



Zo herinnert Wim zich de tram.



Teakhout in het interieur.



Destijds onmisbaar in de 'spits'.



De Blauwe Tram hoorde tot het luxere openbaar vervoer.

JEUGDDROOM WORDT WERKELIJKHEID DE BLAUWE TRAM HERLEEFT

Wim Beukenkamp (65) droomde als tiener al van de herbouw van de Blauwe Tram, die tot 1961 in de regio's Haarlem en Den Haag reed. Vijftig jaar later is het casco van de tram dankzij zijn inspanningen herbouwd. In 2024 zal de tram weer gaan rijden.

1973 Sommige jongens dromen van een Kreidler Florett of een Porsche 911, maar de zeventienjarige Wim Beukenkamp mijmert over de Blauwe Tram, die tot 1961 tussen Scheveningen en Schoten/Haarlem-Noord reed. Aandachtig luistert hij naar gloedvolle verhalen over de gelede tweelingtram. De Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens J.J. Beijnes uit Haarlem bouwde hem in 1932 in opdracht van de Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Maatschappij (NZH). Wat zou het mooi zijn als hij weer door de Haarlemmer straten zwierde en je je deinend op de leren zittingen kon laten meevoeren...

JEUGDSENTIMENT VOOR VELEN

De Blauwe Tram behoorde destijds tot de luxere soort met veel beenruimte, leeslampjes, gordijntjes en pneumatische deurbediening. Opvallend waren de twee koplampen en de olielamp op de neus. Voor velen is het jeugdsentiment. Helemaal uit het niets komt Wims voorliefde voor de tram niet. Zijn grootvader is hoofdmachinist en zijn oom stationschef. "De liefde voor spoor- en tramwegen zijn mij met de paplepel ingegoten. Mijn ouders trouwden op 30 april 1942 zelfs 'met' de Blauwe Tram. Ze huurden hem af en reden ermee

naar het stadhuis", vertelt Wim, werkzaam als spoorweginspecteur en voorzitter van Stichting De Nieuwe Blauwe Tram.

ALLES UIT HET HOOFD BEREKEND

Wim is als tiener vooral gefascineerd door het vernieuwende ontwerp van de elektrische tram. "Dat was heel doordacht en modern. Zo had hij een gelaste, zelfdragende carrosserie, waardoor hij slechts 30,5 ton woog. Dat is vele tonnen lichter dan de geklonken trams, die toen gebruikelijk waren. Het was het eerste volledig gelaste stalen railvoertuig in Nederland. Eerder was de koets van hout of geklonken staal. Het betekende een verandering in de techniek. Later zijn veel andere trams op dezelfde manier gebouwd. Ik heb daar veel bewondering voor. Tramfabrikant J.J. Beijnes had destijds niet de geavanceerde computers waarover wij nu beschikken. Meer dan een rekenliniaal was er niet. Alles is uit het blote hoofd berekend."

'NU HEBBEN WE ER SPIJT VAN'

Eind 1961 komt het technische hoogstandje jammerlijk aan zijn eind. De Blauwe Tram wordt volledig gesloopt en belandt op de schroothoop. "Het was de tijd van de wederopbouw en oude zoi opruimen. Nu betreuren we dat." Wim kan zich niet losmaken van

zijn knagende jongensdroom en weet in 2016 een groep bevlogen en deskundige liefhebbers om zich heen te verzamelen. Samen met hem willen zij de Blauwe Tram herbouwen en nieuw leven inblazen.

Een jaar eerder heeft Wim alles uitgedacht op een ziekenhuisbed. "Daar belandde ik op nota bene mijn verjaardag met een lekkende aorta. Met anderhalf been stond ik in het graf. Maar ik kreeg mijn leven terug; het mooiste cadeau dat ik kon krijgen. Gedurende mijn herstel bedacht ik het complete bouwproject en plan van aanpak voor de Blauwe Tram." Dat is Wim, opgeleid en gepromoveerd als ingenieur aan de Technische Universiteit Delft, wel toevertrouwd.

VRIJWEL EXACTE KOPIE

Het idee om de Blauwe Tram te doen herleven krijgt zo veel bijval dat hij het aandurft concrete stappen te zetten. "We richtten de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram op om het project te realiseren. Inmiddels hebben we dankzij steun van donateurs en fondsen zes van de benodigde zeven ton ingezameld." Doordat niet alles is vernietigd, kan van de tram een vrijwel exacte kopie worden gemaakt. "In de archieven van het Spoorwegmuseum vonden we een bijna complete set constructietekeningen van de fabrikant J.J. Beijnes. Eén van onze medewerkers, een ervaren tekenaar, heeft die overgezet naar een computergestuurd tekenprogramma. Op basis daarvan zijn we gaan bouwen."

'HOUWEN, DIE BLAUWE!'

Na vijf jaar hard werken staat sinds mei dit jaar het casco van de laatste Blauwe Tram te pronken in de

'HIJ MOET ER NIET ALLEEN OP LIJKEN, HIJ MOET HET ÉCHT ZIJN'



werkplaats naast het NZH Vervoer Museum in de Haarlemse Waarderpolder. De stalen rijtuigen zijn gemaakt door een las-en constructiebedrijf uit Winkel. "We hebben ervoor gekozen het tramstel A619/620 te herbouwen, omdat dit op 9 november 1961 als laatste heeft

gereden", vertelt Wim. Trots beziet hij het resultaat. "Het is nu geen hersenspinsel meer, hij staat er écht." Op het dak prijkt een bord met 'Bouwen! Die Blauwe!', de leus van Stichting De Nieuwe Blauwe Tram. Wim veranderde alleen de letter 'B', verder is de tekst identiek aan de witte letters die in 1958 op een tramhuisje in Voorbrug gekalkt waren. "'Houwen! Die Blauwe!', stond er als protest, toen de tram naar Scheveningen opgeheven dreigde te worden."

'JA, DIT IS HEM!'

De tram wordt de komende tijd voorzien van draaistellen, elektrische apparatuur en een interieur. "Van binnen zal hij afgewerkt worden met teakhout, net als vroeger. De zittingen zijn van gecapitonneerd leer. We doen geen concessies. Hij moet er niet op lijken; hij moet het écht zijn. Zodat mensen erin gaan zitten en verzuchten: 'Ja, dit is hem!'" De bedoeling is dat de Blauwe Tram in 2024 in Den Haag gaat rijden. "Liefst natuurlijk ook in Haarlem, maar daar ligt geen rails. Gekscherend heb ik al tegen de wethouder gezegd: 'Als jij het spoor aanlegt, zorg ik voor de openingstram!'" ■

MEER INFORMATIE: denieuweblauwetram.nl
facebook.com/denieuweblauwetram