

tieven meer heeft. In de nacht van 2 of 3 februari kwamen drie stoomlocomotieven van de DB-serie 50 bij Winterswijk ons land binnen, vanwaar zij over Zutphen-Arnhem-Utrecht-Rotterdam C.S. naar het Botlekgebied reden (op eigen kracht). Daar er in Nederland geen locomotiefkolen meer zijn, brachten de locs hun eigen kolenvoorraad mee in een tiental open goederenwagens.

Daartoe welwillend in de gelegenheid gesteld door de directie van de Esso-raffinaderij kon een aantal NVBS-leden op zaterdag 4 februari de machines in bedrijf zien. Door de uiterst korte termijn van voorbereiding kon slechts een betrekkelijk gering aantal leden (telefonisch) worden bereikt, maar toch maakte nog een twintigtal leden gebruik van de mogelijkheid weer eens een stoomloc van nabij te aanschouwen, weer de geur van stoom en kolen op te snuiven, en een blik te werpen in de diepe vuurkist, waarin volgens kenners maar een matig vuur brandde, dat echter toch zijn eigen moeilijkheden had voor een stoker die gewend is op rijdende locomotieven zijn vuur te onderhouden.

Een korte rondrit over het terrein van de raffinaderij besloot deze wel zeer plotseling georganiseerde excursie. Bij deze rondrit werd de vlotte uitleg van de heer C. W. van Gelder, „public relations officer” bij de Esso en de gastheer van deze middag, zeer op prijs gesteld.

Een woord van dank aan de directie, die de NVBS zo spontaan uitnodigde deze bijzondere gebeurtenis te aanschouwen (en bovendien het transport naar en van Botlek verzorgde), mag aan het slot van dit verslag niet ontbreken.

HET TRAMBEDRIJF VAN DUIN EN BOSCH

Slechts weinigen zal het bekend zijn dat het Provinciaal Ziekenhuis „Duin en Bosch” nabij Castricum gedurende bijna vijftientig jaar een eigen tramdienst ten behoeve van bezoekers en verplegend personeel heeft geëxploiteerd tussen de inrichting en het station Castricum.

Nu bovendien vele nieuwe gegevens aan het licht zijn gekomen, lijkt het niet oninteressant de geschiedenis van dit merkwaardige bedrijfje te verhalen, daarbij aanvullend en corrigerend hetgeen reeds eerder over hetzelfde onderwerp in dit maandblad werd gepubliceerd¹⁾.

Rond de eeuwwisseling werd door Gedeputeerde Staten van Noordholland behoefte gevoeld aan een tweede provinciaal krankzinnigengesticht, omdat het Provinciaal Gesticht „Meerenberg” niet voldoende ruimte meer bood om aan alle aanvragen tot opname van armlastige krankzinnigen te voldoen. Geschikt terrein voor een dergelijke inrichting werd gevonden in de duingronden van H.K.H. Prinses zu Wied ter grootte van ca. 82 ha, ten noordwesten van Castricum, die dan ook in 1902 werden aangekocht toen tot de bouw was besloten.

Door verdere grondaankopen in Castricum werd de mogelijkheid geschapen een verbindingsspoor van het station der HSM naar het ziekenhuisterrein aan te leggen en nog vóór de bouw van het gesticht werd — in 1904 — begonnen met de aanleg van dit, ruim 1 km lange raccordement.



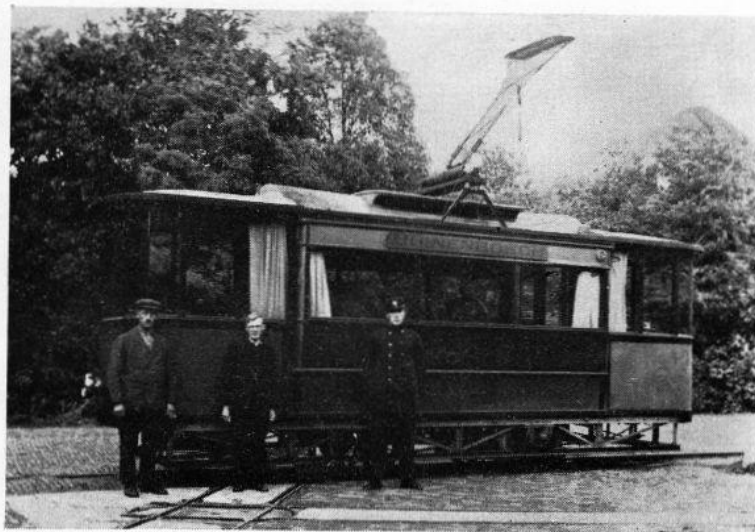
De deelnemers op en bij de 50-408
Foto G. J. de Swart

Na vier dagen dienst als vaste stoomketel vertrokken de locs in de nacht van 9 op 10 februari via Dordrecht-Geldermalsen-Arnhem-Zutphen-Winterswijk naar hun land van herkomst, om zich daar weer bezig te houden met het rijden van treinen.

De locs waren de 50.408 van het depot Wanne-Eickel en de 50.653 en 50.744 van het depot Recklinghausen.
dS.

In de loop van de volgende jaren werden de paviljoens van het ziekenhuis voltooid en in mei 1909 kon het volledig in gebruik worden genomen.

Reeds uit het eerste jaarverslag blijkt dat de



Emr 1 te Duin en Bosch, ± 1935
Foto 268.941 C

afgelegen ligging van het gesticht als een bezwaar werd gevoeld om voldoende en kundig medisch en huishoudelijk personeel aan te trekken. Om aan de vervoersbehoefte enigszins tegemoet te komen stelde de directie het rijtuigje van het gesticht beschikbaar om de elders schoolgaande kinderen van de op het terrein wonende hoofdbeamten naar en van het station te rijden.

Niettemin bood dit geen bevredigende oplossing en derhalve werden plannen gemaakt voor een geregelde verbinding van het ziekenhuis met het station, ook al om de bezoekers ter wille te zijn.

Vreemd genoeg gingen de eerste gedachten niet uit naar een railvervoermiddel, doch werd het heil gezocht in de autobus, hoewel experimenten hiermede bij de Gemeentetram Amsterdam en de Maatschappij voor Algemeen Vervoer (beter bekend als Morgen Avond Verder) te Rotterdam juist op een mislukking waren uitgelopen.

Uiteindelijk bleken toch de prospectussen van Daimler, Spijker, Büssing e.a. de bestuurders van het ziekenhuis niet het nodige vertrouwen te kunnen inboezemen. Zodoende werden in 1911 in overleg met Jhr. C. J. A. Reigersman, de toenmalige Hoofdingenieur van de Provinciale Waterstaat in Noordholland verschillende begrotingen opgesteld voor een tramdienst uit te voeren met accuwagens, motorlocomotieven, paardetrans en zelfs elektrische tractie met gebruikmaking van het bestaande raccordement.

Eind 1912 werd aan de paardetram definitief de voorkeur gegeven en dit plan werd nader uitgewerkt, waarbij advies werd ingewonnen bij de Gemeentetram Amsterdam, die in deze jaren de oprichting van allerlei kleine trambedrijfjes zeer stimuleerde als een welkom afzetgebied voor overtollig trammaterieel.

Op een goede dag in april 1913 brachten de Geneesheer-Directeur van Duin en Bosch, Dr. J. W. Jacobi, en Jhr. Reigersman een bezoek aan de remise Tollensstraat van de GTA om twee geschikte paardetrans uit te zoeken. Welke rijtuigen werden gekocht staat niet helemaal vast, hoogstwaarschijnlijk nr. 62 en 217 die dan in deze volgorde 1 en 2 werden genummerd.

Geheel nagezien, bijgeschilderd en voorzien van



Paardetram 1 voor de remise
Foto 268.939 C

wielbandages voor hoofdspoor, bel, lampen en zweepkokers. terwijl in rijt. 2 nog een ondoorzichtig dwarsschot zou worden aangebracht, kostten de beide wagens f 1020,—. Twee bruikbare tramtuigen leverde de GTA voor f 15,— per stuk.

Waren nu de problemen rond het materieel opgelost, de trambaan daarentegen behoefde nog tal van voorzieningen. Het raccordement dat ergens midden op het spooreplacement Castricum begon en eindigde bij de kolenopslagplaats aan de rand van het ziekenhuisterrein, was in deze vorm niet geschikt voor tramexploitatie. Aan beide zijden moest de lijn ruim 500 m worden verlengd en wel vanaf de kolenopslagplaats tot bij het Administratiegebouw met zijtak naar het centrale ketelhuis en vanaf het spooreplacement tot tegenover het station, waar aan de westzijde een tramperron metabri en een overpad werden aangelegd. Aan het eindpunt van de lijn bij het Administratiegebouw werd een remise opgetrokken.

Op 10 november 1913 werden de beide paardetramrijtuigen van Amsterdam per spoor naar Castricum afgezonden. Een door de HSM voor f 175,— geleverde nieuwe lorrie completeerde het materieelpark.

Daar echter het paardenspoor tussen de rails nog moest worden bestraat, werd de dienst eerst op 30 januari 1914 aangevangen, nadat de avond te voren een bezoekend toneelgezelschap de feestelijke openingsrit had mogen maken.

Er werd gereden in aansluiting op de treinen; ca 13 ritten per dag. De ritduur was 8 minuten. Bij grote drukte — vooral Amsterdammers bezochten het ziekenhuis in groten getale — werden beide rijtuigen gekoppeld en door twee paarden getrokken. Voor personeel en patienten was de vrachtprijs bepaald op 3 cent; voor bezoekers op 5 cent. De kaartjes droegen het voor een trambedrijf wel curieuze opschrift „Voor het personeel en zijn gezin”.

De dienst voldeed goed, al kwamen er in het begin wel enkele storingen voor doordat spoorwagens op het raccordement werden neergezet; die de tram de doortocht belemmerden. Het vervoer van wagenladingen was overigens een merkwaardige zaak. De spoorwagens werden met paarden (later met een rupstractor) naar het ziekenhuis gesleept en terug gaf men — gebruikmakend van het feit dat de lijn naar het station afliep — de wagens een duwtje, dat zorgde voor keurige aflevering op het spooreplacement. Ook later deden zich nog wel onregelmatigheden voor, al hadden die gemeenlijk een andere oorzaak dan de hierboven genoemde. Zo vertrok op een avond de paardetram met drie — ongetwijfeld charmante — verpleegsters, die de laatste trein moesten halen. Eenmaal onderweg raakte de koetsier in zo drukke conversatie met zijn passagiers, dat hij zijn belangstelling voor teugel en rem geheel verloor. In tomeloze vaart werden de dames stationswaarts gebracht, doch het eindpunt van de rit was nogal ongewoon. Het paard, eindelijk in zijn element, zag in de afsluitbalk van het spoor geen onoverkomelijke hindernis. Paard, wagen en inzittenden tuimelden in de spoorloot. Gelukkig geen persoonlijke ongelukken, maar helemaal bemodderd en erg zwijgzaam aanvaardde het viertal te voet de weg terug naar het ziekenhuis.

Tegen het einde van de 1e wereldoorlog werd de exploitatierekening van de tram steeds ongunstiger, tengevolge van de schrikbarende stijging van de prijzen voor paardenvoeder. Vele paarde-trambedrijven werden hierdoor gedwongen hun diensten stop te zetten of een andere tractievorm te kiezen. Ook in Duin en Bosch voelde men de noodzaak om — wilde de verbinding gehandhaafd kunnen blijven — de exploitatie minder kostbaar te maken.

Om kort te gaan, toen op een goede dag in november 1919 hoofdmachinist Maartense van het ziekenhuis verklaarde best in staat te zijn om een elektrische tram te bouwen en Provinciale Waterstaat e.e.a. uitvoerbaar en rendabel achtte, werd alras tot elektrificatie van het trambedrijf besloten. De leiding, die al eerder blijk had gegeven de zaken grootsteeds te willen aanpakken, aarzde niet opdracht te geven om dadelijk de helft van het materieelpark(!) voor elektrische tractie te verbouwen.

Daar stond Maartense met een oude paarde-tram, een dosis vindingrijkheid, en een paar stevige handen als enige uitrusting om zijn bewerkingen waar te maken. Weldra toog hij aan het werk, bijgestaan door enkele personeelsleden van het ziekenhuis. Voor de verbouwing werd rijtuig 1 gekozen, mede omdat dit nog in 1918 in de werkplaats van de GTA opnieuw geheel in de „Amsterdamse” kleuren was geschilderd. Het onderstel werd verlengd en verstevigd, terwijl dichte balkons met aan één zijde instapopeningen werden aangebracht. Voor de voortbeweging werd gebruik gemaakt van een 220 volts shuntmotor, zoals in het ziekenhuis gebezigd om pompen aan te drijven, met kettingoverbrenging op één as. Een weerstand met kruk, rijrichtingschakelaar en handrem werden verenigd tot een schakelkast (zie tekening), al even curieus als de rest van het rijtuig. De GTA kwam wederom te hulp, ditmaal met voetbellen en een klapbeugel, welke laatste de merkwaardige aanblik van de tram nog verhoogde, doordat deze met een indrukwekkende

stellage — uit het midden — aan de blinde zijde op het dak was geplaatst. De vreemde plaatsing van de beugel vond zijn oorzaak in de eveneens in eigen beheer uitgevoerde bovenleiding-constructie, waarbij men er, om de houten palen niet te zeer te belasten, toe was overgegaan de rijdraad niet boven het hart van het spoor te hangen, doch boven de westelijke spoorstaaf. De centrale van het ziekenhuis leverde de benodigde 220 volt gelijkstroom.

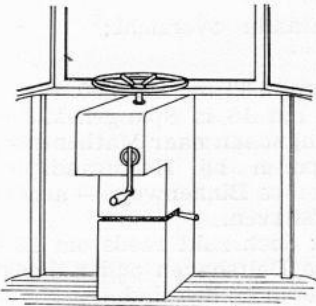
In het najaar van 1920 was alles gereed en werd de elektrische tram in bedrijf gesteld.

Niet zonder trots vermeldt het jaarverslag over 1921: „De elektrische tram reed, afgezien van enkele kleine stoornissen, geregeld op alle treinen, behalve de eerste twee vroege”. De stoornissen betroffen moeilijkheden met de stroomafname tengevolge van de gebezigde lage spanning. Om e.e.a. te verbeteren bracht men later een 25 cm breed aluminium sleepstuk met vetgroeven aan.

Eenmaal per maand werd de dienst een dag gestaakt om het motorrijtuig geheel na te zien en eventueel reparaties uit te voeren. Die dag werden de passagiers dan vervoerd met de bestelauto van het ziekenhuis, die daartoe was voorzien van langs de wanden geplaatste banken.

Op 26 mei 1928 werd de lijn ca. 100 m ingekort, omdat de HSM het overpad van station naar tramperron afsloot. De tram kreeg toen een eindpunt voor de noordelijker gelegen spoorwegovergang en het resterende baangedeelte alsmede het tramperron werden verwijderd. Nog enkele jaren bereed de tram zo het 1,7 km lange traject tot groot gerief van de bezoekers. Op den duur evenwel bleek hun aantal niet meer voldoende voor een geregelde exploitatie op werkdagen. Aanvankelijk werd de dienst wat ingekrompen, doch op 1 oktober 1935 op werkdagen stopgezet. Op zondagen bleef de tram voorlopig rijden.

Omstreeks juni 1938 kreeg de wagen een motordefect, dat noopte tot staking van de dienst. In het vervoer werd tijdelijk voorzien door een autobusdienst van N.V. De Zeemeeuw. Op 7 juli



Boven: Schetsmatige reconstructie van de schakelkast, van boven naar beneden: handrem, rijkruk en rijrichtingschakelaar.

Rechts: Emr. 1 nabij Duin en Bosch; duidelijk is de asymmetrische plaatsing van de beugel zichtbaar.

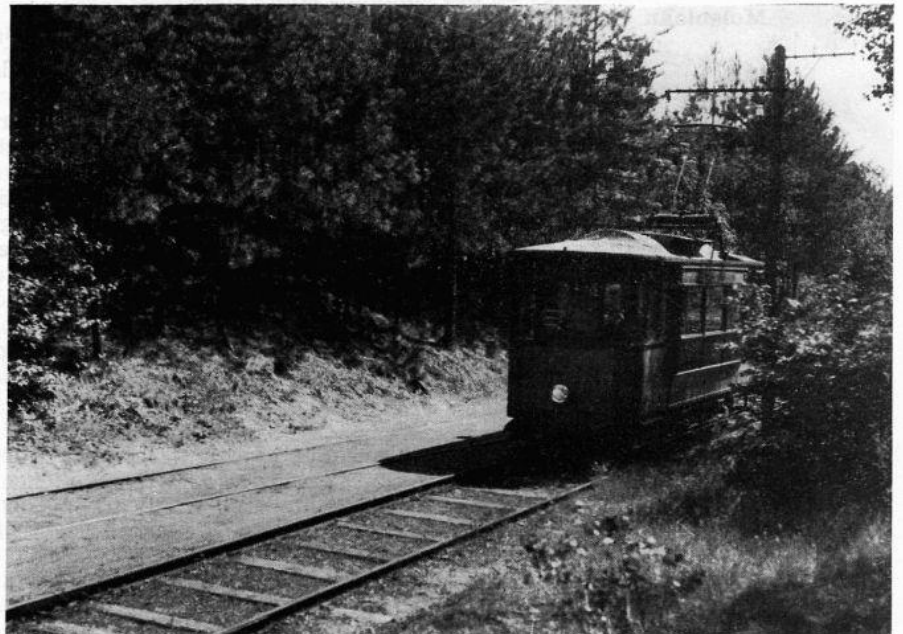


Foto 268.943 C. Cliché Duin en Bosch.

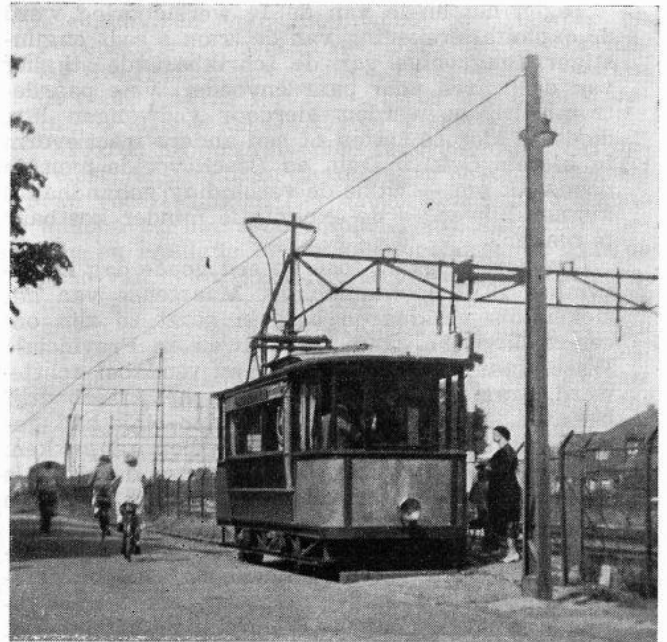
De tot elektrische motorwagen 1 verbouwde eipaardetram van Amsterdam; Castricum, 25-7-34.
Foto P. Brouwer. 114.104C

1938 meldde de Geneesheer-Directeur aan de Commissie van Bestuur dat de motor van de tram weer was hersteld en deze dus weder in gebruik kon worden genomen. Daar echter de autobusdienst zowel voor het ziekenhuis als voor de bezoekers bevredigend werkte, besloot de Commissie van Bestuur op 21 juli d.a.v. deze wijze van vervoer voorlopig te continueren. Aldus was aan de tramexploitatie in stilte een einde gekomen. De bovenleiding werd onmiddellijk afgebroken en in het volgende jaar werd het motorrijtuig gesloopt.

Paardetram 2, die in 1920 niet was verbouwd en lange tijd ongebruikt in de remise was blijven staan, totdat op een keer zijn al te haastig binnenrijdende elektrische collega hem door de deuren drukte, werd later benut als bloemenhuisje in een prieeltje, ergens op het ziekenhuisterrein.

Het raccordement werd aan de zijde van het spooreplacement in de oude vorm hersteld en bestaat als zodanig nog steeds. Slechts de stukken betonijzer aan de railvoet van elke las, eertijds dienende voor de stroomgeleiding, doen nu nog vermoeden dat hier ooit een elektrische tram heeft gereden.

1) NVBS-maandblad, sept. 1939, blz. 48 en Op de Rails, jan. 1960, blz. 7.



Enkele gegevens ontleende ik aan het gedenkboek „Het Provinciaal Ziekenhuis Duin en Bosch 1909-1959” van de hand van Dr. P. van Kleffens, die mij ook anderszins zeer behulpzaam was bij de totstandkoming van dit artikel.

R. G. Klomp

DE DIENSTUITVOERING BIJ DE R.E.T. SEDERT 24-11-60 (II)

De HTS tram, waarover wij in april 1960 iets mededeelden rijdt niet meer. Het was de enige wagen die op dat vreemde uur (tussen 22.00 en 23.00) inrukte. De vroege aansluiting van lijn 16 en lijn 4 (Nozemanstraat) is gehandhaafd.

Onderstaand is de materieel-omwisseling gegeven tussen de lijnen 3 en 2 bij het Centraal Station, en 10 en 14 bij het eindpunt Hilleegersberg Molenlaan, geldende van ma t/m vr.

Lijn 3 Dienst	v. Gr. Zoom	Vervangt lijn 2 Dienst	Wordt lijn 2 Dienst	Lijn 2 v. C.S.
4	18.23	10	11	18.57
6	19.53	12	13	20.24
14	17.44	1	2	18.16
16	17.54	3	4	18.26
17	19.28	7	8	20.00

Er zijn dus 's avonds slechts 5 gelede wagens op lijn 2, terwijl 1 trein blijft rijden. Door de omleiding heeft lijn 3 namelijk 's avonds thans 7 gelede wagens nodig, tegen vroeger 6.

Lijn 10 Dienst	v. Span- gen	vervangt lijn 14 Dienst	wordt lijn 14 Dienst	Lijn 14 v. Molenlaan
6	20.02	13	14	20.44
18	19.26	4	5	20.10

In beide gevallen rukken de diensten die worden

vervangen in. Dit is een principieel verschil met de toestand in april 1960. Destijds bleef de zelfde dienst bestaan, maar werd van materieel verwisseld. De redenen hiertoe zullen wel van administratieve aard zijn. Bij al deze diensten moet het instappende publiek bij de haltes worden gewaar-

Verklaring bij nevenstaand overzicht:

- 1) Zaterdags dienst 7.
- 2) en 3) Zaterdags resp. 8.32 uur en 9.00 uur.
- 4) De inrukroute van lijn 16 is Spangen-Mathenesserbrug verbindingsspoor naar Mathenesserlaan, verbindingsspoor bij Heemraadsplein (ept. lijn 14) — Nieuwe Binnenweg — achteringang remise Delfshaven.
- 5) Rijdt zaterdags ook doch ruikt reeds om 12.12 uur weer uit remise Delfshaven onder dienstnummer 5. Na rangers bij het eindpunt Heemraadsplein vertrekt de trein om 12.14 uur naar H.berg Molenlaan.
- 6) Zaterdags dienst 7.
 - a) — 475-542 (sedert dec. 1960 ook 302-306/1001-1020 behalve de in Hilleegersberg gestationeerde ahr.)
 - b) — 302-306, 475-542/1001-1020, behalve de in Hilleegersberg gestationeerde ahr.
 - c) — 543-570.
 - d) — 475-542.
 - e) — 424-474.
 - f) — 102-115/1021-1034.