

Trams en treinen

in de jaren '60 tot '20

Paul Koster

Foto's voorkant

Rotterdam Centraal Station, 30 april 1977 – RET lijn 3 emr. 236. De gelede Schindlers (serie 231-244) zijn altijd mijn favoriete Rotterdamse trams geweest. Het bijzondere van lijn 3 (Blijdorp, Diergaarde – Kralingen, Laan van Nooitgedacht) was, dat hij zichzelf kruiste op het Hofplein. I.v.m. bezuinigingen werd lijn 3 op 23 augustus 2004 opgeheven. De tak naar Kralingen bestaat nog wel – hier rijdt nu lijn 7.

Engeland, Londen, Cannon street, 21 februari 1984. In 1979, toen ik bij de scheepvaartmaatschappij 'James Smith & Sons' in Londen werkte, ging ik bijna dagelijks naar Northfleet i.v.m. douaneformaliteiten – soms zelfs 2x per dag. In Northfleet (aan de Theems, tussen Dartford en Gravesend) werden de schepen gelost en geladen. Met de Underground reisde ik van Aldgate East naar Cannon Street en daar stapte ik over op de trein.

Foto achterkant

Den Haag, Kraayenstein, 21 mei 2017 – HTM emr. 1210 tijdens een excursie; links lijn 2 emr. 5026 aan zijn beginhalte.
Foto: Huib Binkhorst

www.bestelmijnboek.nl

© 2022, Paul Koster

ISBN 978-94-6247-264-8

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar worden gemaakt in enige vorm of op enige wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

WOORD VOORAF

In 1971, tijdens de Havo-opleiding aan de Dalton-Scholengemeenschap in Voorburg, zat ik gedurende een buitentekenles aan de Vliet, tegen een boom. Ik was bezig om de spoorbrug van de Hofpleinlijn te tekenen en dat vormde de aanleiding van een gesprek met de jongen, die naast mij zat. We kwamen er al spoedig achter, dat wij dezelfde belangstelling hadden voor het openbaar vervoer. Dat bleek het begin van een nog altijd voortdurende 'tramvriendschap'.

Niet lang daarna kwam de werkweek in Engeland. Wij hadden 'Public transport' gekozen als 'assignment' en zo konden we onze hobby inzetten voor een schoolopdracht. Het hoogtepunt was ons bezoek aan de tunnelingang in het zuiden van Tunbridge Wells, waar de splitsing is van de spoorlijnen naar Hastings en Eridge. Laatstgenoemde lijn is nu een museumlijn: de Spa Valley Railway. Later die week logeerden wij in Londen, vlakbij station Bayswater van de Circle Line. Met de Underground reisden we naar station Liverpool Street, waar wij lange tijd gekeken hebben naar de vele aankomende en vertrekkende treinen.

Bezoeken aan de ouderlijke woningen over en weer werden gevolgd door dia-avonden en gezamenlijke excursies. Er is over het 'tramwegwezen' heel veel informatie uit te wisselen, zoals ook dit boekwerk bewijst. Al weer jarenlang is Paul de onvermoeibare initiator van dagtrips naar alle trambedrijven in Nederland en ook naar een aantal in het omringende buitenland. Met een klein en select gezelschap reizen wij rond. Naar gelang ieders belangstelling wordt er dan ook enig 'spoorwegwezen' aan toegevoegd, waardoor de volledige betekenis van de afkorting NVBS eer wordt aangedaan (Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen, opgericht 1931). Want natuurlijk zijn wij beiden lid van deze club.

Naast de hobby stellen wij beiden ook belang in het wederzijdse familiegebeuren, waardoor het aanwezig zijn bij elkaars hoogte- en dieptepunten op dat gebied vanzelfsprekend is geworden.

Zulke vrijwel levenslange vriendschappen zijn dierbaar en verdiepend. En dan blijkt de wederzijdse hobby een mooie drijfveer om elkaar te blijven ontmoeten.

Dat er nog maar vele fraaie plaatjes mogen ontstaan!

Huib Binkhorst

Hoorn, september 2021

INLEIDING

Tot 2021, het jaar waarin ik 65 jaar oud ben geworden, schreef ik alleen romans en korte verhalen. Daarom vond ik, dat de tijd rijp was om een boek te publiceren over mijn grootste hobby: trams en treinen. Er zijn wel vaker hobbyisten geweest, die een boek hebben uitgegeven met foto's door hen zelf gemaakt, en daarvan dacht ik altijd: dat zou ik ook wel willen.

Op 13 augustus 1970 ben ik begonnen met fotograferen. De opzet van dit boek is, dat ieder jaar vertegenwoordigd is met minimaal één foto. De eerste foto's in dit boek dateren uit de periode 1966-1969; het leek mij leuk om, als introductie, te beginnen met een aantal foto's, die door mijn vader zijn gemaakt. Hij heeft deze foto's destijds op mijn verzoek genomen, en om die reden vind ik dat zij een plaats verdienen in dit boek. Bij de foto's staan de datum, de plaats en de lijn- en rijtuignummers vermeld, en in veel gevallen ook een verwijzing naar de noten, achterin het boek. De noten zijn niet doorlopend genummerd: ze hebben dezelfde nummers als de foto's.

Bij het uitzoeken van de foto's heb ik ernaar gestreefd om een compleet beeld te geven van mijn openbaarvervoer-hobby. U zult ook foto's van metrorijtuigen tegenkomen. Ik fotografeer ook bussen en trolleybussen, maar daarvan zijn geen foto's opgenomen, want het gaat in dit boek alleen om railvoertuigen.

De verdeling is als volgt:

- Aantal tramfoto's: 114
- Aantal treinfoto's: 59
- Aantal metrofoto's: 14
- Totaal: 187

Omdat ik Hagenaar ben van geboorte, is de HTM ruim vertegenwoordigd in dit boek. Veel van mijn herinneringen uit de jaren zestig zijn verbonden met het reizen in trams, bussen en treinen. Voor andere kinderen is zo'n ritje niet meer dan een verplaatsing van A naar B, maar ik vond het allemaal heel bijzonder. En dat vind ik nog steeds!

Voor de periode 1965-1966 was interessant, omdat in die jaren 'Plan Lehner' werd ingevoerd. In drie fasen werd het Haagse tram- en busnet grondig gewijzigd. Op de vrije woensdagmiddagen kreeg ik soms van mijn moeder een aantal HTM-overstapkaartjes, zodat ik de hele middag kon reizen met bus en tram. Ik noteerde altijd in welke lijn ik zat, welk wagennummer, en tussen welke haltes ik reisde. Ik wilde zoveel mogelijk gebruik maken van tram- en buslijnen, die opgeheven of gewijzigd zouden worden. Wat het Haagse trammaterieel betreft waren de jaren na 'Plan Lehner' eigenlijk nogal saai: op alle lijnen reden PCC-cars. De enige bijzondere trams waren de 1001 en de 1002, vanwege hun afwijkende deurindeling [zie foto's 27 en 28]. Intussen zijn de PCC-cars al meer dan 25 jaar uit het straatbeeld verdwenen, met als gevolg dat de foto's uit het PCC-tijdperk in mijn ogen 'in waarde zijn gestegen'.

In de jaren 1967-1968 vond ook in Rotterdam een grote reorganisatie plaats van het tram- en busnet. Aanleiding daarvoor was de opening van de eerste metrolijn – van Centraal Station naar Zuidplein. Deze wijzigingen werden, net als bij de HTM, doorgevoerd in drie fasen (bij de RET werd gesproken van drie 'rondes'). Ik logeerde vaak in Rotterdam – bij vrienden van mijn ouders, die wij 'oom en tante' noemden

(hoewel zij geen familie waren) – en daardoor heb ik ook de veranderingen in het Rotterdamse tram- en busnet van nabij meegemaakt.

In 1967 heeft mijn vader een poging gedaan om mij lid te maken van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen. De directe aanleiding was de aankondiging van een excursie, die op 16 december 1967 zou plaatsvinden. Met een aantal 'Blokkendozen' van de NS werd, achter een elektrische HTM-locomotief, gereden over de route van HTM-lijn 11 naar Scheveningen. Daarna ging de trein naar Delft, waar een stoomlocomotief de 'Blokkendoostrein' overnam. De rit ging verder over de tramlijn door het Westland, tot aan het eindpunt in Loosduinen. Op deze dag werd tevens afscheid genomen van deze goederentramlijn, want ingaande 1 januari 1968 zou het goederenvervoer tussen Den Hoorn en Loosduinen worden gestaakt. Helaas lukte het niet om lid te worden van de NVBS, want ik was op dat moment nog maar 11 jaar – dus te jong voor het lidmaatschap. Daardoor heb ik deze bijzondere excursie niet meegemaakt. Drie jaar later was het opnieuw een aangekondigde excursie, die de aanleiding was om mij aan te melden voor het lidmaatschap van de NVBS. Inmiddels was mijn leeftijd geen bezwaar meer. En zo heb ik op 2 mei 1970 de tramremises in Scheveningen en aan de Lijsterbesstraat bezocht. Het hoogtepunt van die dag was de rit met het historische tramstel 265 + 614 naar het De Savornin Lohmanplein.

Tot mijn vijftiende jaar woonde ik in Berestein, een van de naoorlogse stadsuitbreidingen, waar in de beginjaren alleen bussen reden. Op 10 juni 1971 verhuisden wij naar Pijnacker. In de jaren daarna werd Den Haag Zuidwest alsnog aangesloten op het Haagse tramnet: op 19 december 1971 werd lijn 6 doorgetrokken naar de Meppelweg en op 1 september 1974 werd lijn 9 doorgetrokken naar de Melis Stokelaan.

Na een paar keer op 'Tienertoer' te zijn geweest, stelde ik mij ten doel om van alle Nederlandse reizigersstations een foto op te nemen in mijn verzameling. Foto's in het maandblad 'Op de Rails' en in diverse treinenboeken telde ik ook mee, dus ik hoefde niet naar alle Nederlandse stations te reizen om een foto te maken. Op 1 augustus 1975 fotografeerde ik station Heerenveen IJstadion, en daarmee had ik mijn doel bereikt: op dat moment waren alle 330 Nederlandse reizigersstations in mijn fotoverzameling vertegenwoordigd.

In de zomer van 1981 ging ik voor het eerst naar Berlijn. Ik raakte gefascineerd door de kille aanwezigheid van de Muur, en de gevolgen daarvan voor het openbaar vervoer. Toen in 1961 de Berlijnse Muur werd gebouwd werden bijna alle doorgaande verbindingen verbroken. Voor drie lijnen, die onder het centrum van Oost Berlijn reden (één lijn van de S-Bahn en twee lijnen van de U-Bahn) werd de volgende maatregel van kracht: alle Oostberlijnse stations werden gesloten, met uitzondering van het grensstation Friedrichstrasse. Op de gesloten 'spookstations' moest voortaan langzaam gereden worden, zodat de Oostduitse grenspolitie een eventuele vluchteling tijdig zou kunnen aanhouden. Al gauw bleek, dat ik niet de enige hobbyist was met een zwak voor Berlijn. Ik las in een van mijn railtijdschriften een advertentie van iemand, die in contact wilde komen met andere 'Berlijn-fans'. Ik heb daar toen op gereageerd, en zo is toen onze 'Berlijnclub' ontstaan. Een jaar of tien hebben wij dia-avondjes georganiseerd, telkens bij iemand anders thuis.

Na de val van de Berlijnse Muur, in 1989, heb ik een tijd lang gedacht, dat het nu wel gedaan zou zijn met mijn reisjes naar Berlijn. De scheiding tussen Oost en West was immers verleden tijd en daardoor was de stad eigenlijk niet meer zo bijzonder. Inmiddels ben ik daar anders over gaan denken: Berlijn is, net als Londen en Parijs, één van die steden die nooit vervelen. En waar je altijd weer naar toe kunt gaan om nieuwe dingen te beleven.

Met een andere vriendenclub heb ik de laatste jaren vaak dagtrips gemaakt naar België, het Ruhrgebied of reisdoelen in Nederland. We hebben elkaar leren kennen tijdens onze middelbareschooltijd, in de jaren 70. Op zo'n dag maken we vele ritten met tram en/of trein en er worden dan heel wat foto's gemaakt. Helaas is de corona-pandemie er de oorzaak van, dat we dit anderhalf jaar niet hebben kunnen doen.

De betekenis van de gebruikte afkortingen

NVBS = Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen

HTM = Haagse Tramweg Maatschappij

RET = Rotterdamse Elektrische Tram

GVB = Gemeente Vervoer Bedrijf Amsterdam

WSM = Westlandse Stoomtramweg Maatschappij

NZH = Noord Zuid Hollandse Vervoer Maatschappij

RTM = Rotterdamse Tramweg Maatschappij

SGB = Stoomtrein Goes Borsele

LTM = Limburgse Tramweg Maatschappij

ZLSM = Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij

PCC-car = Presidents' Conference Committee-car

TLPTS = Twee Lijnen Per Tak Systeem

emr = elektrisch motorrijtuig

gar = gesloten aanhangrijtuig

oar = open aanhangrijtuig

CS = Centraal Station

NS = Nederlandse Spoorwegen

SNCF = Société Nationale des Chemins de Fer Français

CFL = Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois

DB = Deutsche Bundesbahn

NSB = Norges Statsbaner

DEloc = Dieselelektrische locomotief

Eloc = Elektrische locomotief

NMVB = Nationale Maatschappij Van Buurtspoorwegen

HBF = Hauptbahnhof

ZOB = Zentral Omnibus Bahnhof

BOGESTRA = Bochum Gelsenkirchener Strassenbahnen

BVG = Berliner Verkehrs Gesellschaft

BRD = Bundesrepublik Deutschland

DDR = Deutsche Demokratische Republik

USSR = Unie van Socialistische Sovjet Republieken



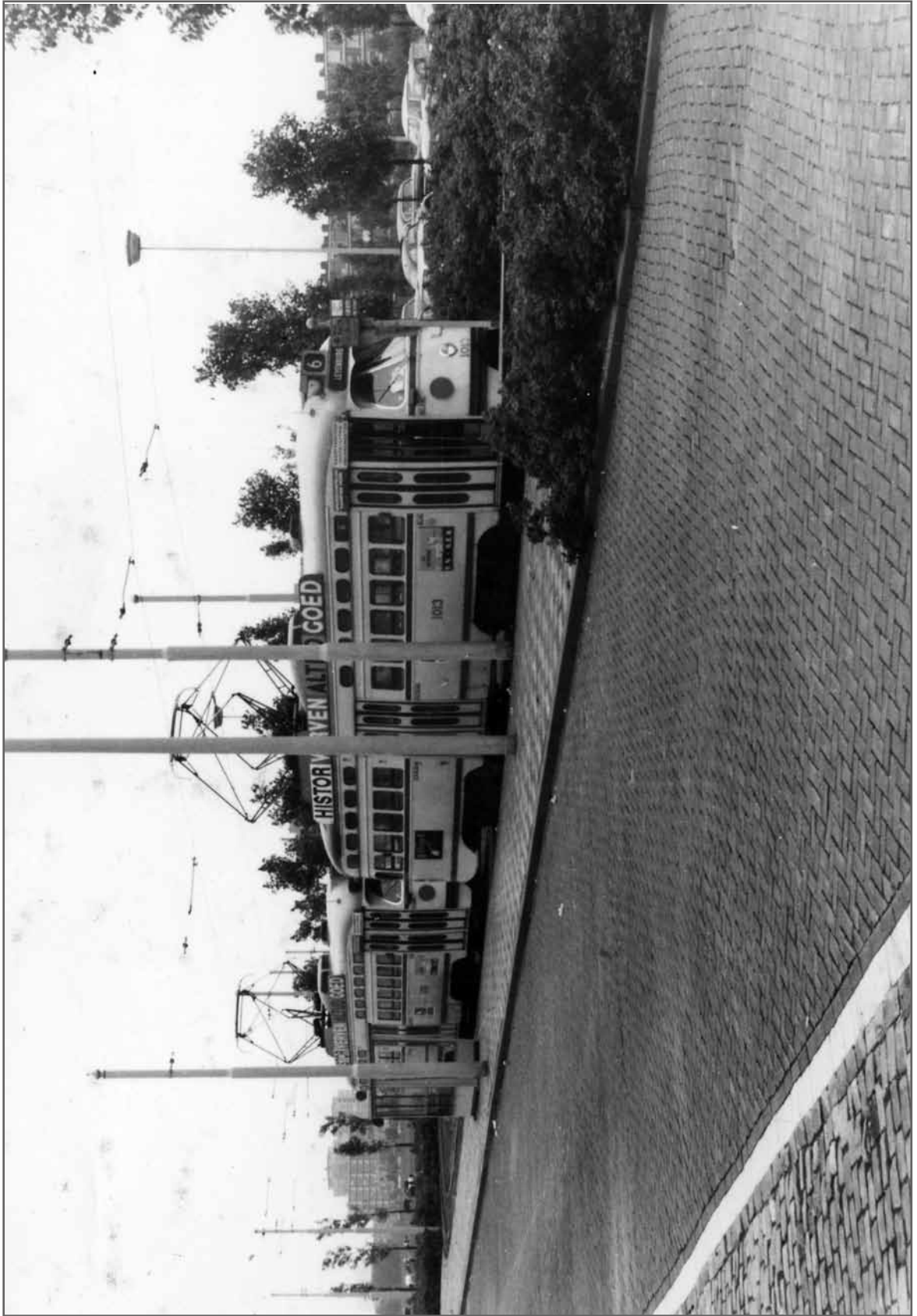
1. Voorburg, Station, 30 juli 1966 – HTM lijn 10 emr. 1182. Op deze foto sta ik.
[zie noot 1]



2. Amsterdam, Prins Hendrikkade, 18 maart 1967 – GVB lijn 25 emr. 636



3. Den Haag, Oranjelaan / Stationsweg, 27 augustus 1967 – HTM lijn 8 emr. 265 + oar. 505



4. Den Haag, Station Mariahoeve, 1968 – HTM lijn 6 emrn. 1013 en 1018



5. Rotterdam, Statentunnel, 17 juli 1968 – RET lijn 9 emr. 10



6. Den Haag, Gevers Deynootplein, 1969 – HTM lijn 9 emr. 1120.
Op deze foto staat mijn broer Daan.



7. Rotterdam, Schiekade, 13 augustus 1970 – RET emr. 536 (instructietram).
[zie noot 7]



8. Rijswijk, Delftweg, januari 1971 – HTM lijn 1 emr. 1216



9. Leidschendam, Leidsenhage, 30 april 1971 – HTM lijn 6 emr. 1193



10. Pijnacker, maart 1972 – NS treinstel serie 221-299 richting Den Haag HS.

Op deze foto staat mijn zus Evelien. [zie noot 10]



11. Hoorn, 24 juni 1972 – V.l.n.r. NS 191 richting Amsterdam, NS 128 richting Alkmaar,
NS 189 richting Enkhuizen en de Stoomtram Hoorn-Medemblik



12. Chèvremont, 27 juni 1972 – NS 47 richting Valkenburg
[zie noot 12]



13. Stavoren, 29 juni 1972 – NS 89, zojuist aangekomen uit Leeuwarden.
Rechts: de 'Ir. F.Q. den Hollander' richting Enkhuizen



14. Den Haag, Herenbrug, 19 september 1972 (Prinsjesdag) – HTM lijn 3 emrn. 1332 en 1328
[zie noot 14]



15. Den Haag, Staatspoor, 19 september 1972 (Prinsjesdag) –
NS 423 als stoptrein richting Utrecht