

Studieverzameling

De blauwe tram

Han Geijp

De Studieverzameling heeft in haar lange bestaan, maar vooral de laatste tien jaren meer structuur gekregen. Echter kunnen wij nog niet op onze lauweren gaan rusten, integendeel. Het aantal vrijwilligers, meest specialisten uit een werkzaam TU-leven, weten het geheel steeds verder te optimaliseren. Meestal op maandagen treft men deze mensen aan in de kelders van de laagbouw. Hun expertise, opgedaan in het verleden, is bijzonder waardevol. Zij zijn in staat het erfgoed weer handen en voeten te geven, zodat de student van nu en morgen meer inzicht kan krijgen in het turbulente leven van Elektrotechniek, Wiskunde en Informatica.



Belangwekkende verzamelingen worden ontsloten, uit de vergetelheid onttrokken en bruikbaar gemaakt voor tentoonstellingen, onderwijs en onderzoek. Zo zijn er tal van objecten gebruikt voor filmopnamen en ter illustratie voor diverse boeken en tijdschriften, zoals Maxwell, Delta, Breen, etc. Onlangs nog werd medewerking verleend bij de samenstelling van edities als "Histechica 40 jaar" en "Spanning en Sensatie". deze laatste uitgave

was in het kader van 110 jaar Delftse Elektrische Energietechniek. Zo zijn wij altijd in beeld als er iets te vieren valt en het verleden de aandacht vraagt. Het 20e lustrum van ETV was ook zo'n moment.

"Goed dat jullie dat nog hebben" is een veel gehoorde opmerking. Er zijn unieke verzamelingen in de EWI-kelder van de laagbouw ondergebracht. Bijzondere mensen hebben door hun gedrevenheid ons unieke zaken nagelat-

en. Een voorbeeld hiervan zijn de navigatiesystemen uit de nalatenschap van Kees de Wilde († 2009), waaraan hij 35 jaar in de EWI-kelder heeft kunnen werken. Ook bevindt zich er een enorme verzameling elektrodenbuizen,

De NZH-motorwagens A 106 en A 327, in gezelschap van de Budapestse B 412. Dit materieel is voor het nageslacht behouden, dankzij de inzet van vrijwilligers: hobbyisten, die o.a. met steun van sponsoren zich het restauratievak hebben eigen gemaakt. Er is respectievelijk 32, 25 en 10 jaar aan deze trams gewerkt.



ruim 20.000 in getal, afkomstig van verschillende verzamelaars en inmiddels in kaart gebracht. Verder wordt de nodige aandacht besteed aan de ontwikkelingen van ondermeer de telefonie, computers, rekenmachines, hoogspanning, microgolf en IC-technologie.

Op verzoek van het ETV-bestuur dat traditiegetrouw, wanneer ons gastenboek is vol geschreven, voor een nieuw exemplaar zorg draagt, zou ik als tegenprestatie iets schrijven over één opvallend onderdeel, die bij ons is ondergebracht, namelijk de collectie van de Stichting Historisch Genootschap "De Blauwe Tram" (www.blauwetram.nl).

Het betreft een collectie bijeengebracht en afkomstig van het grootste trambedrijf dat Nederland ooit heeft gekend: de Noord-Zuid Hollandse Tramweg Maatschappij (NZH). Omdat dit bedrijf, nadat het van stoom in 1881, naar elektrisch vanaf 1911 was omgevormd, kreeg het onze aandacht. Al vroeg in het bestaan van onze faculteit aan de Mekelweg deed men in het Machinelab al beproevingen met trammotoren van de NZH. Deze motoren afkomstig van de allereerste gelede tramstellen (1932) van Nederland (serie A 601/602-619/620) en gebouwd bij de Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens J.J. Beijnes te Haarlem. In het najaar van 1961 viel in Voorburg definitief het doek voor dit eens zo populaire trambedrijf en daarmee ook voor dat bijzondere tramtype. Maar we hebben nog één motor veilig kunnen stellen en deze is te bewonderen in onze studieverzameling.

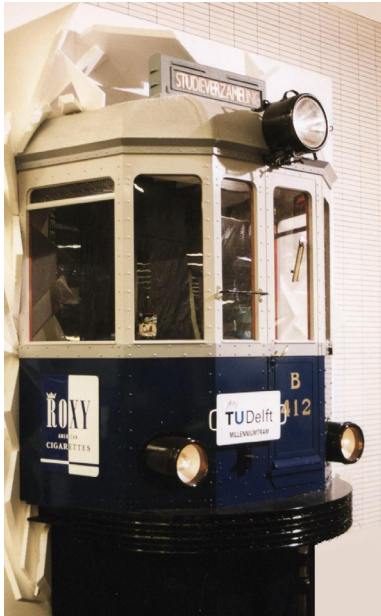
Het omvangrijke netwerk van lokale en interlokale tramlijnen in de regio's Haarlem, Leiden en Waterland werd destijds bereiden door opmerkelijk robuuste Blauwe Trams en waren geliefd bij het publiek. Dat blijkt wel uit een bord dat op een van de laatste tramrijtuigen was bevestigd: "Die rot bus wordt nooit zo knus". De gebruikelijke kleur van trams



in de stad was destijds crème. Maar die Blauwe was een indrukwekkende tram vond ik al als kleine jongen. Niet wetende dat juist de Blauwe Tram een rol zou gaan spelen in mijn verdere leven. Ook niet dat precies op die plek, waar de Blauwe de Bezuidenhoutseweg overstak, nabij het Haagse Centraal Station, ik deelgenoot zou worden van het veilig stellen van de allerlaatste Blauwe Tramrails, waarmee wij in 1983 de landelijke pers haalde. De leden zaagden een gedeelte van de rails in stukken en brachten het met een certificaat van echtheid aan de man. Dat werd dan ook ons eerste verkoopartikel: het geld lag letterlijk op straat. Ook van de NZH-collectie wordt veelvuldig gebruik gemaakt voor publicaties en tentoonstellingen. Een van de belangrijkste activiteiten van de

stichting in de afgelopen decennia was de restauratie van het in 1923 te Budapest gebouwde Blauwe Tramrijtuig B 412. Dit rijtuig ontsprong als enige van in totaal zeventig "Budapesters" de slopershamer, omdat het gedurende zestien jaar dienst had gedaan als zomerhuis. Het unieke, maar in zeer slechte staat verkerende rijtuig werd overgebracht naar Voorburg, waar het in bijna 10 jaar tijd is teruggebracht in zijn originele staat en inmiddels is te bewonderen bij het NZH Vervoer Museum in Haarlem.

Vaak komen er na verloop van tijd nostalgische gevoelens naar boven die er voor zorgen om iets uit je jeugd terug te halen naar het heden. Dat gaat nu eenmaal wanneer er dingen verdwijnen die je vroeger mooi, indrukwekkend of vertrouwd vond. Al is het maar



De NZH-motorwagens A 106 en A 327, in gezelschap van de Budapest B 412. Dit materieel is voor het nageslacht behouden, dankzij de inzet van vrijwilligers: hobbyisten, die o.a. met steun van sponsoren zich het restauratievak hebben eigen gemaakt. Er is respectievelijk 32, 25 en 10 jaar aan deze trams gewerkt.

een aandenken, een emaille bordje, een asbakje of meer...

Zo is het ook Georg Groenveld (voorzitter) vergaan. Hij voelde zich ook aangetrokken door de nostalgie van de Blauwe Tram. Dat werd nog aangewakkerd als mede-oprichter van het Railtheater Voorburg, waar dia's en films aan een groeiend legioen bewonderaars werden vertoond. Hij wist onderdak voor de oude Budapest, de B 412 te bewerkstelligen en vormde een restauratieteam van liefhebbers. Ook het opsporen van attributen van dit trambedrijf, kwam eveneens in een stroomversnelling. Zo is er langzamerhand een "mobiel" museum ontstaan, "een reizend circus" met optredens in plaatsen waar destijds de Blauwe Tram heeft gereden. En de bezoekers zijn steeds enthousiast en talrijk.

Gelukkig zijn er meer mensen die verdwenen zaken willen terughalen naar deze tijd of in ieder geval willen bewar-

en. Ze belanden hoe dan ook in een tweestromenland, balancerend tussen weggooid en behouden. Dit laatste uit eerbied en bewondering voor wat met veel denkwerk, inspanning en zeeën van tijd is ontwikkeld en ooit is toegepast. Je moet maar de euvele moed hebben om een oude afgedankte tram, die verworden is tot noodwoning of vakantiehuis, waarbij het interieur geheel is verdwenen, veilig te stellen en op te knappen. Daar is doorzettingsvermogen voor nodig. Tegen de stroom in soms. "Je moet wel gek zijn om er aan te beginnen" werd vaak tegen de initiatiefnemers gezegd, bij de aanvang van zo'n object. Desondanks ging men zeer gemotiveerd aan de slag.

Het waren niet eens allemaal vakmensen. Neen...heel gewoon vrijwilligers met uiteenlopende beroepen. Het waren "netwerkers" die in hun kenniskring spullen bijeen brachten voor hun doelstelling. Het eindresultaat mag dan ook gezien worden en men wil dit graag met anderen delen. Kijk maar eens op Youtube naar opnamen het afgelopen jaar van de Blauwe Tram in Katwijk.

Drie Blauwe Tramrijtuigen zijn in 2011 op de foto gezet tijdens het evenement "Retourtje Leiden" in het Haags Openbaar Vervoer Museum.

Gedreven personen die verdwenen zaken hebben weten terug te halen en dit bovendien uitdragen. Ik denk daarbij aan onze webmaster Otto Dijkstra, die als redacteur verbonden is aan het landelijke blad RailMagazine. Of ons medebestuurder Raymond Naber, die zijn hele gezin betreft bij zijn hobby en leiding geeft aan het restauratieteam van de werkgroep Scheveningen van de Tramweg-Stichting. Niet minder belangrijk zijn de instellingen die waar nodig de helpende hand bieden, zoals vroeger de liftenfabriek Starlift, de TU



Delft en niet in de laatste plaats de HTM. Maar zeker ook de achterban van diezelfde gedreven mannen, die zich terecht vaak afvraagt "wat ben je toch allemaal aan het doen?" of "moet je nu alweer weg?". Zonder deze support gaat het immers niet.

Zijn er nog tastbare herinneringen terug te vinden op plekken waar een halve eeuw geleden de Blauwe Tram heeft gereden? Een veel gestelde vraag. Het antwoord is: ja, in Leiden en in Haarlem. Gietijzeren muurankers van 9 kilo die vanaf 1911 en later aan de gevel van gebouwen zijn aangebracht voor het bevestigen van de bovenleiding. "Restanten van een roemrijk verleden, toen men elektrisch gebruik maakte van het openbaar vervoer" en geluk nog heel gewoon was.

Alweer enige jaren geleden is het bijna gelukt de Blauwe Tram te doen herleven met een railverbinding, de zgn. Rijn-Gouwelij, van Gouda via Leiden naar Katwijk en Noordwijk. Gemeentelijke politici hebben dit ambitieuze plan toen weggestemd. Een gemiste kans!

