



afdeling Rotterdam



Programma Voorjaar 2025

VOORWOORD

Beste leden en bezoekers van de NVBS-afdeling Rotterdam,

We beginnen inmiddels gesetteld te raken in het Rotterdams Openbaar Vervoer Museum. De samenwerking verloopt buitengewoon prettig en we zien steeds vaker contacten tussen NVBS'ers en ROVM'ers ontstaan. Een leuk gebaar van het ROVM is het programmeren van een welkomstekst in de nieuwe ontvangstbalie. Tevens zien we bezoekers steeds vaker vroeg arriveren om met deze en gene een praatje te maken. Ook daar zijn we blij mee, want de avonden zijn (traditioneel) ook bedoeld om ontmoetingen mogelijk te maken. Dat is een mooi beeld, want we delen tenslotte dezelfde interesses. We hopen dat die trend zich doorzet.

Ook dit voorjaar hebben we weer een gevarieerd programma weten samen te stellen met veel 'gemengde' trein en tram-programma's, voor elck wat wils dus. We hopen jullie ook het komende halfjaar vaak tijdens de afdelings-bijeenkomsten te mogen begroeten!

Jan, Jos en Frans
bestuur afdeling Rotterdam



Samenstelling van het bestuur:

Voorzitter	: Frans Blanker-Halstein	☎ 0182-536007
Penningmeester	: Jos Schmitz	☎ 06-12433674
Secretaris	: Jan Bogaarts	☎ 06-82745728
E-mail	: rotterdam@nvbs.com	
Website	: www.nvbs.com/rotterdam	
Lid worden?	https://www.nvbs.com/registreren/	
Contributie	: € 76,00 per jaar (tot en met 24 jaar € 41,00) inclusief maandblad 'Op de Rails'	

Foto omslag : *De museumtrams van onze gastheren van het Rotterdams Openbaar Vervoer Museum verfraaien met regelmaat het straatbeeld in de Maasstad. Op 16 oktober 2022 vond een grote parade van museumtrams plaats vanwege het 25-jarig bestaan van Romeo en 95 jaar RET. Düwag 385 rijdt in de parade op de Goudsesingel bij de Mariniersweg.
Foto: Frans Blanker-Halstein.*

Donderdag 16 januari

Marco Moerland: TOEN EN THANS



Voor de pauze bekijken we digitale foto's uit 2024. De variëteit aan museumtrams die in Rotterdam op straat komen neemt met het jaar toe. Helaas zullen reguliere lijnen uit enige traditionele tramstraten verdwijnen. In Den Haag werd 75 jaar PCC-tram in de Benelux gevierd. In Antwerpen lijken die karakteristieke wagens juist te verdwijnen. Ook in Duitsland staan de ontwikkelingen niet stil. Zo werd in Duisburg het gehele materieelpark van het tram-bedrijf vernieuwd.

Na de pauze gaan we 25 jaar terug in de tijd. We zetten onze tijdreis voort aan de hand van diabeelden. In 1999 werd er in Amsterdam proefgereden

met het prototype van de Combino-tram. Trams uit Magdeburg en Duisburg volgden ter beproefing. Ook Rotterdam moest een keuze maken. In de voormalige DDR en Polen waren er tien jaar na de val van het IJzeren Gordijn volop ontwikkelingen op tram- en spoorgebied. Naast nieuwe en tweedehands overgenomen voertuigen was er nog steeds stoomtractie en regulier vervoer op de laatst overgebleven smalspoorlijnen. Tweedehands materieel zien we ook in Italië, waar op de particuliere spoorlijn Modena – Sassuolo uit België overgenomen treinstellen ingezet werden.

Donderdag 20 februari

Maurits van den Toorn: ONTSTAAN, ZEGETOCHT EN NEERGANG VAN DE PCC



De PCC, het Amerikaanse tramtype uit de jaren dertig, kunnen we als een van de succesvolste tramtypes ooit beschouwen, al heeft deze moderne en comfortabele tram het verdwijnen van de meeste Amerikaanse trambedrijven niet kunnen voorkomen. Met enige vertraging door de Tweede Wereldoorlog is de PCC-car ook in Europa een succes geworden, vooral door de activiteiten van het Belgische consortium Electroraïl dat de licentierechten van de Amerikaanse ontwerpers had verworven. Achtereenvolgens Den Haag, Brussel, Antwerpen en Gent kozen voor de PCC, later gevolgd door

de Franse steden St. Etienne en Marseille. Alleen bij de Belgische Buurtspoorwegen werd dit materieeltype geen succes. Ook elders in Europa reden 'PCC-achtigen' en de Tsjechische firma Tatra gebruikte de PCC-techniek in haar trammodellen, waarvan er vele duizenden aan bijna het hele Oostblok werden geleverd.

Inmiddels is de tijd van de PCC (bijna) voorbij, het concept is ingehaald door modernere technieken. We maken een reis door de tijd en blikken terug op PCC's in verschillende continenten.

Donderdag 20 maart

Tom Tand: RAILVERVOER IN ZWITSERLAND



Vanavond kijken we aan de hand van thema's als stations, reizigers, spoorwijdten, tractievormen en tunnels naar het Zwitserse railvervoer. Door de centrale ligging in Europa komt Zwitsers materieel in het buitenland en buitenlands materieel in Zwitserland. We zien ook bijzonder vervoer van onder meer water, wijn en bier). Er is ook aandacht voor de omgeving waarin de voertuigen rijden, al zorgt die natuur ook wel eens voor overlast.

Treinen vormen de basis, maar ook trams komen regelmatig aan bod. In Zwitserland is dit onderscheid niet altijd even duidelijk. Treinen rijden soms door de straten terwijl trams spoorse infrastructuur gebruiken.

De foto's dateren vanaf midden jaren '50 van de vorige eeuw tot nu. In die periode is veel materieel gekomen en verdwenen. Hieraan is geen apart hoofdstuk gewijd, dat zou veel te veel ruimte vergen, maar er komt heel vaak verdwenen materieel in beeld, zodat u toch kunt zien wat er allemaal geweest is. Wél bij elkaar gezet zijn verdwenen maatschappijen en trajecten, alsmede materieel dat elders een tweede, derde of zelfs vierde leven kreeg. Tenslotte komen wij in hogere sferen met tandradbanen en kabelspoorwegen en volgen het traject Visp – Zermatt – Gornergrat, de Berninabahn en de lijnen in het Jungfraugebied in het Berner Oberland.

Donderdag 17 april

Bert van Raaij: TRAMS IN OOST-EUROPA VAN HONGARIJE TOT ESTLAND



In 1982 maakte ik met mijn vriend een treinreis naar het toenmalige Tjechoslowakije. Dit was mijn eerste kennismaking met het Communistische Oostblok. Veel (auto)reizen zouden daarna nog volgen. Uit het grote aantal dia's van de diverse trambedrijven die deze reizen opleverden heb ik een selectie gemaakt.

U ziet vanavond een gevarieerd verhaal waarbij niet alleen de tram, maar ook zijn omgeving in beeld komt. We bezoeken de trambedrijven van diverse steden in Hongarije, Tsjechië, Slowakije, Polen en de Baltische staten. De foto's maakte ik tussen 1982 en 2019.

Donderdag 15 mei

Bart van 't Grunewold: NS IN DE JAREN TACHTIG



Wie denkt dat de NS in de jaren 80 saai en geel was wordt vanavond overtuigd van het tegendeel. Er gebeurde veel meer dan het rijden met gele treinen. We namen afscheid van de series 1000 en 1500, mat'46, de Benelux-Hondenkoppen en de rode DE1 en DE2. De locs van de serie 1100 kregen een botsneus. De series 1200 en 1300 en een aantal DE2'en kregen een levensduur verlengende revisie. Naast meer SGM en ICM stroomden ook de nieuwe locomotieven serie 1600 en 6400 in. Aan het begin van het decennium reden er nog blauwe getrokken treinen met plan E, K, N en W. Het einde van de jaren tachtig kende een

hoogtepunt in de grootse wijze waarop het 150-jarig bestaan van de spoorwegen in Nederland werd gevierd. De jaren tachtig was een decennium waarin de NS nog een echt spoorwegbedrijf was en waarin veel te zien en te beleven viel. Bart van 't Grunewold had vanaf 1978 tot het einde van dit decennium de tijd en de mogelijkheid om veel van het Nederlandse spoorwegbedrijf op dia vast te leggen. Inmiddels heeft hij alles gedigitaliseerd. Vanavond laat hij een selectie daarvan zien, waarbij de belangrijkste ontwikkelingen gedurende deze afwisselende periode ruimschoots de aandacht zullen krijgen.

AFDELING ROTTERDAM

Plaats van de bijeenkomsten:

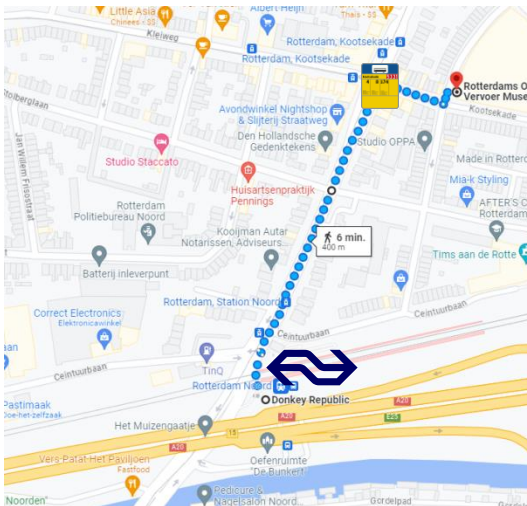
Rotterdams Openbaar Vervoer Museum
Kootsekade 19
3051 PC Rotterdam



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 18 jaar: € 2,00

Routebeschrijving:



Vanaf NS-station Noord 400 meter lopen (circa 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: tramlijnen en -routes zijn gewijzigd !!!

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. Fietsen die binnen het profiel van vrije ruimte staan kunnen van vorm veranderen !
- 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.