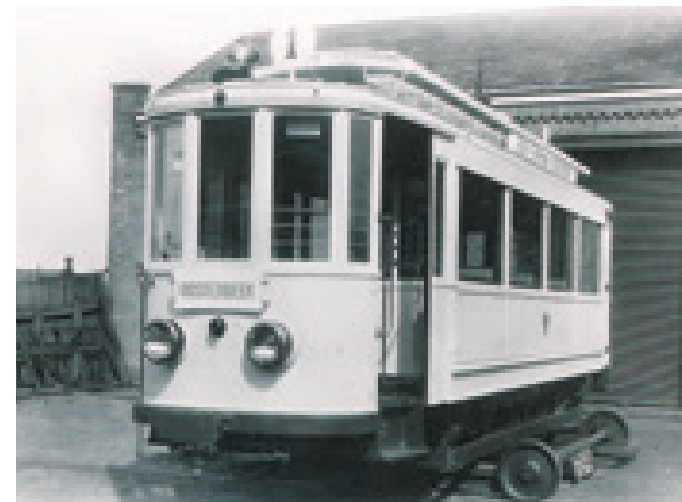
9	Ma	16
10	Di	17
11	Wo	18
12	Do	19
13	Vr	20
14	Za	21
15	Zo	22
41	Week	42



## Uit de fabriek van Allan

De grote foto uit 1905 was aanleiding om enkele door Allan gebouwde trams voor het voetlicht te halen. Met enkele doen we deze Rotterdamse fabriek tekort gezien de enorme variëteit die is geproduceerd.

De Allanfabriek is begonnen als Stoom-meubelfabriek, maakte ook scheepsbetimmeringen en begon kort na 1900 met rijtuigen voor spoor- en tramwegen. Ook de naam wijzigde in 'Fabriek van meubelen en spoorwagematerieel Allan'. De fabriek aan de Oudedijk had geen vaarwater nabij en ook geen spoor aansluiting. In 1916 begon men met de bouw van een nieuwe fabriek aan de Kleiweg in Hillegersberg, waar ook een spoor aansluiting kon worden gerealiseerd. De meubelen raakten wat op de achtergrond, maar het spoor- en tramwagematerieel werd steeds belangrijker (en zwaarder) tot aan een deel van de NS diesellocs serie 2200-en toe. Er werd ook gebouwd voor Nederlands-Indië, Portugal, Egypte en Zuid-Amerika. De productie werd in 1959 vanwege gebrek aan orders beëindigd. Het terrein en de gebouwen aan de Kleiweg werden overgenomen door de gemeente en in 1960 door de RET in gebruik genomen als Centrale Werkplaats. In 2017 zijn deze gebouwen gesloopt, op een grote hal na die naar de Stoomtrein Goes-Borsele is verplaatst. Op het vrijgekomen terrein is een moderne werkplaats voor de RET gebouwd.



*Boven: De Arnhemse motorwagen 24 uit de serie 22-29 is voor de fabrieksfoto buiten gezet. Allan Oudedijk; 1911. Foto: verzameling SNR.*

*Midden: Voor de RET bouwde Allan onder meer in 1948-50 de motorwagens 100-135 met de bijwagens 1021-1056. De 134 staat hier op het Stationsplein als lijn 11 naar Spangen. Foto: J.E. de Kok.*

*Onder: Afladen van rijtuig AB18 voor de Tramweg Mij. De Meijerij te Eindhoven in 1906. Foto: collectie SNR.*





*Vijfwagentreinsetel 3122 is op 11 februari 2022 als trein 91320 onderweg van Schagen naar de Watergraafsmeer. Het stel rijdt in een lekker zonnetje door de boog tussen Wormerveer en Zandijk Zaanse Schans. Op de achtergrond de PTT-toren bij Wormer.  
Foto: Luca Poen.*



# Oktober/November

23	Ma	30
24	Di	31
25	Wo	1
26	Do	2
27	Vr	3
28	Za	4
29	Zo	5
43	Week	44



## InterCity Nieuwe Generatie

Eind 2022 zijn als het goed is de eerste treinstellen type ICNG bij in dienst gekomen. Dit nieuwe paradepaardje van NS is gebaseerd op het Coradia Stream-familie van Alstom en is het resultaat van een Europese aanbesteding. Ze worden niet gebouwd in Frankrijk maar in het Poolse Katowice. Er werd overwogen om een deel van het VIRM-park aan te passen voor de HSL-Zuid maar men koos uiteindelijk voor nieuw materieel, mede omdat voor de Koplopers en ICR-rijtuigen uit de jaren tachtig en negentig de buitendienststelling in zicht begint te komen. In het contract staat dat NS de treinen niet eerder afneemt dan na afronding van het hele certificerings- en toelatingstraject. Vanaf mei 2020 (toen het eerste treinstel naar Nederland kwam) zijn er vele testritten door Nederland en België gemaakt. Er worden (stand voorjaar 2022) 99 treinstellen gebouwd: 49 vijfswagenstellen en 50 achtswagenstellen. Van die laatste zijn er twintig bestemd voor de Beneluxdienst naar België. Het raamcontract biedt de mogelijkheid om ook nog treinstellen te laten bouwen die ook in Duitsland kunnen rijden. De stellen hebben een gelijkvloerse instap.

*Boven: De ruime en overzichtelijke cabine.*

*Midden: Zowel in de 1ste als 2de klas zijn langsbanken en bagagerekken.*

*Beide foto's: René Platjouw.*

*Onder: Een lange combinatie van drie ICNG-stellen, bestaande uit de 3112, 3106 en 3113 komt voorbij ter hoogte van Oud Zaltbommel op 14 april 2021. Foto: Remco GlouDEMANS.*





*Amsterdamse Zilvertram ten bate van de slachtoffers van de overstromingen in het land van Maas en Waal als gevolg van vele dijkdoorbraken in de periode 1 t/m 4 januari 1926. In de tram speelden verschillende orkestjes waarbij voor het eerst in een tram versterking met luidsprekers werd toegepast. Aangezien het een speciale tram is, zit er in de beugel een vierkant met de betekenis voorrang verlenen aan alle andere trams. De foto van een grootbordestram bij de remise Havenstraat is gemaakt op 8 februari 1926, de dag van de collecte. Verzameling: Frans Boom.*

# November

6	Ma	13
7	Di	14
8	Wo	15
9	Do	16
10	Vr	17
11	Za	18
12	Zo	19
45	Week	46



## Zilvertrams

Iedereen kent wel het fenomeen collecte: op straat, bij een evenement of gewoon langs de deur. In steden met een trambedrijf is ergens iemand rond 1925 op het idee gekomen hiervoor een tram te gebruiken. Vooral bij collectes die een vaste dag kenden was het zeer effectief om de collectanten met ondersteuning van een versierde tram (vaak met luide muziek) naar verschillende punten te brengen. De naam Zilvertram werd op 2 september 1925 voor het eerst gebruikt in Amsterdam bij de collecte voor de stormramp in Borculo. De achtergrond voor deze naam was de logische bedoeling zoveel mogelijk geld op te halen. In dat geval had je weinig aan centen en stuivers. De kleinste zilveren munt was destijds een dubbeltje, dat zelfs tot ruim na de Tweede Wereldoorlog nog beperkt in omloop was. Dus graag alleen zilvergeld voor de Zilvertram. De naam sloeg aan en in Rotterdam stond het woord ook op tramwagen 195, die op 21 juni 1927 voor de stormramp rond Neede collecteerde. De muziek in deze tram werd verzorgd door de tramharmonie van de RET. Voor duidelijke herkenning werd in Amsterdam na enige tijd een 'Z' in de hoeklantaarns geplaatst.

*Boven: Op 4 augustus 1956 staat motorwagen 80 aan het eindpunt Laan van Nieuw Oost-Indië in Den Haag om te collecteren voor de Anjeractie.*

*Foto: J.C. Offerman.*

*Midden: Arnhemse tram voor de Emma Bloemcollecte, ten bate van de tuberculosebestrijding. Remise Westervoortsedijk ca. 1925.*

*Foto: collectie SNR.*

*Onder: In Rotterdam staat de 515 met haar collectanten voor de kankerbestrijding bij het Centraal Station. Een grote collectebus voor en achter op de puien ondersteunt de bedoeling. Datum: 20 september 2000. De maker is onbekend. Foto: collectie SNR.*

*Links: De Z van Zilvertram voor de Amsterdamse lijnhoeklantaarns. Dit zinken oorlogsexemplaar had gaatjes voor minimale lichtuitstraling in de tijd van verplichte verduistering. Karel Hoorn heeft hem in zijn verzameling.*





*In de omgeving van station Zaandam kijk je je ogen uit met al die typische 'Zaans-groene' architectuur. De achterop rijdende 1755 met een stam DDM1 (de eerste serie NS-dubbeldekkers uit de jaren tachtig) staat in deze kleurrijke omgeving op 19 maart 2017 gereed voor vertrek richting Hoorn. Foto: Egbert Elenbaas.*

# November/December

20	Ma	27
21	Di	28
22	Wo	29
23	Do	30
24	Vr	1
25	Za	2
26	Zo	3
47	Week	48



## Le nez cassé / de gebroken neus

Met de elektrische locomotieven serie 1600 liet NS in 1981 het publiek kennis maken met een in Frankrijk door Paul Arzens (1903-1990) ontworpen model dat zich kenmerkte door een geknikte neus. De industrieel ontwerper vond de inspiratie hiervoor in de starthouding van een hardloper. Als eerste kwamen in 1964 tien zesassige vierspanningslocs (serie CC40100) bij de Franse spoorwegen in dienst voor de TEE-treinen tussen Keulen, Brussel en Parijs. De Belgische NMBS kocht er zes als reeks 18, die al in de jaren negentig verdwenen. In Frankrijk waren in de jaren zeventig veel verouderde locomotieven aan vervanging toe. Families van vier- en zesassige locomotieven werden gebouwd, met de zo kenmerkende nez cassé, geschikt voor inzet onder zowel gelijk- als wisselspanning en ook als meerspanningsloc. In Amerika werd in 1977 op de North-East Corridor tussen New York en Washington de zesassige X996 (SNCF CC21003) getest, zonder positief resultaat. De diesellocomotieven CC72000 werden bij de SNCF hoofdzakelijk gebruikt voor sneltreinen. Dit zesassige type werd ook aan Portugal en Marokko verkocht. Met succes werden de geknikte neuzen ook aan andere landen geleverd, o.a. Slovenië en Zuid-Korea. De NS-1600'en werden in 1981 aangeschaft voor uitbreiding en ter vervanging van oudere series. Ze trokken intercity's en zware goederentreinen. De vervolgsérie 1700'en uit 1991 diende om de groeiende stroom reizigers in dubbeldekstreinen te vervoeren. Na bijna veertig jaar heeft NS op enkele locs na afscheid genomen van dit type. Het merendeel is gesloopt. Een aantal is overgenomen door particuliere vervoerders die ze in uiteenlopende kleuren schilderden of beplakten. Bij NS rijden de laatste 1700'en voor de Berlijnse IC-treinen.



Linksboven: Op deze foto uit 1978 staat de SNCF loc CC40109 met de TEE 'Brabant' voor vertrek gereed in Brussel Zuid. Foto: Sjoerd Bekhof. Rechtsboven: De zware dieselvariant op breedspoor in Portugal. De 1941 staat in de zomer van 1999 in Faro. Foto: Egbert Elenbaas. Linksonder: Zesassige X996 bij Amtrak in Philadelphia op 7 maart 1977. Foto: Nathan Murry. Rechtsonder: De Joegoslavische spoorwegen kochten vanaf 1975 voor het met 3000V= geëlektrificeerde net van de deelrepubliek Slovenië 39 zesassige elocs bij Alstom. Op 27 maart 1989 passeert loc 363 024 Pivka met de Simplon Express Paris-Beograd. Foto: John Krijgsman.





*De Hoge Gouwespoorbrug bij Gouda werd in 1989 in gebruik genomen en is 41 meter hoog. De hefbrug heeft in de hoogste stand een doorvaarthoogte van 34 meter. De door architect R. Steenhuis ontworpen brug is door de heftorens in het landschap van verre herkenbaar, maar op een herfstdag in 1997 is de bovenkant nauwelijks zichtbaar in de mist. Tom Tand wist een Intercity richting Utrecht vast te leggen op deze sfeervolle foto.*



# December

4	Ma	11
5	Di	12
6	Wo	13
7	Do	14
8	Vr	15
9	Za	16
10	Zo	17
49	Week	50



Logo in de mist

## Een kleine wereld...

Er zijn verschillende vormen van mist maar ze hebben een ding gemeen: het zijn kleine waterdruppeltjes die als aerosolen in de lucht blijven hangen. Er is grondnevel die als een deken over de velden ligt waar je overheen kunt kijken. Maar er komt ook dikke mist voor die door Engelsen soms als 'erwtensoepp' wordt bestempeld. Op dagen dat het warm wordt is de nevel meestal snel opgelost maar op koude dagen in de herfst en winter blijft hij soms de hele dag hangen. Fotografieren met mist kan lastig zijn doordat de waterdruppeltjes licht terugkaatsen. Opletten dus hoe je je belichting instelt. Maar dat kan wel heel fraaie resultaten opleveren zoals bruggen die bovenaan bijna onzichtbaar zijn en lichtstralen van lampen die door die waterdruppeltjes zichtbaar worden en een beetje sinister beeld geven. Gevaarlijk voor spoor is het nauwelijks door de invoering van treinbeveiligingssystemen zodat treinen niet meer door te laat opgemerkte rode seinen rijden. Bij hele dikke mist wordt op de secundaire lijnen met veel overwegen door machinisten vaak de typhoon gebruikt, een onheilspellend geluid. Trams rijden langzamer en vrijwel altijd op zicht dus die hebben die beveiliging niet nodig.

*Boven: Scherp snijdt het licht van de 854 aan het eindpunt van lijn 9 door de nevel bij het Ajaxstadion. Deze tram heeft na zijn afvoer bij het GVB nog jaren dienst gedaan in Poznań, Polen. Hij was daar een soort VIP-tram voor speciale diensten. Zomer 1974. Foto: René Platjouw.*

*Midden: Amsterdams sneltramstel 63+67 op lijn 50 naar Gein duikt op uit de mist en nadert station RAI op 15 januari 2022. Foto: René Platjouw.*

*Onder: Een bijna landelijk beeld op Amsterdam CS waar we een 3700, 1100 en mat'36 nauwelijks zien. Ook de datum en maker zijn in nevelen gehuld.*





*Op het Bellamyplein in Amsterdam-West baadt Blauwe wagen 464 in het licht van een paar honderd lampjes. Helaas heeft de tram nooit zo door de stad gereden, de versiering werd alleen voor een kerstkaart aangebracht door een vrijwilliger van het museum dat toen nog in de remise Tollensstraat gevestigd was. Maar wat zou zo'n tram opzien baren in de straten van de hoofdstad! 8 december 1998. Foto: Jur Deijs.*

# December

18	Ma	1e Kerstdag	25
19	Di	2e Kerstdag	26
20	Wo		27
21	Do		28
22	Vr		29
23	Za		30
24	Zo	Oudejaarsdag	31
51	Week		52



## Museumtrams in kerstfeer

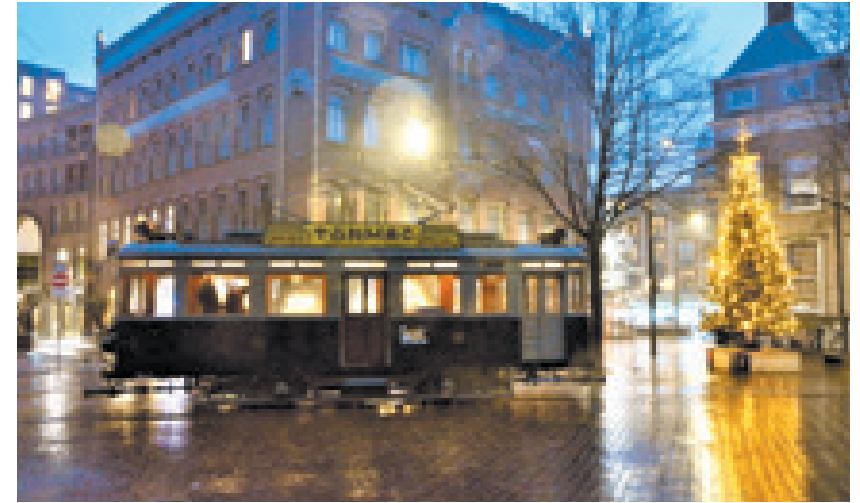
Rond de feestdagen aan het eind van het jaar komen in verschillende tramsteden in de wereld speciale Kerst- of Nieuwjaarstrams op straat, sommige alleen maar beschilderd of versierd, andere zijn een rijdende kerstboom met duizenden lampjes. In ons land kennen we in de tramsteden sinds 1995 de versierde gelede trams van Sky Radio, die meestal voorzien zijn van een rode kerstmuts op de filmkast. In zo'n tram brengen de luidprekers gedurig kerstmuziek van deze zender ten gehore.

De museumorganisaties proberen elk op hun manier een graantje mee te pikken van het geld dat in de Kersttijd wordt uitgegeven. De speciale kerst- of oliebollenritten komen steeds meer in zwang. De Kerstman komt van de Noordpool en krijgt als ervaren rendiermenner automatisch rijbevoegdheid voor die gelegenhedenritten. Meestal worden museumtrams niet overdadig versierd, maar komt de sfeer juist van de feestelijk versierde en verlichte straten tijdens de rondrit.

*Boven: Ook een rit met een echte NZH-tram tijdens de feestdagen is nog mogelijk in Den Haag. Hier staat de A106 op het Kerkplein te wachten op zijn passagiers; 23 december 2018. Foto: Raymond Naber.*

*Midden: De Haagse 'Buitenlijner' 58 is sober versierd met enkele dennentakken. Maar dat zal de sfeer in de wagen zeker niet beïnvloeden. Ook niet in de donkere Prinses Mariannelaan in Voorburg in de avonduren van 17 december 2016. De maker is onbekend en de foto komt uit de verzameling van Jos Beerman.*

*In Rotterdam timmert Stichting RoMeO stevig aan de weg met rondritten. Niet alleen in de zomermaanden, ook in de maand december kan men genieten van een rondrit door de stad. John Krijgsman maakte deze foto van de 537 voor het Stadhuis aan de Coolingsingel tijdens zo'n 'wintertour' op 21 december 2019.*



## Beste NVBS'ers en andere liefhebbers van railvervoer,

De kalendercommissie heeft weer een nieuwe kalender samengesteld. Omdat wij elk jaar na het verschijnen veel positieve reacties krijgen is de vorm niet gewijzigd. We houden vast aan Nederlandse of aan Nederland gerelateerde onderwerpen en kijken soms ook naast het spoor. In de rijke verzameling van de Stichting NVBS Railverzamelingen (SNR) vinden we gelukkig steeds weer nauwelijks bekende historische foto's. Onze oproep aan fotografen levert ook elk jaar foto's op, helaas niet altijd bruikbaar voor de onderwerpen die we gekozen hebben. Om een pagina te vervolmaken moeten we soms actief zoeken bij de specialisten, die altijd voor ons klaar staan. Wij danken iedereen hartelijk voor hun inzendingen en medewerking. Wees niet teleurgesteld als uw foto niet gebruikt is. Ingezonden foto's bewaren we voor een nieuwe kans bij een volgende kalender. Dank ook aan onze meelezers; zij behoeden ons voor missers. Desondanks blijven er altijd wel enkele foutjes over. Natuurlijk danken wij ook drukkerij Damen Grafia in Haarlem voor de goede samenwerking. Het resultaat bieden wij u met plezier aan. We hopen dat u de kalender, waar hij ook hangt, het komende jaar in goede gezondheid gaat bekijken en gebruiken.

Namens de kalendercommissie, Karel Hoorn, 1 juli 2022. Kalender@nvbs.com

## Lid worden van de NVBS? U zult er geen spijt van hebben!

Met het lidmaatschap boort u een bron van kennis over het heden en verleden van het railvervoer aan. Binnen de vereniging ontstaan al jaren nieuwe en langdurige vriendschappen. Vraag een proefnummer aan van het maandblad 'Op de Rails', met daarin artikelen en nieuws met foto's over railvervoer in binnen- en buitenland (rond 650 pagina's per jaar). De jaarlijkse kalender hoort bij het lidmaatschap. Verdeeld over het land verzorgen regionale afdelingen bijeenkomsten met sprekers, die met een beamer foto's of films tonen over actuele of historische onderwerpen. In Den Haag heeft de afdeling modelbouw een grote rijtafel met sporen van schaal I tot N. Wilt u meer van de verenigings sfeer proeven, kom dan eens kijken in de verenigingsruimte 'NVBS Centraal', gevestigd in het station Amersfoort Centraal, ingang Stationsplein 47 (zie voor de openingstijden nvbs.com). Hier vindt u de NVBS-bibliotheek met 27.000 titels en het archief met tekeningen, documenten en meer dan 25.000 foto's. Ook is er de NVBS-winkel gevestigd met de grootste collectie in Nederland van nieuwe- en tweedehands boeken op railgebied, dvd's en soms tweedehands modeltreinen. Wilt u kennismaken, bezoek dan de website nvbs.com met o.a. de webwinkel, de beeldbank en de digitale nieuwsbrief NVBS Actueel waarop u – ook als u geen lid bent – gratis een abonnement kunt nemen. Hierin vindt u ook aankondigingen voor bijeenkomsten, excursies en reizen in binnen- en buitenland. Is uw interesse gewekt? Kom vrijblijvend langs of word meteen lid! (Online via nvbs.com, onder contact).

De samenstellers VLNR: Bob Visser, John Krijgsman, Sjoerd Bekhof, René Platjouw en Karel Hoorn.

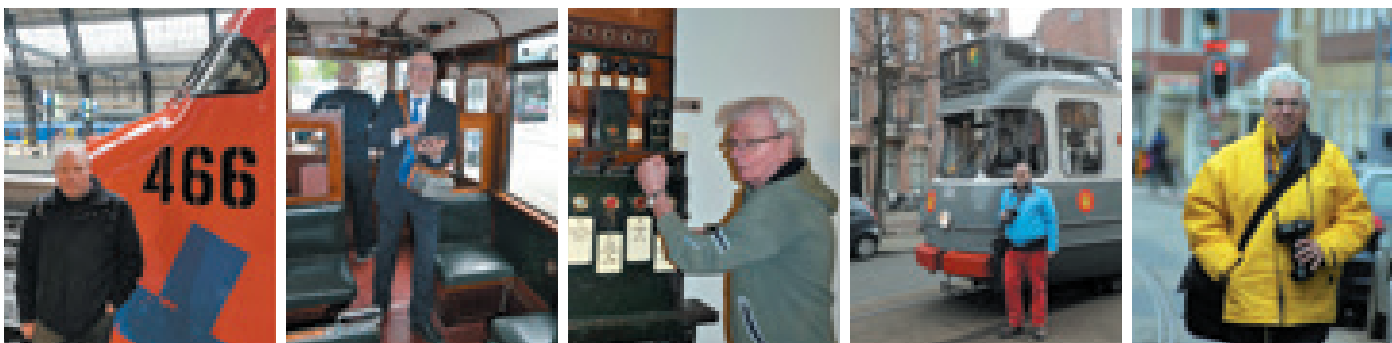


Foto: Jacob Olie,  
ingekleurd door  
Peter Günther.



Locomotief 525 van de Staatsspoorwegen staat met personeel op de Doklijn in de Amsterdamse Sarphatistraat bij de Muiderpoort in 1890. De Doklijn is in 1847 aangelegd door de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij van het Weesperpoortstation naar het Rijksentrepot. Eerst in breedspoor; in 1856 naar normaalspoor omgespoord. De lijn takte af bij het Weesperpoortstation, kruiste de Singelgracht schuin bij de Spinozastraat en lag vervolgens aan de noordzijde van de Sarphatistraat. In 1906 werd het gedeelte Weesperpoortstation – Alexanderplein opgebroken waarna de tramsporen voor de Amsterdamse lijn 3 konden worden gelegd.

Foto omslag:

Aannemer Volker Rail heeft in 2020 drie 1700'en van NS overgenomen waarvan er twee rijvaardig zijn gemaakt. De 7178 (ex-NS 1778) kreeg een blauwe kleur en brengt op 28 juli 2021 de diesellocs 203-2 en 203-1 (ex-DR 110 691 en 110 539) en 56 volgeladen steenslagwagens van Amsterdam Westhaven naar Roosendaal en passeert Duivendrecht. Rechts het metrostel 124-123 van het GVB op lijn M50 richting Gein.  
Foto: Remco Bruggink.

