

BOUWEN! DIE BLAUWE!



Een uitgave van Stichting De Nieuwe Blauwe Tram



In dit nummer:

Projectnieuws

Artikel NZH maandblad 1932-10

De Blauwe tram in de literatuur

2-2019

Inhoud

Van de voorzitter	2
Donatie 2020	3
Projectnieuws	4
Artikel NZH maandblad 1932-10	5
Herinneringen Anton de Bode	11
De Blauwe tram in de literatuur	12
NZH Nieuws	16



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:

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

Foto voorpagina: Het weer goedgekeurd krijgen van bijwagen B303 gaat gepaard met diverse proefritten en remproeven. Om het andere tramverkeer niet te storen gebeurt dat zo nu en dan ook 's nachts. 29 juni 2019, foto Raymond Naber.

Van de voorzitter

Wat is het fascinerend dat anno 2019 de Blauwe Tram nog steeds volop in de belangstelling staat. Het is dit jaar 62 jaar geleden dat Haarlem en Amsterdam afscheid namen van de Blauwe Tram, geliefd bij de bevolking en een doorn in het oog van de toenmalige politiek. Nog vier jaar zouden Blauwe Trams rond Leiden en Den Haag rijden. Op 9 november 1961 was het over. Niet alleen zij die het hebben meegemaakt, maar ook mensen als ikzelf die de Blauwe Tram maar amper of helemaal niet hebben meegemaakt, zijn er nog steeds mee bezig. Ook in het buitenland speelt die belangstelling. Recent hebben we nog een donateur uit Duitsland mogen inschrijven. Terwijl dit blad al bijna op de drukpersen lag, kregen wij een bericht waar we lang naar uitgezien hebben. Het Mondriaan Fonds steunt ons project met maar liefst € 100.000. Werkelijk fantastisch nieuws! Daarmee hebben we ruim voldoende basis om de reconstructie in 2020 gestalte te kunnen geven. Als eerste gaan we aan de gang met de casco's van de A619 en de A620. Ook beginnen we met de bouw van het interieur. Ondertussen gaan we hard door met het verwerven van kapitaal, want ook de trucks moeten worden geconstrueerd en die zijn kostbaar. De A619/620 is geen fata morgana, hij gaat er echt komen. Wanneer? Dat hangt onder meer van u als donateur af. Natuurlijk gaan we ook verder met het benaderen van subsidieverstrekters. Dat wordt makkelijker als we straks iets moois kunnen laten zien: twee blauw/grijs geschilderde bakken.

Onlangs heb ik voor Op Oude Rails van de Tramweg-Stichting een artikel geschreven over de waarde van restauraties en reconstructies, met name hoe de wetenschap daar tegenaan kijkt. Conclusie is dat ze elkaar goed aanvullen, mits aan duidelijke voorwaarden voldaan wordt. Die voorwaarden zijn vastgelegd in het Handvest van Venetië en het Handvest van Riga. Met ons project voldoen we overigens ruimschoots aan die voorwaarden. Het leuke is dat de UNESCO vindt dat reconstructies soms een belangrijke toegevoegde waarde hebben. Zo kennen we in Nederland kennen voorbeelden van reconstructies die zijn opgenomen in het UNESCO Werelderfgoed. Los daarvan: hoeveel restauraties zijn in werkelijkheid niet grotendeels reconstructies? Ons project heeft binnen de spoor- en tramwereld in ieder geval de discussie opengemaakt en dat is op zich al heel positief.

Een belangrijke spin-off van ons project is, dat het Spoorwegmuseum heeft besloten de volledige tekeningencollectie (duizenden tekeningen) te gaan digitaliseren. Dat is ook voor ons van belang, want we missen nog steeds A600 tekeningen. Het digitaliseren van de tekeningen maakt het mogelijk om de diverse ontwerpen van spoor- en trammaterieel in detail te bestuderen. Dat zal mogelijk tot gevolg kunnen hebben, dat in sommige gevallen de geschiedschrijving zal moeten worden aangepast.

Positief is dat er steeds meer samenwerking komt in museum-tramland. Wij zijn niet de enigen die nieuwe gegoten spaakwielen nodig hebben. Het blijkt dat er in ons land nog steeds gieterijen zijn die dit werk al tientallen jaren doen, zelfs vroeger al voor de spoorwegen! Hun tarieven zijn heel wat aantrekkelijker als die van bijvoorbeeld Engelse of Duitse gieterijen. Het is daarom een goede zaak als we met elkaar gaan komen tot een lijst van preferente toeleveranciers. Dat scheelt sowieso in de kosten. We mogen onze ogen niet sluiten voor het feit dat er voor dit spectaculaire project nog heel veel geld nodig is, dat onder andere

via donaties binnengehaald zal moeten worden. Daarbij geldt als altijd dat vele kleintjes een grote maken. We hebben diverse donateurs die maandelijks een paar Euro schenken, wat het voor de fiscus tot een periodieke donatie maakt, met alle voordelen die dat biedt. Tegelijk is twaalf keer een beetje voor ons nog steeds een leuk bedrag waar we wat mee kunnen. Het doel is om in 2024 100 jaar Blauwe Tram te gaan vieren met als pronkstuk de A619/620. Dat gaan we met z'n allen realiseren, toch?

WIM BEUKENKAMP

Donatie 2020

Beste donateurs,

Ook in 2020 is uw steun weer heel belangrijk. Om kosten te besparen stuurt de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram geen donatiebrieven uit. Als u ons project ook in 2020 wilt blijven steunen, maak dan uw gewaardeerde en heel hard nodige donatie over op NL42 RABO 0311 2609 50 ten name van Stichting De Nieuwe Blauwe Tram. Vermeld aub uw postcode en huisnummer in uw bankoverschrijving!

Verdubbel de waarde van uw donatie

Als u gebruik maakt van de mogelijkheid tot periodieke schenking, kunt u uw gehele donatie aftrekken van de inkomstenbelasting, zonder dat een aftrekdrempel geldt. Bovendien is De Nieuwe Blauwe Tram een zogenaamde culturele ANBI, zodat u uw donatie zelfs voor 125% kunt aftrekken voor de inkomstenbelasting. Als u bijvoorbeeld elke maand bruto € 10 doneert, krijgt u van de fiscus

ongeveer de helft terug. Netto kost u dit € 5 per maand, maar De Nieuwe Blauwe Tram krijgt daar het dubbele voor! Wij kunnen u daarmee helpen, onder andere met het benodigde registratieformulier. Neem contact op met de donateursadministratie via info@denieuweblauwetram.nl.

Legaten

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

WIM BLOEM, PENNINGMEESTER

A600 in miniatuur geschonken

Op 17 augustus is de voorzitter naar Neele in de Achterhoek gereisd om daar namens De Nieuwe Blauwe Tram een model van een A600 in ontvangst te nemen. Het model, dat kan rijden op LGB-spoor, is een paar jaar geleden gebouwd door een 94-jarige modelbouwer, de heer Bekker. Hij kon zich de NZH-trams nog goed herinneren en heeft daarmee veel uitstapjes gemaakt, onder andere met de Bollenlijn. De stichting zal dit model gebruiken als aankleding van stands. Heel veel dank aan de heer Bekker!



Projectnieuws

Subsidies en fondsenwerving

De stichting heeft een aantal verzoeken voor subsidies uitstaan bij diverse fondsen waar grotere en kleinere tussen zitten. Naar verwachting zal een aantal toe- en afwijzingen volgen.

Op 11 mei 2019 was onze donateursvergadering, die voor de tweede keer werd gehouden in het NZH Vervoermuseum in Haarlem, waar we circa 35 donateurs konden verwelkomen. Een NZH-stadsbus vervoerde hen van en naar het station. In het museum zijn de vorderingen aan Metallurgique motorwagen A14 goed te zien.

Onze voorzitter, Wim Beukenkamp, gaf in de vergadering een explicatie van de stand van zaken. Rob de Jong bood met een aantal voorbeelden inzicht in het tekenwerk met het CAD-pakket.

Met de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik is een samenwerkingsovereenkomst aangegaan voor diverse werkzaamheden, waaronder de constructie van de draaistellen.

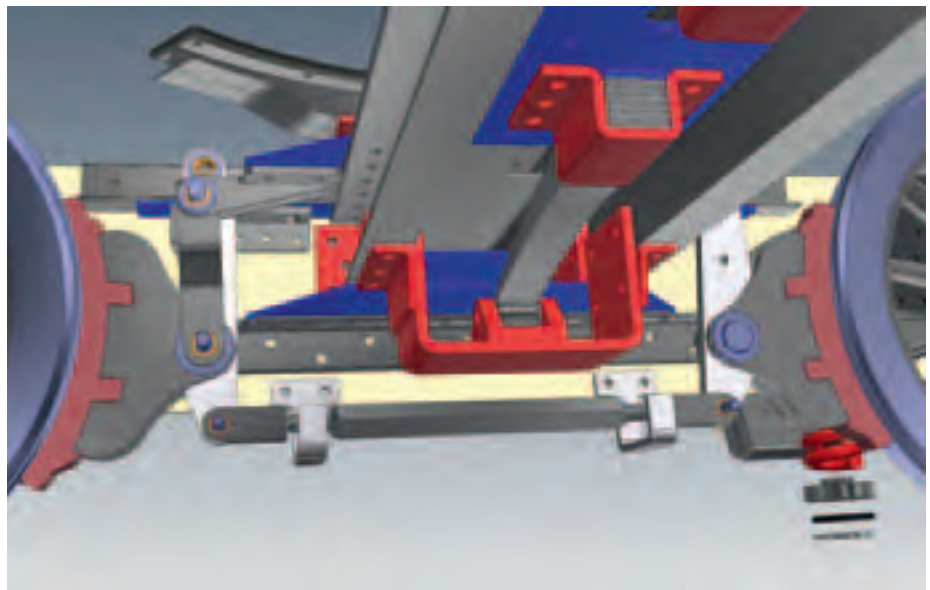
Tekeningen en constructiepakket

In de afgelopen periode hebben onze twee tekenaars vooral gewerkt aan de draaistellen en het remwerk dat daarin moet worden ondergebracht. Het blijkt passen en meten te zijn om dit netjes te doen. Hier blijkt weer hoe mooi de huidige tekentechnieken zijn die je behoeden tegen mogelijke fouten in een later stadium die dan tegen hoge kosten moeten worden gecorrigeerd.

Overigens: als de tekeningen gereed zijn moeten we keuzes maken hoe bepaalde onderdelen zijn uit te voeren: gieten of construeren? Daarnaast moeten ook nog productietekeningen voor leveranciers worden gemaakt.



Donateursvergadering met op voorgrond model A619/620 van Willem Bontenbal; 11 mei 2019. Foto: Raymond Naber



Draaistel met remwerk; 15 juni 2019. Foto: Rob de Jong



Fabrieksplaat voor A619/620 (op instaptrede te monteren). Foto: Raymond Naber



Onderzijde wagenbak met remwerk; 15 juni 2019. Foto: Rob de Jong

Sponsor een zitplaats

De actie 'Sponsor een zitplaats' is van start gegaan. De A619/620 heeft 46 vaste zitplaatsen en 14 klapzittingen. U kunt zo'n zitting sponsoren:

- per vaste zitplaats € 750,- (mag in drie termijnen voldaan worden)

- per klapzitting € 250,-.

De sponsor krijgt op een messing plaatje diens naam vermeld. Maak uw donatie over op NL42 RABO 0311260950 ten name van de Stichting de Nieuwe Blauwe Tram en vermeld uw naam en 'Sponsoractie'. Vermeld aub uw postcode en huisnummer en zitplaats of klapzitting. Uw donatie is net als alle andere donaties aan onze stichting 125% fiscaal aftrekbaar.



Artikel uit NZH maandblad 1932-10

DE NIEUWE RIJTOEGEN VOOR HAARLEM—LEIDEN. TYPE A 600.

Wanneer men onderstaande foto van één der tweelingrijtuigen aanschouwt, ziet men een product van veel studie.

Hoe het plan, de rijtuigen te bouwen, zooals ze zijn geworden, is gegroeid, zij hier in het kort even vermeld.

Er was n.l. reeds een voorloopig ontwerp voor

nieuwe 2-assige breedspoorrijtuigen, die de E.N.E.T.-rijtuigen zouden vervangen, een plan, dat later door het „bussen-plan” is verdrongen.

Aangezien er wegens een concessiebepaling in de gemeente Haarlem op lijn 1 geen rijtuigen mogen rijden, langer dan ± 10 Meter, zouden voor de lijn Haarlem—Leiden dezelfde rijtui-



Foto 1.



Foto 2.

gen kunnen worden gebruikt, welke voor de nieuwe stadsrijtuigen der E.N.E.T. ontworpen waren.

De rijtuigen voor de lijn Haarlem—Leiden zouden echter een aanmerkelijk hoogere snelheid moeten bezitten en daardoor bezwaarlijk met 2 vaste assen kunnen worden uitgerust.

Nu zijn er in de laatste jaren tal van constructies bedacht, welke het mogelijk maken de 2 vaste assen verder uit elkaar te plaatsen, waardoor wel met hoogere snelheid gereden kan worden, doch helaas kleven aan deze constructies nog zoodanige nadeelen, dat men bij voorkeur niet tot toepassing hiervan overgaat, althans niet, zoolang de mogelijkheid bestaat draaistellen aan te brengen. Weliswaar bestond deze mogelijkheid niet bij deze korte rijtuigen, doch de wensch, draaistellen te gebruiken voerde tot het denkbeeld twee rijtuigen aanéén te koppelen en het geheel van 3 draaistellen te voorzien, eenigszins overeenkomstig een reeds bij de Deutsche spoorwegen voor de Berliner Rundbahn toegepaste constructie.

Bij het overwegen van de mogelijkheden kwam tevens een oud verlangen naar voren, n.l. om z.g.n. „doorgangs”-rijtuigen te hebben. Het voordeel hiervan zou zijn, dat de reizigers zich niet van te voren behoeven te vergewissen of een rijtuig reeds vol is, doch den geheelen trein kunnen doorloopen om een plaatsje te zoeken.

Het was bekend, dat in Frankfurt een dussanig rijtuig in bedrijf was en bij nadere informatie bleken er reeds meerdere te zijn, zooals te Duisburg en Bazel.

Bij nadere beschouwing hiervan en het afwegen der voor- en nadeelen der verschillende constructies, werd besloten de oplossing van het rijtuig te

Duisburg zooveel mogelijk te volgen, vooral omdat dit, in vergelijking met de andere, de eenvoudigste constructie was en het rijtuig in bedrijf goed voldeed.

Het rijtuig te Duisburg bestaat uit 2 rijtuigen, samen verbonden door een balg. De beide rijtuigen worden gedragen door 3 draaistellen, waarvan het middelste midden tusschen de beide rijtuigen is aangebracht.

Al zijn de nieuwe A 600-rijtuigen gebouwd naar het „model” Duisburg, de constructie van de wagenbak, draaistellen en de indeeling der rijtuigen is geheel afwijkend.

Ons nieuwe tweelingrijtuig bestaat uit twee rijtuigen van elk ruim 10 Meter lang. De beide einden van de rijtuigen, welke naar elkander zijn toegekeerd, zijn slechts 48 c.M. van elkander verwijderd en verbonden door een vouwbalg van 1 Meter inwendige breedte. Deze beide rijtuigeinden bezitten elk een 24 c.M. uitstekend taatslager, welke, op elkaar liggend, rusten op de taats van het middelste draaistel. De beide rijtuigen draaien derhalve om één en hetzelfde punt, hetgeen voor tweelingrijtuigen een mooie oplossing is. Onder de andere einden der rijtuigen, zoover mogelijk naar buiten, wegens het rustiger rijden, zijn de overige draaistellen aangebracht.

De rijtuigen bezitten van binnen geen schotten: elk rijtuig is verdeeld in 3 afdeelingen, n.l. een zitplaatsafdeeling met 23 vaste zitplaatsen en 3 klapbankjes, een balkon met aan weerszijden 2 vouwdeuren voor het in- en uitstappen en een rookafdeeling, eigenlijk de staanplaatsafdeeling, met 4 klapbankjes.

De zittingen, ook de klapbankjes, zijn met leder en kunstleder bekleed. De zitplaatsen zijn ruim

evenals het gangpad: overigens maken de rijtuigen een ruimen indruk. De betimmering is van teakhout, bekleed met *lincrusta*; de vloer is met linoleum bedekt.

De bagagenetten en de beslagdeelen zijn gebruineerd, met uitzondering van die deelen, welke telkens met de handen worden aangevast, zooals krukken, handgrepen en steunstangen, welke deelen of verchroomd of wit geëmailleerd zijn.

Alle zijramen kunnen geopend worden met behulp van „never fail” draaiinrichtingen. De groote voorruit is bij den bestuurder zijn van onsplinterbaar glas. Deze ruiten, alhoewel aanmerkelijk sterker dan gewoon spiegelglas, kunnen wel breken, doch vormen geen scherven.

De verlichting wijkt af van de tot nu toe bij onze Maatschappij gangbare. Niet alleen worden, in plaats van heldere 25 Wattlampen, inwendig gematteerde 40 Wattlampen gebruikt, maar ook het ornament zelf is van een ander type. Bij de aangebrachte ornamenten is de gloeilamp zóó geplaatst, dat de schuin naar boven gaande stralen het wit geschilderde plafond treffen en naar alle zijden worden teruggekaatsd. Elke autobusondernemer zal met jaloersche blikken naar een dergelijke verlichting zien.

Ook voor een goede verwarming werd gezorgd. Elk rijtuig bezit 12 elektrische kachels aan de zijden van het gangpad van 400 Watt, dus totaal 4.8 K.W., of per treinstel 9.6 K.W.

De in- en uitstapdeuren worden door luchtdruk gesloten, het openen geschiedt of door den conducteur of door de reizigers. Zoodra de conducteur het belsein voor het vertrek geeft, draait de wagenbestuurder een vóór zich geplaatste kruk $\frac{1}{4}$ slag om en de deuren slaan dicht. De mogelijkheid bestaat, dat een reiziger, die in de deuropening is blijven staan, een duwtje van een dichtslaan de deur krijgt. Dit duwtje zal hem of haar evenwel geen blauwe plekken bezorgen, want de kracht, waarmee het geschiedt is niet groot. Om het knellen van een hand of vingers te voorkomen, zijn de voorzijden der deuren voorzien van rubberstrooken.

Rondom het dak is een breede gootlijst aangebracht, welke een gedeelte van de zakramen bedekt. Hierdoor is het mogelijk ook bij regenweer de ramen iets te openen, daar de regen niet naar binnen kan slaan.

Aangezien één der eischen was, den afstand van den vloer tot den beganen grond zoo klein mogelijk te maken, zijn de draaistellen zeer laag en de wielen klein van diameter, n.l. 710 m.M. voor het middelste en 760 m.M. voor de uiterste draaistellen, tegen normaal 860 m.M.

De afveering is zoo soepel mogelijk gemaakt, terwijl voor het dempen van de kleine trillingen rubberplaten boven en onder de spiraalveeren zijn

aangebracht. Alle draaistellen bezitten een gedempte wiegophanging. De aspoten zijn weer van het type „Isothermos”, welke weinig onderhoud behoeven, zeer rijkelijk smeren en daardoor een minimum aan slijtage vertoonen. De vooreinden van de baanruimers zijn opklapbaar gemaakt voor het snel bevrijden van iemand, die het ongeluk heeft, eronder te geraken.

De radstand van de draaistellen bedraagt 1900 m.M., de onderlinge afstand van de draaistellen is 8175 m.M.

De constructie van de rijtuigen, speciaal van de rijtuigbakken, is geheel afwijkend van onze andere stalen wagens. Werd tot nu toe voor de stijlen en verbindingsbalken steeds gebruik gemaakt van normaal profielijzer, bij deze rijtuigen is dit niet meer te vinden. Het verlangen, de rijtuigen zoo licht mogelijk te maken, is aanleiding geweest geheel andere wegen in te slaan.

Niet alleen is de gewichtsbesparing gezocht in het gebruiken van stijlen en verbindingen uit profielijzer met een wanddikte van slechts 3 m.M., doch ook door de zijwand- en dakbekleding te maken uit platen van 2 en $1\frac{1}{2}$ m.M. dikte, verder door alle onderdeelen zóó te construeeren, dat met een minimum materiaalhoeveelheid toch de noodige sterkte aanwezig is en bovenal door de geheele ijzerconstructie in plaats van te klinken, electrisch te lasschen.

De groote voordeelen van het lasschen zijn, dat door het vervallen van de gaten voor de klinknagels bij gelijkblijvende sterkte de constructie minder zwaar behoeft te zijn, dat de voor het klinken benoodigde schets- en hoekplaten kunnen vervallen, en — doch dit is meer van belang voor het dagelijksch onderhoud — dat de buitenzijde van den bak geheel glad is en hierdoor gemakkelijker te reinigen.

Een verder voordeel is, dat gelaschte constructies over het algemeen veel lichter en goedkoper zijn, dan even sterke constructies in geklonken uitvoering.

Alhoewel het niet de bedoeling is thans een uiteenzetting over het electrisch lasschen te geven, is het om een indruk te krijgen van den bouw der rijtuigen gewenscht, nog even bij het lasschen stil te staan en ook op de nadeelen te wijzen.

Het is bekend, dat ijzer bij verwarming gaat uitzetten en daar het lasschen niets anders is dan het samensmelten van het laschijzer met de te lasschen deelen, worden deze deelen tijdens het lasschen meer of minder warm en zetten uit.

Het gevolg hiervan is, vooral omdat de te lasschen deelen niet overal tegelijk gelascht kunnen, of overal gelascht moeten worden, dat tijdens het lasschen de deelen gaan „trekken”, d.w.z. in de vreemdste bochten gaan staan.

Deze omstandigheid, het laat zich begrijpen, is

verre van aangenaam, want al is het mogelijk deze bochten en kronkelingen te doen verdwijnen, het kost veel handigheid, kundigheid en moeite om het zoover te krijgen.

Voor al bij het lasschen van een tram- of spoorrijtuig met veel dun plaatwerk ondervindt men deze moeilijkheden in hooge mate. Speciale werkmethoden zijn noodig om bij den bouw zoo weinig mogelijk hinder hiervan te ondervinden.

De zijwanden van de rijtuigen werden eerst, in mallen geklemd, geheel in elkaar gelascht. Op foto 3 vindt men een 2-tal van deze wanden, één

hangend en één liggend.

Daarna werden de wanden op den juisten afstand van elkaar geplaatst en de voorwand, de achterwand en de resteerende langs- en dwarsbalken in het onderraam hieraan vastgelascht. Op foto 4 ziet men het rijtuig na deze bewerking: alleen de achterwand onthrekt nog.

Voor het juiste richten, het op den juisten afstand houden van de wanden, werden tijdelijk dwars- en kruisverbanden aangebracht, welke op de foto duidelijk zijn te onderkennen.

Hierna werd begonnen met het plaatsen en

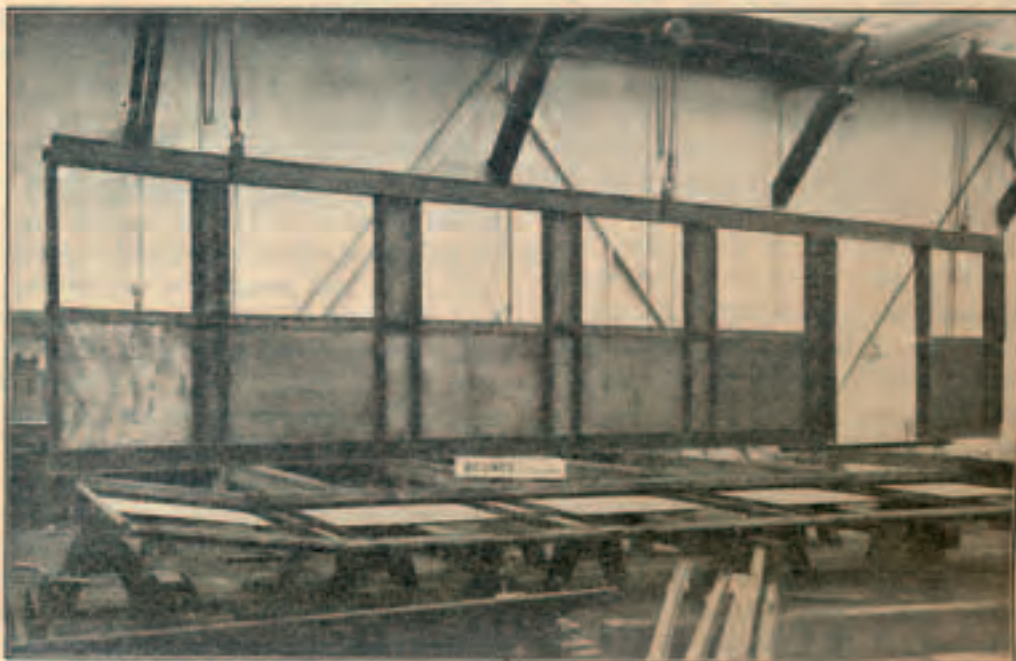


Foto 3.

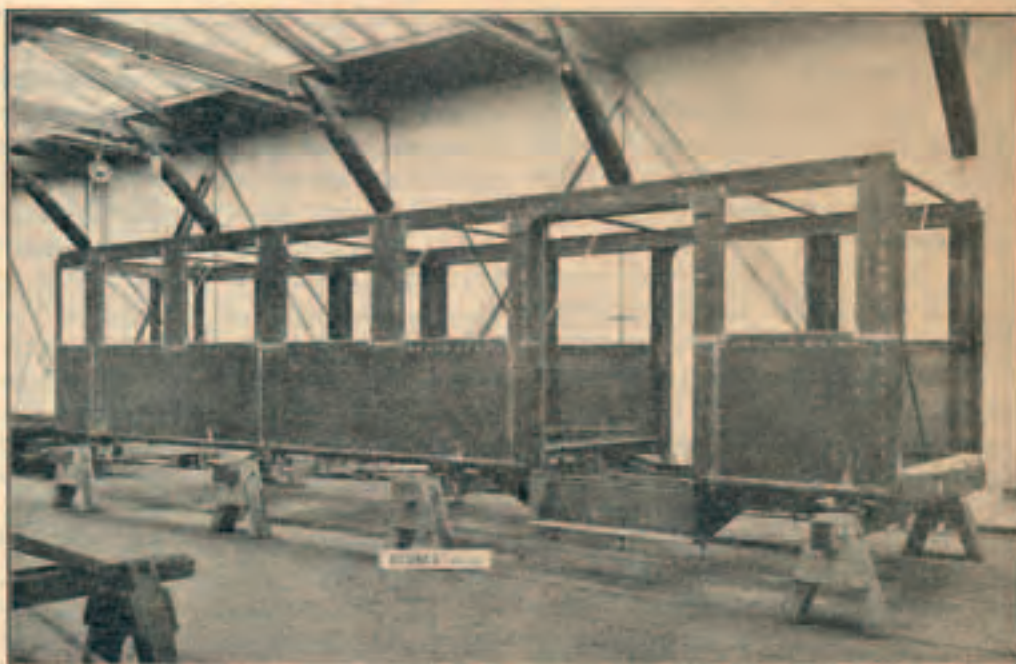


Foto 4.

vastlassen van de dakspanten (foto 5), waarna de dakbedekking en de gootlijst zijn aangebracht (foto 6).

Behalve op de laatste foto, waar de bak reeds in de grondverf is gezet, vindt men op alle foto's op de plaatbekleding langs de stijlen witte vlekjes. Dit zijn de plaatsen waar de platen aan de stijlen zijn gelascht. Evenals dit het geval is bij klinken, worden ook bij het lassen de platen op bepaalde afstanden gehecht.

Zoodra de bouw van de rijtuigen gevorderd was tot de gedaante op foto 5, werd begonnen met het strekken van de zeer gebobbelde plaatbeklee-

ding. Dit geschiedde door op de vlakken tusschen de stijlen op zekere afstanden van elkaar met het laschapparaat lange verticale strepen laschijzer aan te brengen, z.g.n. laschrupsen. Het laschmateriaal n.l., dat in heet vloeibaren toestand op de platen wordt gebracht, koelt snel af en krimpt. Het gevolg hiervan is, dat de plaat, waarop de rups is aangebracht, evenveel moet krimpen als de rups en aangezien de temperatuur van de plaat minder hoog is geweest, dan die van de rups zelf, moet de plaat meer krimpen, dan ze bij het lassen van de rups is uitgezet.

Het is geen gemakkelijk werk de zeer dunne

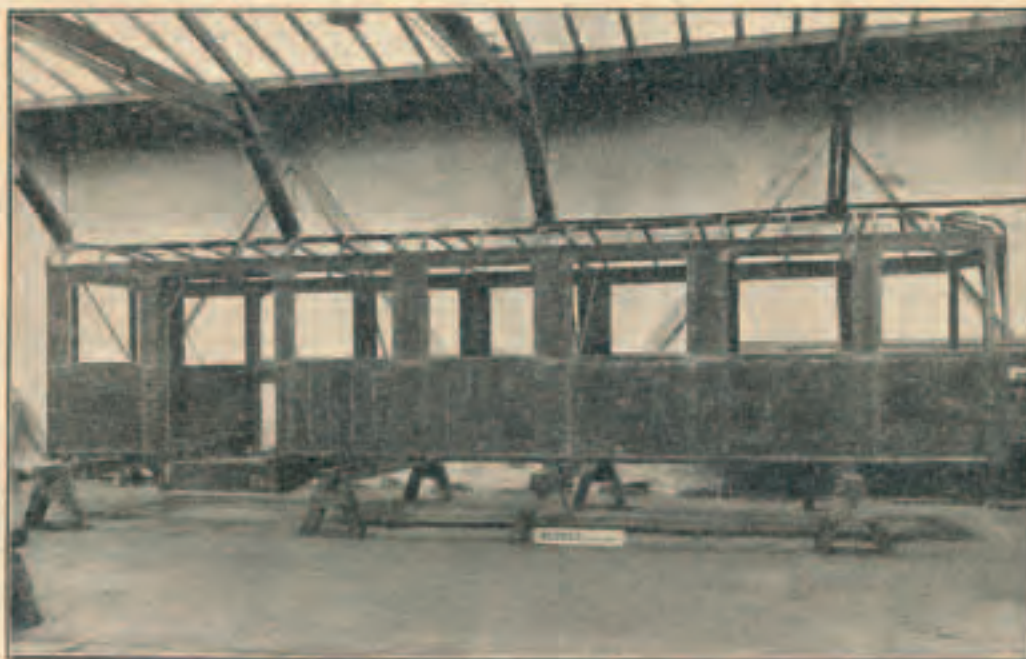


Foto 5.



Foto 6.

platen op deze wijze mooi strak te trekken, doch de methode is alleszins bruikbaar gebleken.

Ondanks het gebruiken van abnormaal breede plamuurmesses bij het verven der platen (een apparaat, waarmee vele kleine zonden kunnen worden bedekt), is het aan de rijtuigen nog te zien, dat de rupsen niet alle oneffenheden hebben kunnen wegnemen. Op foto 5 zijn deze rupsen, op de platen naast den ingang, duidelijk te zien.

Het gebruik van rupsen beperkt zich natuurlijk niet tot het strekken van platen alleen, ook balken, zelfs zware profielbalken laten zich hiermede kalmpjes recht trekken, hetgeen dan ook met menige balk van deze rijtuigen is geschied.

De draaistellen werden niet gelascht, maar „ouderwets“ geklonken. Wegens de sterke trillingen, waaraan deze blootstaan, werd het wijzelijk geacht voor dit onderdeel de ouderwetsche, beproefde methode te handhaven.

Onze A 600-rijtuigen zijn de eerste tramrijtuigen in ons land, welke electrisch zijn gelascht.

Het gewicht van een geheel treinstel compleet met electrische en luchtremuitrusting is geworden 29000 K.G.

De electrische uitrusting is, wat het schema betreft, gelijk aan die van de A 500-rijtuigen.

De schakeling is de z.g.n. directe schakeling, waaronder wordt verstaan, dat de stroomverdeling voor de motoren geschiedt met door den bestuurder te bedienen controllers.

De stroom vloeit vanaf den stroomafnemer door een maximaal automaat boven de eene bestuurdersruimte, door een tweeden maximaal automaat boven de andere bestuurdersruimte en door één der controllers via de aanloopweerstand en de motoren naar de spoorstaven.

De weerstanden zijn van gegoten ijzer, gittertype, geplaatst in een ijzerkast, welke onder één der rijtuigen is opgehangen. Ter verkrijging van een maximum afkoeling der weerstanden is de kast zonder bodem uitgevoerd.

De motoren, 4 in getal, zijn van het geventileerde type. Ze zijn aangebracht in de buitenste draaistellen, elk werkende door middel van een enkelvoudige tandwieloverbrenging, op één der assen. Het uurvermogen van den motor bedraagt 70 P.K. bij 550 Volt en een aantal toeren van 840 per minuut. Het gewicht, de tandwielen inbegrepen, bedraagt 1000 K.G.

De aanzetversnelling der rijtuigen is, in verband met den eisch des tijds van snel en nog eens snel, zeer hoog genomen n.l. 70 c.M. per sec. tegen normaal en zooals ook bij de electrische treinen der spoorwegen, 50 c.M. per seconde. Het gevolg hiervan was, dat voor het betrekkelijk lichte treinstel 4 motoren van 70 P.K. noodig waren.

De schakeling der motoren tijdens het aanzetten is de bekende serie-parallelschakeling met 40% shunting voor het rijden in serie. Twee mo-

toren blijven steeds in serie geschakeld, zoodat bij het optreden van een defect aan één dezer motoren, beide motoren worden uitgeschakeld.

De motorkabels zijn, evenals de draden voor de verlichting, verwarming, enz. in houten kokers binnen in het rijtuig aangebracht. Alle kabels noodig voor de schakeling, dit zijn 19 stuks van 70 en 50 m.M², en tevens die voor de belleiding en de verlichting, zijn van het eene rijtuig naar het andere overgebracht. Aangezien de rijtuigen ten opzichte van elkaar bewegen, zijn het soepele kabels van zoo groot mogelijke lengte. Wegens de uiterst kleine ruimte, welke hiervoor beschikbaar is, was het aanbrengen niet zoo eenvoudig.

De kabels zijn midden boven den doorloop in den vouwbalg in 2 verticale rijen door de rijtuigwanden gevoerd. Terwijl tusschen de rijtuigen in de kabels groote lussen werden gemaakt, welke door een ophanginrichting horizontaal worden gehouden.

Daar het inklemmingspunt van de kabels (de plaats waar ze door de wanden worden gevoerd) hierbij zoo dicht mogelijk boven het gemeenschappelijke draaipunt is gelegen, is de beweging der kabels slechts zeer gering, hetgeen den levensduur ten goede komt.

De luchtrem, welke voor de rijtuigen is toegepast, is de bekende 2 kamerrem, de meest veilige en welhaast de meest eenvoudige rem.

De remmen werken op alle assen met een maximum druk van 100% van het ledige rijtuiggewicht. Voor het verkrijgen van een eenvoudig remwerk met een minimum aantal draaipunten en een maximum ruimte onder den vloer van het rijtuig, noodig voor het aanbrengen van de vele bijbehorende apparaten en toestellen, heeft elk draaistel een eigen remcilinder, opgehangen onder tegen de rijtuigbakken.

De koppeling van de luchtpijpen tusschen de beide rijtuigen is geschied met slangen. Alhoewel door een bepaalde plaatsing deze slangen tijdens het rijden door bogen, enz. een zeer geringe beweging maken, bestaat de mogelijkheid, dat één der slangen lek wordt of breekt, waardoor de rem onbruikbaar zou worden.

Deze mogelijkheid is in zooverre ondervangen, dat door het sluiten van één of twee kranen de luchtrem toch gebruikt kan worden, doch alleen vanaf het rijtuig, waaronder de compressor en overige remapparaten zijn aangebracht (het stroomafnemertijtuig). De kranen bevinden zich onder een luikje in den vloer bij den balg.

Voor het noodremmen en remmen bij glibberige spoorstaven bevinden zich voor aan het rijtuig, bevestigd op de draaistellen en voor beide wielen zandstrooiers, welke met een drukknop en in den noodremstand met de remkraan bediend kunnen worden.

Zooals reeds gezegd kunnen de deuren door

den bestuurder met luchtdruk worden gesloten. Hiertoe is voor elk stel deuren een kleine luchtcylinder aangebracht, waarvan de zuigers zijn bevestigd aan de draaipunten der deuren. De luchtcylinders zijn door een pijpleiding met de beide bestuurdersplaatsen verbonden. Op de bestuurdersplaatsen zijn in deze leiding 2 kranen aangebracht en wel een driewegskraan met een handel en een afsluitkraan met een vierkant voor een rijtuigsleutel. Door het openen van beide kranen kan de lucht toestroomen en de deuren worden gesloten. Door het weder sluiten van de driewegskraan wordt de luchttoevoer naar de cylinders afgesloten en een verbinding gemaakt van de cylinders met de buitenlucht, waardoor de lucht uit de cylinders ontwijkt en de deuren met de

hand geopend kunnen worden.

De driewegskraan brengt in gesloten stand de cylinders steeds in verbinding met de buitenlucht, hetgeen echter niet het geval mag zijn, zodra de bestuurder vanaf de andere bestuurdersplaats de deuren moet bedienen. Immers de lucht, welke door deze kraan zou worden toegelaten, zou de leiding onmiddellijk door de andere kraan weer verlaten. Hiervoor is dan ook aangebracht de 2de kraan, de afsluitkraan, welke dus steeds gesloten moet zijn, daar, waar de bestuurder niet staat.

De benodigde lucht voor het remmen en het sluiten der deuren wordt geleverd door een elektrische motor-compressor met een capaciteit van 800 Liter aangezogen lucht per minuut.

‘Er hing altijd een gezellige sfeer in de tram’

Herinneringen van Anton de Bode

‘De A600 was mijn favoriete tram. Die zag er zo mooi uit, met de teakhouten banken met leren zittingen en chromen handgrepen. De Boedapesters uit 1924 waren toch van een generatie eerder en niet zo modern.’ Anton de Bode (1934) bewaart goede herinneringen aan de Blauwe Tram.

‘Ik ben geboren en getogen in Voorschoten. Toen ik zeven was, ging ik in Leiden naar de opleidingsschool voor de HBS. Ik had een maandabonnement, zodat ik op elk moment met de tram kon reizen. Eerst zat ik vlakbij het Noordeinde, later op de HBS aan de Kagerstraat. Het abonnement voor de HBS was geldig tot het station. Dat was goedkoper, omdat je dan niet behoefde over te stappen op een andere tram. Ik heb de overweg bij het station nog gekend. Die was vaak erg lang dicht. Daar was een houten trap om de sporen over te steken. Je kon dan ook de speciale bovenleidingconstructie van de kruising van de tram- en treinsporen zien. Ik stapte in Voorschoten altijd bij de halte Dorp in, vlakbij de Schoolstraat. Toen reden vooral Boedapesters en A600'en. Ik ging in de A600 altijd op het bankje tussen de geleding en de deuren zitten. Dan had je een mooi overzicht op wat er gebeurde. Of je kon in alle rust een schoolboek lezen. Het was echt mijn plekje. De tram reed elke twintig minuten, in de spits elke tien minuten. Ze waren meestal afgeladen vol. De rit van Voorschoten naar Leiden duurde twintig minuten. Tussen Voorschoten en de Lammenschans reden de trams heel snel, het was een kaarsrechte trambaan middenin de weilanden. En in Leiden-Zuidwest stonden nog geen flats. Na de HBS kreeg ik een baan bij de Rotterdamsche Bank aan de Kneuterdijk in Den Haag. Natuurlijk ging ik met

de tram naar m'n werk. De rit duurde iets langer dan die naar Leiden. Er hing altijd een gezellige sfeer in de tram. Veel mensen reisden op hetzelfde tijdstip naar hun werk, ze kenden elkaar en vaak trof je dezelfde conducteur. Het was heel huiselijk. De banken stonden

tegenover elkaar. Er waren kaartclubjes en er zijn heel wat verliefdheden ontstaan. De NZH heeft ongetwijfeld een groot aantal huwelijken op z'n geweten... De rit van Voorschoten naar Den Haag was heel afwisselend. Door de weilanden ten zuiden van Voorschoten, door Leidschendam en via de Voorburgse Parkweg en Koningin Wilhelminalaan naar Den Haag.

Ik herinner me ook nog goed de vakantie-uitjes die we tijdens de oorlog maakten. Voor de oorlog gingen we vaak naar het strand van Wassenaar, maar dat kon niet meer. Dat was Sperrgebied. Mijn vader kwam op het idee om een tramreis te maken naar Volendam en Marken. We gingen naar Leiden en vandaar naar Haarlem, waar we overstapten op de Zandvoortse tram naar Amsterdam. We liepen van de Spuistraat naar het NZH-koffiehuis bij het Centraal Station voor het boottochtje over het IJ naar het station van de tram naar Volendam. Dat waren oude trammetjes die piepend en krakend over de rails hobbelden. In Volendam



gingen we met de boot naar Marken en van Marken terug naar Monnickendam. Het was voor een kind een hele wereldreis. We waren de hele dag onderweg! De tram speelde een grote rol in ons dagelijks leven. Als mijn moeder ging winkelen, was dat met de tram. Ze stapte in de Breestraat uit. Of we gingen naar het vuurwerk in Scheveningen. Er hingen dan speciale borden op de tram. In 1960 verhuisde ik voor mijn werk naar Hattem. Toen ik in 1968 terugkeerde, was de tram weg. Ik heb nooit begrepen waarom de tram is opgeheven en ik vind het nog steeds jammer dat ik de laatste rit niet heb meegemaakt. Ik denk nog vaak aan de tram. Noem het sentiment. Ik zit soms uren naar NZH-foto's op internet te kijken. Dan komen alle herinneringen weer boven. Ik kan daarvan geen genoeg krijgen.'



Halte Voorschoten Dorp, 24 mei 1961, foto L.J.P. Albers

De Blauwe tram in de literatuur

De Blauwe tram komt in verschillende romans en verhalen voor. Enig zoekwerk levert een aantal citaten op. Het is een kort en zeker niet uitputtend lijstje.

W.F. Hermans was weliswaar geen Leidse schrijver, maar een groot deel van zijn roman *De donkere kamer van*

Damocles over de oorlogsjaren speelt zich af in de Leids-Haagse regio. Hoofdpersoon Henri Osewoudt woont in Voorschoten, waar zijn ouders en later hijzelf een sigarenzaak in de Schoolstraat hebben; Hermans noemt die naam niet en heeft over de Hoofdstraat, maar de beschrijving is overduidelijk: 'Zo nauw is de straat, dat de



Voorschoten in de oorlogsjaren. Een van de winkels rechts zou de sigarenzaak van Osewoudt kunnen zijn. Ansichtkaart, collectie MvdT



De A327 in Rotterdam voor zijn gastoptreden in de film Kort Amerikaans; 22 april 1979. Collectie Historisch Genootschap de Blauwe Tram

tramporens naar elkaar toe kruipen en over elkaar heen gaan liggen. Nooit kunnen twee trams elkaar passeren in het centrum van het dorp.'

Er wordt veel met de Blauwe Tram gereisd: 'Op een Hemelvaartsdag ging hij in zijn eentje naar Voorschoten. Hij nam eerst [in Amsterdam] de blauwe tram naar Haarlem. Daar stapte hij over op een andere blauwe tram naar Leiden. In Leiden nam hij weer aan andere blauwe tram richting Den Haag. In Voorschoten stapte hij uit, bij de halte aan de noordzijde van het dorp.' Door deels de trein te nemen zal die reis een stuk sneller zijn geweest.

Specifieke beschrijvingen van materieel ontbreken, maar de beelden die Hermans oproept zijn goed herkenbaar. Over de situatie rond station Voorburg bijvoorbeeld: 'Zijn horloge stond op vijf over acht toen hij uit de blauwe tram stapte in Voorburg. Onder het viaduct door, dan de spoorbaan oversteken, dan, daarachter, is het eindpunt van de gele tram. Blauwe trams, gele trams, en treinen, nergens is zoveel railvervoer geconcentreerd als in de voorsteden

van Den Haag.' Het viaduct is het kort voor de oorlog in gebruik genomen viaduct van de snelweg naar Utrecht.

Wel afkomstig uit Leiden, of om preciezer te zijn uit Oegstgeest, is Jan Wolkers, in wiens vroege werk de Blauwe Tram wel eens voorkomt. In zijn eerste roman *Kort Amerikaans* uit 1962 (de tram is dan nog maar pas opgeheven) schrijft hij: 'Bij de laatste halte in de Breestraat stond hij te wachten, zoals hij op het papiertje dat hij zijn moeder had gegeven, geschreven had. Maar toen het trammetje eraan kwam stopte het niet. Er moest zeker niemand uit. Hij nam al aan dat zijn moeder de tram gemist had, toen hij haar ineens achter het raam zag zitten. Ze keek niet naar buiten. Ze zat in gedachten verzonken als een beeld. Achter de tram rende hij de Hogewoerd op. In de verte stopte de tram gelijktijdig met een uit tegenovergestelde richting. Hij zag zijn moeder uitstappen. Ze liep voor de andere tram om en ging die in. Dat kan zo uren doorgaan, dacht Eric, terwijl hij terug begon te lopen. Ze is volkomen in de war.' Voor de in 1979

uitgekomen verfilming van dit boek werd heel toepasselijk de A327 van stal gehaald. Bij gebrek aan rails in de Leidse Hogewoerd (er zijn alleen nog een paar muurrozetten te vinden) werden de opnamen met de tram in Rotterdam gemaakt.

Je zou verwachten dat de Blauwe Tram ook frequent voorkomt in het autobiografische *Terug naar Oegstgeest*, maar daar is alleen een terloopse opmerking over de passerende stoomtram te vinden (Wolkers is uit 1925 en heeft de stoomtram naar Haarlem dus nog meegemaakt) en een tochtje per tram met een geliefde naar Warmond. Het gezin was zo arm dat lopen de voorkeur had boven de dure tram.

Ook jazzmusicus en schrijver F.B. (Frits) Hotz kwam uit Leiden, waar hij opgroeide in het huis Rijnsburgerweg 75. Hij beschrijft in veel van zijn onmiskenbaar autobiografische verhalen de weg en de stad in de jaren dertig, met oog voor detail. In het verhaal *De Verplaatsing* in de bundel *Ernstvuurwerk* uit 1978 schrijft hij over de Rijnsburgerweg: 'Nu, ruim veertig jaar later, kom ik weer vaak over de weg en hij ligt er nog juist in hetzelfde getemperde zonlicht. Alleen het groen is zwaarder geworden met een begin van bederf of verdorring. En men heeft de tramrails en bovenleiding verwijderd wat opeens iets provinciaals geeft; een soort optische historievervalsing ook, want de tram was er eerder dan de Weg en haar spoor paste erin als een nerf in een blad.' Het is een observatie waar we het alleen maar mee eens kunnen zijn. Met enige regelmaat komt in zijn verhalen ook de Blauwe Tram zelf langs. Hotz noemt regelmatig de Boedapesters, ofwel om tochtjes naar het strand in Katwijk te maken, ofwel om naar Voorburg-Leidschendam te rijden en daar over te stappen op de Hofpleinlijn naar Rotterdam, waar hij



'Loerende lampogen' op de A617/A618 bij een proefrit in Sassenheim, 27 december 1932. Collectie Historisch Genootschap de Blauwe Tram

enige jaren op school zat. Ook de A600'en komen een keer aan bod, al is zijn waardering voor dit materieel beperkt. Het al genoemde verhaal *De Verplaatsing* gaat over de (met weinig enthousiasme beleefde) verhuizing van Leiden naar Haarlem die hij als kind meemaakt. Na een bezoek aan de in Leiden wonende grootouders mag hij, elf jaar oud, met zijn zusje in 1933 terug naar Haarlem met de tram. Hij schrijft

daarover: 'In die dagen was juist met enige feestelijke plechtigheid de oude stoomtram naar Haarlem vervangen door een moderne elektrische, een gelede tram met een geheimzinnige duistere harmonikaverbinding tussen beide wagondelen. Die tram zelf zou hebben kunnen doorgaan voor een teken van het nieuwe; van zakelijkheid en nuchterheid. De vertrouwde gevlochten rietbanken der NZH waren hier door koel leer vervangen

en alles wat koper was bij haar oudere zuster machines was hier al koud chroom. Haar uiterlijk was efficiënt, maar de te dicht bij elkaar staande lampogen gaf haar iets loerends, zeer minder onschuldig dan de kolos op Den Haag of Katwijk, de tram waar we zo vaak mee naar zee waren gegaan.'

Ach, smaken verschillen, het zij de schrijver vergeven. Hij geeft zelf trouwens toe dat hij in de jaren dertig meer gefascineerd was door de toen hypermoderne stroomlijnauto's van merken als Auburn, Studebaker en Chrysler.

Tot slot iets heel anders, het boek *Passagiers van de blauwe tram* van het auteursduo C.M.H. (Clemence) Bauer & K. Breebaart. Hun kinder- en meisjesboeken waren in de jaren twintig en dertig behoorlijk succesvol en werden veel herdrukt, maar desondanks is over beiden weinig bekend. *Passagiers van de blauwe tram* uit 1929 gaat over een groepje schoolkinderen, meisjes vooral (of, in de terminologie uit die tijd, bakvissen), dat dagelijks met de tram van 8 uur 6 naar de HBS rijdt en allerlei avonturen beleeft. Het is geheel aan de fantasie ontsproten, aanknopingspunten met de werkelijkheid zijn er nauwelijks: de kinderen wonen in Hilvorden en gaan naar school in Uldrecht. Er is ook nog sprake van het dorp

Hilverbeek. De tram heeft motor- en aanhangrijtuigen. Voor Uldrecht lijkt Haarlem de bron van inspiratie te zijn, want daar is een tramhalte op de markt tegenover het Raadhuis. Het enkele keren genoemde Emmapark is fictief (in Haarlem althans), maar als een soort 'slip of the pen' hebben de auteurs het ergens over de allerm minst fictieve Zijlbrug.

De tram speelt verder geen speciale rol (met uitzondering van een aanrijding met een vrachtwagen met eieren, waardoor – o schrik – de kinderen te laat op school komen), maar de boektitel toont in ieder geval aan dat 'de Blauwe Tram' al in de jaren twintig een begrip was.

MAURITS VAN DEN TOORN



Omslag van het meisjesboek *Passagiers van de blauwe tram* uit 1929. Collectie MvdT

Tramweg-Stichting Scheveningen

In Den Haag is na een gedwongen stilstand van ruim negen jaar Haarlemse aanhangrijtuig B303 weer goedgekeurd voor de dienst. Helaas trad kort daarna een defect op aan het hydraulische remsysteem, dat nu wordt gerepareerd. In de zomermaanden (en soms ook daarbuiten) zijn de beide NZH motorrijtuigen A106 en A327 regelmatig op de baan geweest, onder meer voor Open Monumentendag.

Stichting Historisch Genootschap De Blauwe Tram

Op 13 mei werd voor de afdeling Den Haag van de NVBS een presentatie verzorgd over de restauratie van het NZH-stuurstandrijtuig B412 in een Romney-loods te Voorburg. Het initiatief voor dit belangrijke project was nieuw leven ingeblazen door de voorzitter van het genootschap. Ook werden opnamen vertoond van het opladen in Leiden, het transport naar Voorburg en het onderdak brengen van de Boedapester op 13 november 1976, exact vijftien jaar na de laatste ritten van het NZH-trammaterieel naar het sloopterrein in Voorschoten-Noord.

Op 14 september presenteerde het genootschap zich in het historische centrum van Voorburg in het kader van Open Monumentendag. Net als bij vorige gelegenheden werden aan belangstellenden flyers verstrekt en toelichting gegeven over het reconstructieproject van de A619/620.

In het eerste halfjaar werd interessante documentatie ontvangen, waaronder een dossier van de Electrotechnische Industrie Smit Slikkerveer uit de jaren 1931-'33 met 26 'supplement-bonnen' over de levering van veertig elektromotoren voor de tramstellen type A600.

Bij de verworven objecten een schaalmodel 1:25 (!) van NZH-tramstel A516 + B510, compleet met rails en bovenleiding en een richtingfilm(binnen)kast van een tramstel A600.

Stichting NZH Vervoer Museum

Restauratie Métallurgique A14

De restauratie van deze tram uit 1903-'04 vordert met het inbouwen van het interieur.

Restauratie bus 6915

Aan bus 6915 worden de laatste werkzaamheden uitgevoerd. Deze waren voor de RDW geen beletsel om de bus goed te keuren. De bus is nu buiten op de weg geregeld te bewonderen voor speciale ritten. Het is de oudste

bewaard gebleven DAF/Den Oudsten MB200 bus. Op de foto staat de bus aan de achterzijde van het museum op de Emrikweg. Als de 6915 gereed is voor inzet, zal zijn plaats in de werkplaats ingenomen worden door de 6510, een stadswagen uit de jaren tachtig, en door midibus 6580 die in Delft heeft gereden.



*A14 in NZH Vervoermuseum; 11 mei 2019.
Foto: Raymond Naber*

Wisseltentoonstellingen

De wisseltentoonstelling 'Van Schoten tot Heemstede, de Haarlemse noord-zuid-lijn' trekt veel kijkers. Deze tentoonstelling gaat over de verschillende vormen van openbaar vervoer tussen 1878 en 1999 op de noord-zuid rijdende lijnen in Haarlem en Heemstede. De tentoonstelling is te bekijken tot eind maart 2020. Vanaf april 2020 zal de tentoonstelling 'Reizen met bus en tram in WO2' te zien zijn. Van de bus en tram in Noord-Holland en noordwestelijk Zuid-Holland werd tussen 1939 en 1947 druk gebruik gemaakt. Niet alleen zijn documenten en foto's te zien, maar ook de drie trams in het museum worden tijdelijk met verlichting en bufferbalken aangepast aan de situatie zoals zij in de oorlogsjaren hebben gereden.



Bus 6915, Haarlem, Emrikweg, 16-09-2019. Foto Frits Koning