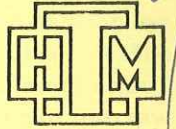


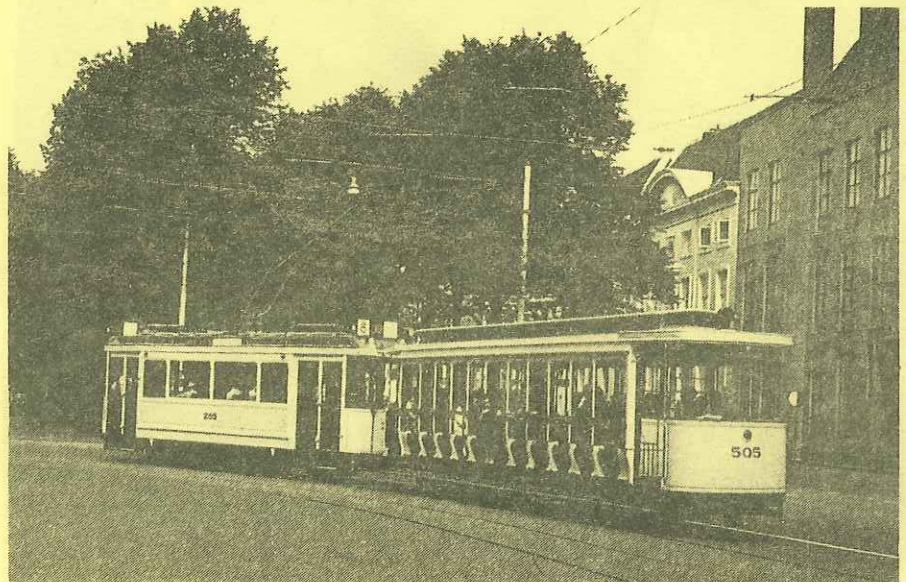
Historische trams van de



In de eerste helft van de vijftiger jaren nam de HTM de beslissing al het oude trammaterieel te vervangen door PCC-cars.

De aanloop tot deze beslissing werd genomen met het in dienst stellen van een serie van 22 wagens (1003-1024) in 1952. Deze serie was een vervolg op twee proefwagens (1001 en 1002) en voldeed erg goed.

Bij het in dienst stellen van nog eens honderd PCC's in 1956-1957 vroeg men zich vooral in kringen van spoor- en tramwegbelangstellenden af, of er niet iets van het oude materieel bewaard zou moeten blijven. Hiertoe werd door de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen (NVBS) contact opgenomen met de toenmalige HTM-directie. Dit leidde ertoe dat in elk geval een grote open aanhangwagen, een gesloten aanhangwagen uit 1912 en de reeds buiten dienst staande motorwagen 164 uit 1908 bewaard zouden blijven.



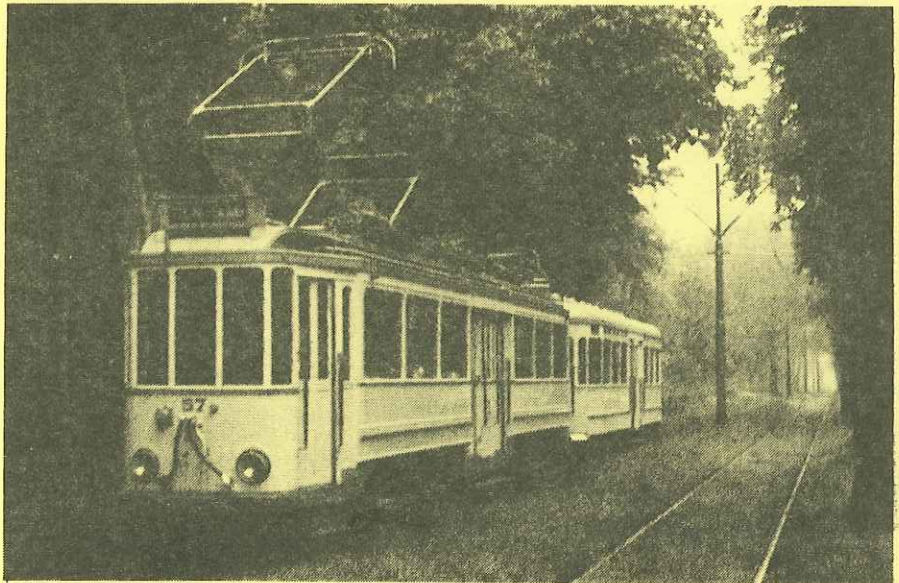
Tevens werd in het vooruitzicht gesteld dat deze wagens een rol zouden kunnen spelen bij het 100-jarig jubileum van de HTM in 1964.

Toen in het voorjaar van 1957 de grote open aanhangwagens werden gesloopt, ontliet nummer 505 uit 1905 dit trieste lot. Kort daarop volgde de gesloten aanhangwagen 614 de 505. Samen met motorwagen 164 werden zij terzijde gezet. In het voorjaar van 1964 werden de wagens voor restauratie naar de Centrale Werkplaats gebracht. Hier werden de beide aanhangwagens in het kader van de komende jubileumviering in hun oorspronkelijke staat teruggebracht.

Het motorrijtuig 164 verkeerde in een te slechte staat om zonder enorme financiële offers gerestaureerd te worden. Om toch tot een tramstel te komen werd motorrijtuig 265 uit 1921 grotendeels in oude staat teruggebracht. De 265 heeft daarna samen met de 505 vier achtereenvolgende zomers op de lijnen 8 en 9 naar Scheveningen gereden.

Buitenlijner en sneltram

Begin 1965 moest ook het vooroorlogse materieel dat dienst deed op de lijn naar Delft plaats maken voor PCC's. De reeds eerder genoemde NVBS wist te bereiken dat van dit 'buitenlijner' materieel ook vertegenwoordigers bewaard zouden blijven.

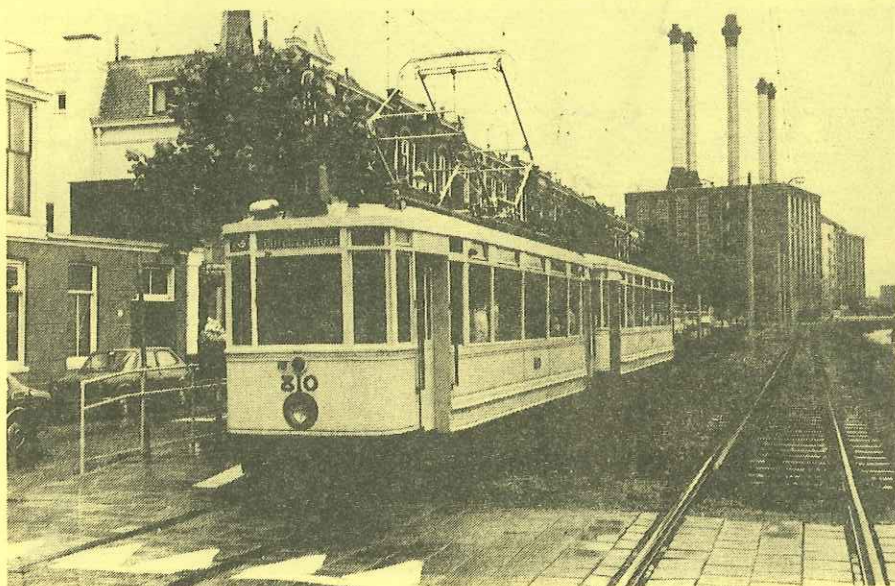


Dit werden motorwagen 57 uit 1923 en aanhangwagen 118 uit 1924. Behalve op de lijn naar Delft heeft dit materieel ook dienst gedaan op de lijn naar Voorburg en de lijn naar Wassenaar en Leiden.

Bij de stadslijnen werd in 1965 alleen op lijn 11 nog met vooroorlogs materieel gereden. Lijn 11 was op 15 juli 1927 als eerste sneltramlijn van Europa met een geheel vrije baan in dienst gekomen. Vanaf die dag heeft vrijwel ononderbroken hetzelfde type materieel dienst gedaan. Toen op 30 oktober 1965 ook hier de PCC's toesloegen, kwam het moment om voor het behoud van een 'lijn 11'-tramstel te pleiten. Dit resulteerde in het behoud van motorwagen 810 uit 1927 en aanhangwagen 769 uit 1929.

In datzelfde jaar 1965 werd de Tramweg-Stichting opgericht. Deze stichting stelt zich ten doel Nederlands historisch trammaterieel te behouden en te restaureren en nam hiermee de activiteiten van de NVBS op dit gebied over. Vanuit deze stichting vormde zich een kleine werkgroep die aan de HTM toestemming vroeg en verkreeg om met de restauratie van de bewaard gebleven wagens te beginnen.

Zo is sinds juli 1966 deze werkgroep actief binnen de HTM poorten. De groep bestaat thans uit tien personen die in meer of mindere mate hun vrije tijd aan het historisch materieel besteden.

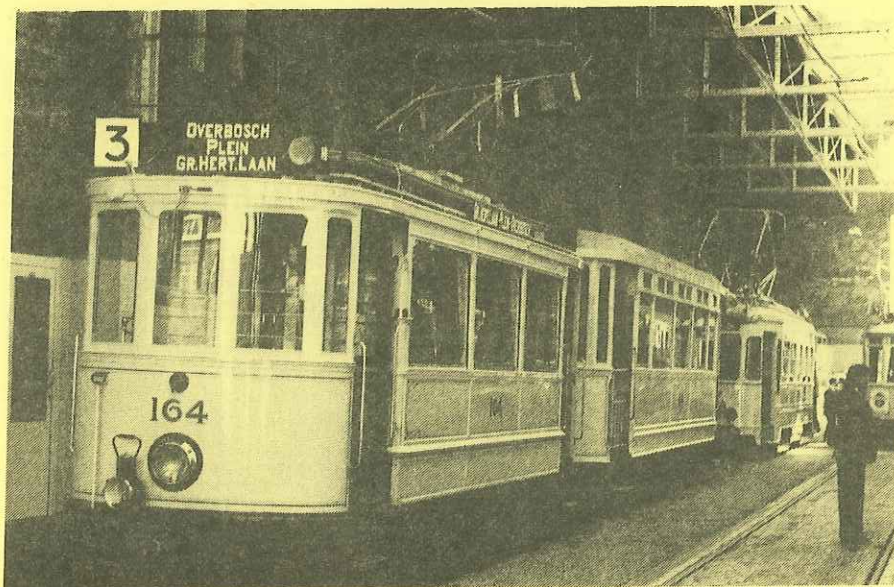


Het eerste project van de werkgroep was de restauratie van het lijn 11-stel. Dit kwam in het voorjaar van 1967 gereed. Bij het 40-jarig bestaan van lijn 11 kon het in originele staat teruggebrachte tramstel acte de presence geven. In 1977, bij het 50-jarig bestaan, werd dit herhaald en kon het publiek gedurende drie zondagen ritten maken met dit tramstel.

De volgende wagens die onder handen genomen werden, waren de buitenlijnaanhangwagen 118 en daarop volgend de motorwagen 57. In twee jaar tijd werden beide wagens in naoorlogse toestand gerestaureerd.

Laagdakker

Tot het jaar 1924 liep de route van de lijnen 3 en 4 via het Binnenhof. Daar de wagens van deze lijnen drie vrij lage poortjes moesten passeren werden hiervoor in 1908 achttien wagens aangeschaft welke waren voorzien van een lager dak (serie 151-168), die daarom de bijnaam 'laagdakkers' kregen. Van deze serie was alleen de 164 nog over gebleven die, zoals we reeds eerder in dit verhaal tegenkwamen, gezien de kosten niet in aanmerking was gekomen voor restauratie. Een trambelangstellende uit Enschede zag wel kans om tot restauratie over te gaan. Zijn (vrije) tijd kostte immers geen geld! Op



zijn verzoek de wagen te mogen verwerven werd ingegaan en de 164 verhuisde in de zomer van 1966 naar het terrein van de gasfabriek in Enschede.

Dat de redenen van de HTM om niet aan restauratie te beginnen niet ongegrond waren, bleek al gauw uit de toestand van de wagen. De dakbedekking, een deel van de zijbeplating en de vloeren moesten vervangen worden. Ook ontbraken er vele onderdelen zoals bijvoorbeeld een deel van de banken, de gordijnen en al het koperwerk. Veel van deze onderdelen werden door de werkgroep in Den Haag bijgemaakt of waren afkomstig uit sloopmaterieel.

Een relatie uit Beverwijk zorgde ervoor dat al het koperwerk (roetjes, handgrepen, bellen e.d.) opnieuw werden gegoten. Ook is door de werkgroep enige malen in Enschede assistentie verleend.

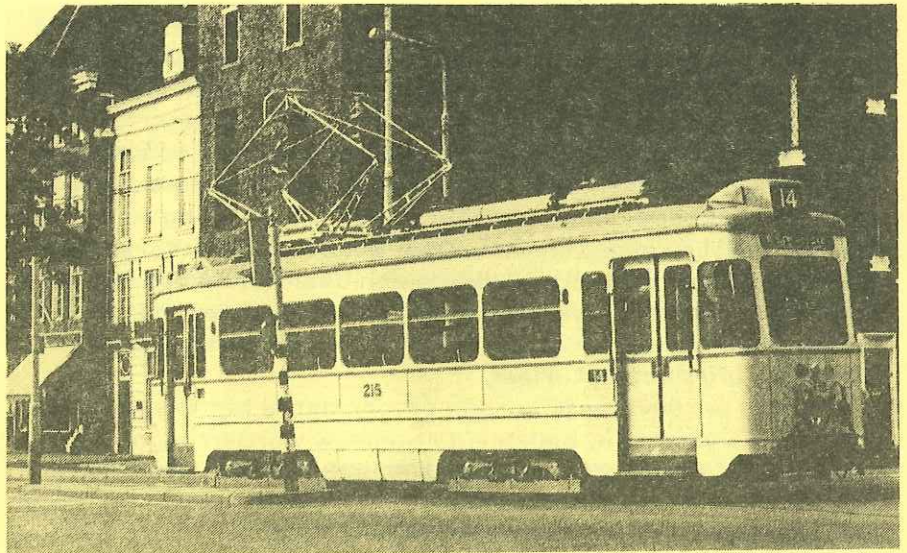
Op een gegeven moment kwam het bericht dat de gasfabriek, inclusief de loods waar de 164 en enig ander (niet-Haags) materieel in stond, moest verdwijnen. Contact hierover met de HTM en de gemeente Den Haag leidde ertoe dat men begrip had voor het vele werk en de wagen mocht terugkeren naar HTM grondgebied.

En zo kwam de 164 in het voorjaar van 1970 weer terug in Den Haag. Dit was net op tijd daar de loods in Enschede tien dagen later volledig uitbrandde!

Het herstel werd met man en macht voortgezet en de wagen was, weliswaar niet rijvaardig, in 1971 weer in oorspronkelijke staat teruggebracht. Dit hield ondermeer in dat de 164 weer voorzien was van een petroleumlamp die voorop de bufferbalk geplaatst kon worden. Deze lamp was nodig voor de passage van de Binnenhofpoortjes in de avonduren. De bovenleiding in deze poortjes was stroomloos zodat bij het passeren hiervan het elektrisch licht uitging. om botsingen met de dan plotseling onzichtbare tram te voorkomen werd de olielamp voorop geplaatst!

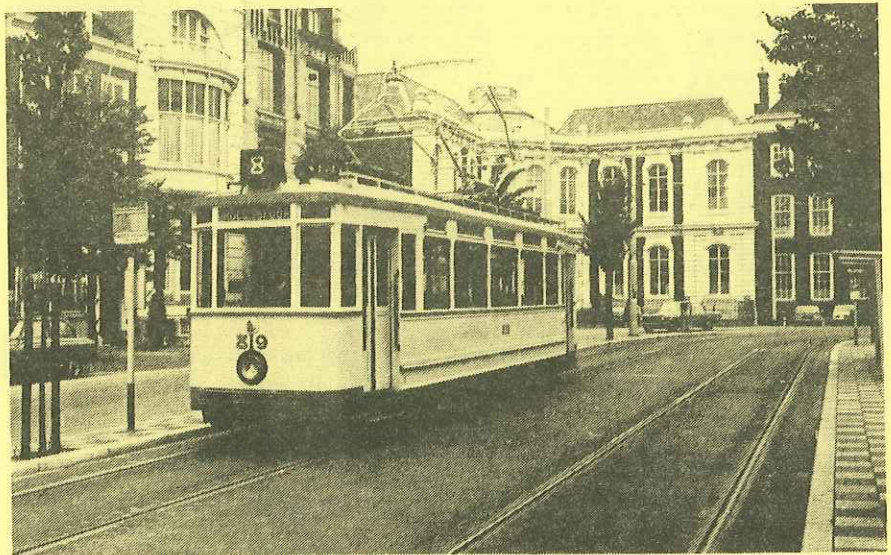
Zo had men in 1971 een redelijk beeld van de Haagse tramhistorie. Er waren nu vier tramstellen met elk hun eigen specialiteit, te weten:

- Een tramstel van lijn 3 uit de tijd dat deze over het Binnenhof reed 164 + 614
- Een 'open tram naar Scheveningen' 265 + 505
- Een 'buitenlijn'tramstel 57 + 118
- Een 'sneltramlijn'stel 810 + 769



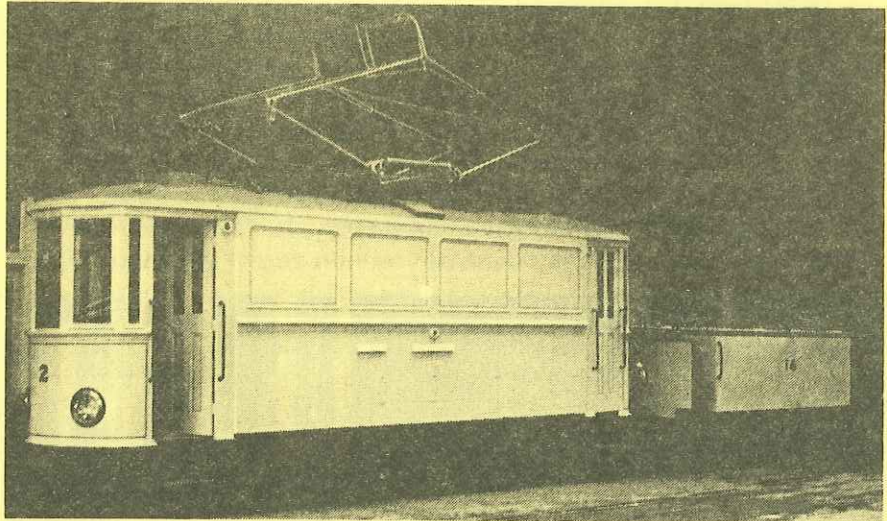
Losse motorwagens

In 1975 werd door de werkgroep begonnen aan het herstel van motorwagen 215 uit 1948. Deze wagen maakte deel uit van de serie 201-216. Dit waren de eerste nieuwe trams voor de HTM na de oorlog. Bij de HTM waren dit de eerste wagens welke



voorzien waren van railremmen en een stuurstroominstallatie. Kenmerkend voor de 200' en is de hoge acceleratie.

In 1976 startte de restauratie van motorwagen 819 uit 1927. Deze wagen uit de serie 801-820 lijkt op het eerste gezicht een doublure van de 810 doch is dit maar ten dele. Deze wagen is een van de weinige overgebleven representanten van een technische proefneming uit het eind van de jaren twintig. Deze proefneming bestond hieruit dat bij vijf 800' en (816-820) in plaats van het uit een stuk bestaande stijve onderstel, waar de motoren en assen ingebouwd zijn, twee eenassige draaistellen werden gebruikt. Men hoopte hiermee de slijtage van de rails in bogen te verminderen. Dit werd echter geen succes en de meeste bedrijven vervingen de draaistellen weer door een onderstel van het oude type. Bij de HTM was dit niet gebeurd en zo was er dus reden om de 819 als technische bijzonderheid te bewaren.



Werkmaterieel

Behalve materieel om personen te vervoeren beschikt de HTM ook over werkmaterieel. Deze kleine groep bestaat uit zeer verschillende wagens die allerlei taken verrichten. Deze taken zijn o.a. het onderhoud aan baan en bovenleiding of het transport van materialen.

In 1976 werd de eerste wagen uit die groep aan de historische collectie toegevoegd. Het was pekelaanhangwagen 14 uit 1927,

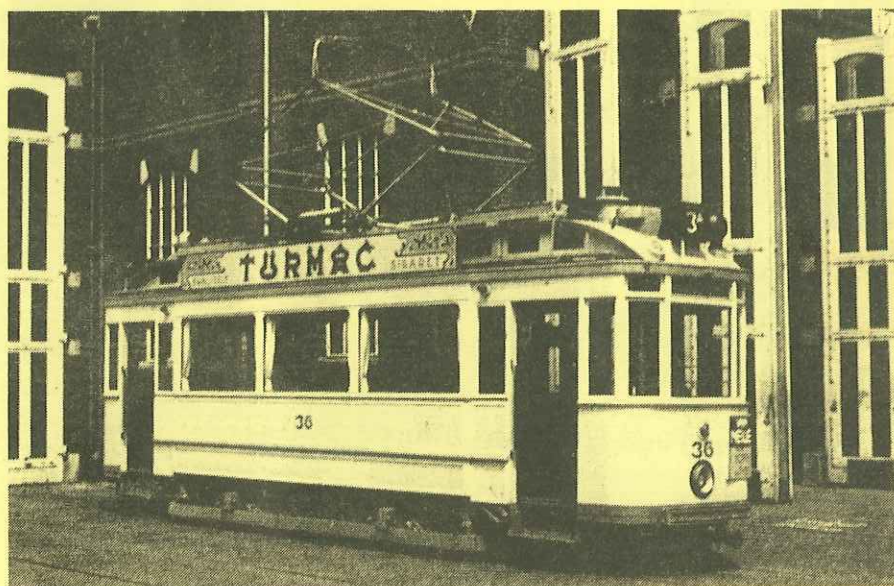
welke na een verblijf van enige jaren in Hoorn terugkwam in Den Haag.

De pekelaanhangwagens werden in de winter ingezet om de sporen sneeuwvrij te houden. Hiervoor waren zij uitgerust met borstels en een tank die gevuld was met pek. tijdens de rit stond er personeel buiten op de wagen om de borstels op en neer te laten en de kranen van de pekeltank te bedienen. Dit koude karwei wordt tegenwoordig uitgevoerd met gesloten pekelmotorwagens die voorzien zijn van verwarming. De restauratie van de 14 werd in 1977 afgerond.

De volgende werkwagen was railreiniger 2, eveneens uit 1927. Deze enorme 'stofzuiger' reed vroeger met een gierend geluid door de stad om alle vuil uit de rails te zuigen. In 1976 werd de restauratie door 1 man aangevangen en kwam in 1979 tot een eind. De wagen was toen o.a. weer voorzien van de vroegere imitatie zijramen en rode biezen.

Ombouwer

In 1978 werd gestart met de restauratie van motorwagen 36 uit 1905/1930. Dit dubbele jaartal is als volgt te verklaren. Het rijtuig werd oorspronkelijk in 1905 gebouwd en was op de hoogte van het dak na identiek aan de 164. In 1930 werd de wagen samen met 80 soortgenoten op een zeer rigoreuze wijze

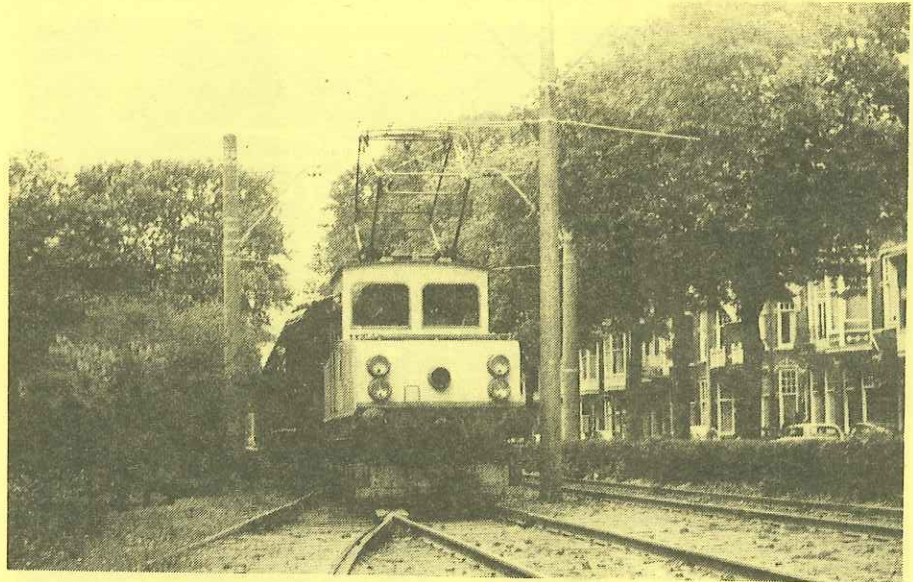


omgebouwd. Deze ombouw hield in dat de beugel, de balcon, het onderstel, de elektrische installatie waaronder de motoren en het interieur vernieuwd werden. Hierdoor is ook de naam ombouwer ontstaan.

Doordat de 36 tot 1981 werd gebruikt als rangeermotorwagen in de Centrale Werkplaats kon de restauratie pas in dat jaar worden afgerond. In 1983 werden er de reclameborden opgezet die karakteristiek waren voor de dertiger jaren.

Meer werkmaterieel

We keren even terug naar lijn 11 en wel in eerste instantie naar de voorganger daarvan. Deze lijn werd vanaf 1886 als stoomtramlijn door de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij geëxploiteerd. Behalve personenvervoer was er ook een druk goederenvervoer naar en van Scheveningen. Hiervoor was aan de Duinstraat een emplacement aangelegd. Toen de HTM in 1927 de exploitatie overnam had zij de verplichting op zich genomen dit goederenvervoer voort te zetten. In datzelfde jaar werden voor dat doel twee elektrische locomotieven (in 1960 werden zij H51 en H52 genummerd) in dienst gesteld. Tot en met 1974 hebben deze 'strijkijzers', zoals zij wel genoemd werden, dienst gedaan. Op initiatief van de gemeente Den Haag is de H51 voor de Haagse museumcollectie bewaard gebleven.

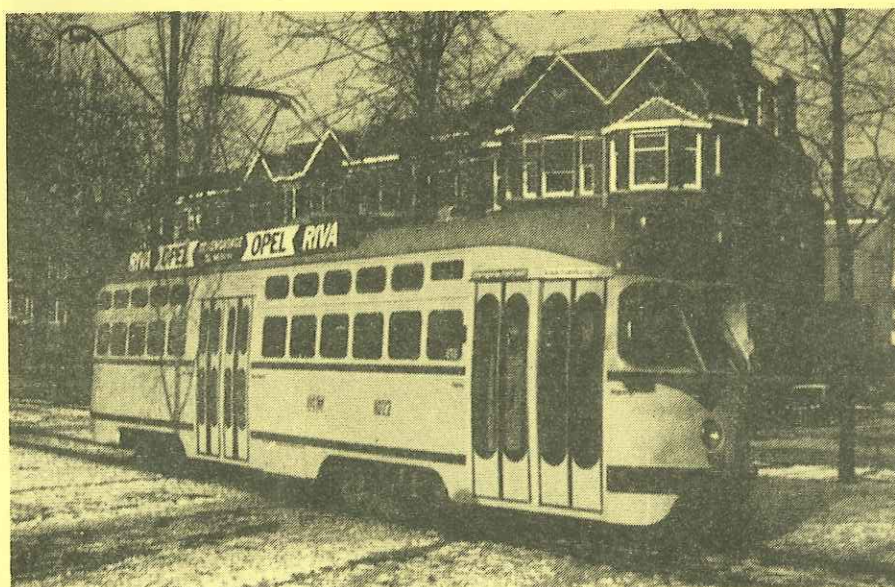


In 1983 werd slijpaanhangwagen H25 bij de collectie ingelijfd. Deze wagen was in 1938 door de HTM zelf gebouwd. Het doel van de wagen was de golfslijtage op de rails te bestrijden. Hiervoor zijn aan beide zijden twee slijpblokken aangebracht die door middel van handwielen op de rails werden gedrukt. Om tijdens het slijpen te koelen werd in een tank water meegevoerd wat tijdens het rijden voor de blokken stroomde.

Bezien wordt om de H25 te zijner tijd in zijn oorspronkelijke staat terug te brengen, waarbij hij dan o.a. zijn oude nummer (HTM 2) terugkrijgt.

De geschiedenis herhaalt zich

In het begin van dit verhaal werd vermeld dat het oude materieel plaats moest maken voor nieuwe PCC trams. Nu was het zover dat de eerste PCC's op hun beurt weer vervangen werden door nieuw materieel. In 1981 werd de serie 1003-1024 (de 1001 en 1002 hadden een grote verbouwing ondergaan en rijden nog steeds) buiten dienst gesteld. Van deze wagens, met hun typisch Amerikaans uiterlijk, werd de 1022 uitgekozen om deel uit te gaan maken van het museumbestand. Na eerst nog een tijdje als klusjeswagen te hebben dienst gedaan werd de



wagen, na van binnen en buiten geschilderd te zijn, in 1983 aan de historische collectie toegevoegd.

Monumentenlijst

In september 1982 werd een mijlpaal bereikt doordat de gemeente Den Haag de op dat moment aanwezige 16 museumtrams op de gemeentelijke monumentenlijst plaatste. Zij zijn hiermee de eerste roerende monumenten van bedrijf en techniek in Nederland.

Dieseltinus

In 1983 onderging de collectie museummaterieel wederom enige uitbreiding. In de eerste plaats was dit de dieselectrische motormontagewagen H41. De H41 werd tot 1982 gebruikt voor werkzaamheden aan de bovenleiding. In 1923 was de wagen onder het nummer HTM 3 in dienst gekomen. De toen bruin geschilderde wagen was voorzien van een electrisch bedienbare hefbrug en een FAUN benzinemotor die de generator aandreef. Deze generator leverde de stroom voor de tractiemotoren. In 1959/1960 werd de wagen verbouwd waarbij de benzinemotor vervangen werd door een Kromhout dieselmotor en de electrische brug door een hydraulische. Ook de buitenzijde onderging enige wijzigingen en de wagen werd toen vernummerd in H41. Kort daarna verkreeg de H41 de bijnaam 'Dieseltinus', naar de man die als eerste met het verbouwde voertuig leerde omgaan. Deze naam is met bordjes op de buitenzijde vermeld.

Jongste museumwagen

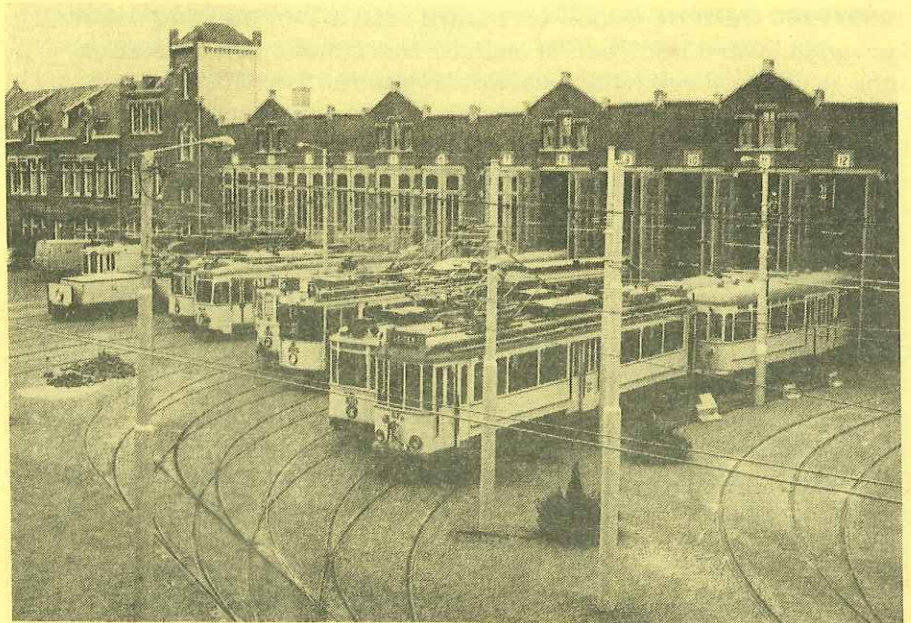
De tweede wagen die in 1983 zijn opwachting maakte was PCC 1210. De 1210 maakte deel uit van de serie 1201-1240 welke in 1963 was afgeleverd en reeds in 1982 werd afgevoerd. Deze voor een tram vrij korte levensduur lag o.a. aan het feit dat de 1200'en aan een grote revisie toe waren. Het bleek goedkoper nieuwe trams te bouwen met gebruikmaking van 1200 onderdelen, dan de 1200'en te reviseren.

De 1200'en hebben op vrijwel alle lijnen gereden. De 1201-1225 waren voorzien van een luchthoorn, zodat de wagens konden worden ingezet op lijn 1 naar Delft. Men zou hier kunnen spreken van een tweede generatie 'buitenlijners'. In eerste instantie was

er door ruimtegebrek geen mogelijkheid een 1200 te behouden. Maar de stichting Haags Bus Museum schoot te hulp en wist de 1210 te redden. De wagen werd afgevoerd naar een terrein in Leidschendam waar hij ruim een jaar heeft gestaan.

In mei 1983 werd de nieuwe remise Zichtenburg in gebruik genomen terwijl de remise Frans Halsstraat voor de exploitatie werd gesloten. De museumcollectie, welke jarenlang in de remise Lijsterbesstraat was ondergebracht, verhuisde toen naar de remise Frans Halsstraat. De 1210 volgde, in november van dat jaar, en is nu misschien wel de enige museumtram die door busliefhebbers is gered.

Het historisch bestand bestaat nu dus uit 18 wagens die, elk met hun eigen achtergrond, tesamen een goed beeld geven hoe het tramverkeer zich vanaf het begin van de eeuw bij de HTM ontwikkelde. Terecht heeft deze unieke collectie, die in binnen- en buitenland grote bekendheid geniet, nu de erkenning van de gemeentelijke overheid gekregen die ze verdient, n.l. de reeds eerder genoemde plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst.



HTM

Dynamostraat 10, 2525 KB Den Haag
telefoon 070-84 84 84

juli 1985