



afdeling Rotterdam



**Programma
voorjaar 2026**

VOORWOORD

Beste leden en bezoekers van de NVBS-afdeling Rotterdam,

Onze vereniging bestaat dit jaar 95 jaar, het eeuwfeest nadert. Vooruitlopend daarop heten we voortaan 'Railvereniging van toen en nu', wat in elk geval makkelijker te onthouden is dan de volzin van vroeger. Hopelijk draagt dit bij aan de verbetering van het 'oude' imago van de NVBS, vooral bij jongeren. De vereniging, en ook onze afdeling, kampen al jaren met een sterke vergrijzing. Het gevolg daarvan is onder meer een dalend aantal leden en bezoekers, wat op lange termijn de mogelijkheden van de NVBS gaat beperken.

We hopen daarom jullie ook het komende voorjaar in grote(re) getale te mogen begroeten bij de afdelingsavonden, dat is immers het bestaansrecht van onze afdeling. De avonden zijn veel meer dan gezamenlijk een programma bekijken, het is een goede mogelijkheid elkaar te ontmoeten en belevenissen uit te wisselen. We zien gelukkig dat mensen regelmatig vroeg arriveren om met deze en gene een praatje te maken. We zijn tenslotte samen de NVBS!

Bijgaand vinden jullie het programma dat we voor het komende voorjaar hebben samengesteld met zowel tram- als treinonderwerpen, en vooral veel zaken op het scheidsvlak van die twee. We hopen jullie ook het komende halfjaar vaak tijdens de afdelingsbijeenkomsten te mogen begroeten!

Jan, Jos en Frans
bestuur afdeling Rotterdam



Samenstelling van het bestuur:

Voorzitter	: Frans Blanker-Halstein	☎ 06-10018944
Penningmeester	: Jos Schmitz	☎ 06-12433674
Secretaris	: Jan Bogaarts	☎ 06-82745728
E-mail	: rotterdam@nvbs.com	
Lid worden?	https://www.nvbs.com/lidmaatschap/	
Contributie	: € 79,00 per jaar inclusief maandblad 'Op de Rails', jongeren tot en met 24 jaar betalen € 42,00.	

Foto omslag : *Het 95-jarig bestaan van de NVBS zal niet onopgemerkt voorbijgaan. Elektrische locomotief 1831 van Rail Force One is voorzien van een prachtige blauwe reclame-beplakking voor onze vereniging en kreeg symbolisch het nummer 1931. | 12 december 2025*
📧 Frans Blanker-Halstein.

Donderdag 15 januari

Marco Moerland: TOEN EN THANS



Voor de pauze bekijken we digitale foto's uit 2025. De variëteit aan museumtrams die in Rotterdam op straat komt neemt met het jaar toe. In Den Haag verzorgde na een langdurige toelatingsperiode de Brusselse PCC-tram een waardig gastoptreden. Dicht bij onze landsgrens werd in Luik de nieuwe tramlijn geopend. Op de Extertalbahn in Duitsland maken we een uitstap met een door een oeroude elektrische goederenmotorwagen getrokken trein.

Na de pauze gaan we 25 jaar terug in de tijd. We zetten onze tijdreis voort

aan de hand van diabeelden. In het jaar 2000 maken we reizen langs trambedrijven en particuliere spoorlijnen in Denemarken, Zweden en Duitsland. Het destijds nieuwe materieel is een kwart eeuw later heren der aan vervanging toe terwijl de veteranen van toen inmiddels lang verdwenen zijn. Een Rotterdams metrotreinstel stond in 2000 op de beurs Innotrans in Berlijn. Naast ZGT-trams vervulden in Rotterdam de gemoderniseerde 1600-trams een belangrijke rol tijdens de wedstrijden voor het Europees Kampioenschap voetbal in het Feyenoord Stadion.

Donderdag 19 februari

Jan Vrijs:

TRAMS IN HET RHEIN-NECKAR-GEBIED EN KARLSRUHE



Vanavond maken we een rondreis door Zuid West Duitsland. Voor de pauze bekijken we het omvangrijke metersporige tramnet in het Rhein-Neckar gebied, dat de steden Mannheim, Ludwigshafen, Bad Dürkheim, Weinheim en Heidelberg omvat. Ze zijn verbonden met interlokale tramlijnen die soms als spoorweg zijn geclassificeerd en door vijf bedrijven werden gebruikt. In 2005 fuseerden zij tot RNV (Rhein-Neckar-Verkehr GmbH).

Na de pauze komt Karlsruhe aan bod. De stad heeft een uitgebreid stadsnet

en enkele met 750 V gelijkspanning bereden interlokale lijnen. Karlsruhe is vooral bekend als bakermat van de tram-train, waarbij trams onder 15 kV wisselspanning over het spoorwegnet rijden. Dit concept is vanaf eind jaren 1980 ontwikkeld en omvat lijnen naar onder meer Heilbronn, Bad Wildbad en Wörth, waar weer straattrajecten zijn met 750 V gelijkstroom. Het succes van Karlsruhe zorgde voor navolging in Kassel, Chemnitz en Saarbrücken, Frankrijk (Parijs en Mulhouse) en Engeland (Sheffield).

Donderdag 19 maart

Nico Booij:

TRAMS EN TREINEN IN OOST-EUROPA



Vanavond gaan we met Nico Booij op pad in Oost-Europa. Voor de pauze bezoeken we Polen, Tsjechië en Slowakije, waarbij we diverse tramsteden, regionale spoorlijnen en bosspoorwegen bekijken. Dat doen we zonder details, want zoals Nico zelf zegt 'ik ben meer een toerist die graag met tram en trein reist'.

Na de pauze gaan we naar Boedapest, een heel mooie stad met een enorme verscheidenheid aan railvervoer, zoals de Földalatti (metro), het voorstads-spoorwegnet (HÉV) en het uitgebreide tramnet. De klassieke Tatra's en Ganz-trams van weleer zijn vervangen door gebruikt materieel uit Hannover en nieuwe lagevloertrams.

De meeste van Nico's bezoeken dateren inmiddels al van meer dan tien jaar geleden, dus er komen nog veel al dan niet verbouwde Tatra-trams in beeld, alsmede andere treinen en trams die nu niet meer in dienst zijn.



Donderdag 16 april

Dick van der Hof: DE RTM IN ROTTERDAM EN OP DE EILANDEN



Rotterdam groeide tegen het einde van de 19e eeuw in een rap tempo. In 1878 startte de RTM met openbaar vervoer in de stad. Allereerst met de paardentram, maar al snel ging men over op de stoomtram. Het stadsbestuur wilde al snel overgaan op de elektrische tram. De RTM zag hier niets in, men richtte zich toen al op de eilanden ten zuiden van de stad. Dat leidde tot de splitsing in 1904. De RTM ging verder als stoombedrijf, de RETM, de latere RET, richtte zich op stadsvervoer. De laatste paardentram reed in 1919 naar Hillegersberg.

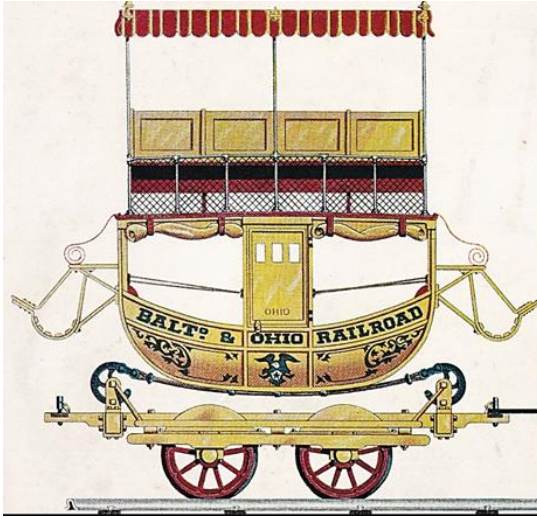
De RTM legde een stoomtramnet van meer dan 200 km aan. Eerst in de Hoeksche Waard, daarna op Voorne-

Putten, Goeree-Overflakkee en Schouwen-Duiveland. Na de Tweede Wereldoorlog ging de RTM als enig trambedrijf verder met reizigers- en goederenvervoer. Na de Watersnoodramp in 1953 ging het bergafwaarts met het bedrijf. Op 14 februari 1966 reed de laatste tram van Spijkenisse naar Hellevoetsluis.

De RTM leeft voort in het RTM-museum in Ouddorp met haar 10 km lange museumlijn. Het museum bezit een vrijwel complete collectie van het vroegere bedrijf. Aan de hand van foto's, verhalen en filmbeelden komt tijdens de presentatie de geschiedenis van de RTM van paardentram tot en met het busvervoer weer tot leven.

Donderdag 21 mei

Henk Sijssling: TRAM- EN TREINDESIGN 1830-HEDEN



Henk Sijssling is expert in trein-ontwerpen en medeauteur van het boek Treindesign. In zijn presentatie neemt hij ons mee op een reis door de geschiedenis van het ontwerpen van treinen. Hij laat zien hoe veranderingen in de maatschappij sinds 1830 invloed hadden op het ontwerp van treinen en trams. Van spierkracht naar stoom en van eenvoudige rijtuigen naar snelle en stijlvolle treinen.

Het ontwerpen van treinen is niet alleen technisch, maar ook creatief werk. Mode, comfort, kunst en interieur spelen een grote rol. Bekende kunstenaars zoals Van Gogh, Picasso en Paul Arzens komen voorbij. Ook vrouwen hebben bijgedragen aan trein-

ontwerp, zoals pionier Elsbeth van Blerkom.

Vanaf de jaren dertig werd de stroomlijnstijl belangrijk, ook in Nederland. Sijssling bespreekt ook projecten zoals de Fyra en wat we daarvan hebben geleerd. Ook besteedt hij aandacht aan een van de beste railvoertuigconstructeurs die voor Allan de Blauwe Engel realiseerde.

Zijn verhaal is verrassend en makkelijk te volgen. Niet alleen voor treinliefhebbers, maar voor iedereen die geïnteresseerd is in design, geschiedenis en innovatie. Een trein is meer dan vervoer – het is een ontwerp met een verhaal. Mis deze inspirerende lezing niet!

AFDELING ROTTERDAM

Plaats van de bijeenkomsten:

Rotterdams Openbaar Vervoer Museum
Kootsekade 19
3051 PC Rotterdam



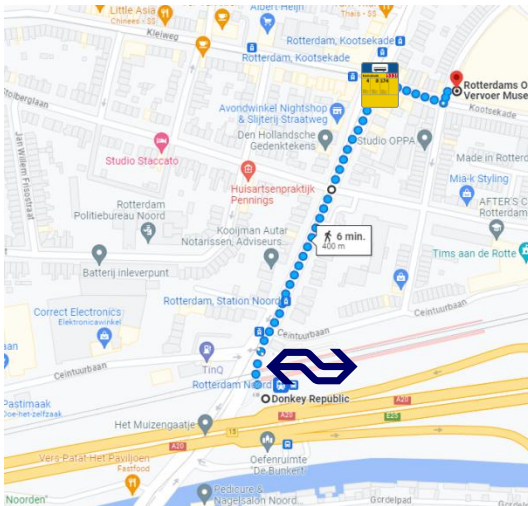
Rotterdams
Openbaar
Vervoer
Museum

Aanvang: 19:45 uur

Zaal open: 19:15 uur

Toegangsprijzen	Leden NVBS en ROVM:	€ 5,00
	Niet-leden:	€ 6,00
	Tot 24 jaar:	€ 2,00

Routebeschrijving:



Vanaf **NS-station Noord** 400 meter lopen (ongeveer 5 minuten). De Sprinters Rotterdam C – Uitgeest vertrekken om -.24 en -.54 vanaf centraal station, meestal spoor 16. De rijtijd naar station Noord is enkele minuten.

Vanaf de haltes **Kootsekade** (tramlijnen **4** en **6**, buslijn **174**) bedraagt de loopafstand honderd meter. Als de remisedeur gesloten is, s.v.p. even aanbellen.

LET OP:

- in de remise zijn er geen parkeerplaatsen; in de omgeving van de remise betaald parkeren (met controle!).
- fietsen kunnen wel binnen worden gestald op de daartoe aangewezen plekken.
- de remise is tijdens de avonden niet toegankelijk! Dit geldt dus ook voor het terrein rond de museumtrams en -bussen.
- koffie, thee en water kan (gratis!) uit de automaten worden getapt, in de pauze wordt een selectie koele dranken aangeboden. Betaling alleen met pinpas.
- u wordt verzocht de entree vooraf per overschrijving te betalen, details vindt u in de maandelijkse aankondiging. Als u contant betaalt, dan graag gepast.