

Stichting RoMeO
Postbus 156
3000 AD Rotterdam

Jaarrekening 2012

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
ACCOUNTANTSVERSLAG	
1 Opdracht	2
2 Samenstellingsverklaring	2
3 Algemeen	3
4 Resultaat	4
5 Financiële positie	6
6 Kengetallen	7
7 Fiscale positie	9
1 BESTUURSVERSLAG OVER 2012	11
JAARREKENING	
1 Balans per 31 december 2012	15
2 Staat van baten en lasten over 2012	16
3 Kasstroomoverzicht 2012	17
4 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling	18
5 Toelichting op de balans per 31 december 2012	21
6 Toelichting op de staat van baten en lasten over 2012	27
OVERIGE GEGEVENS	
1 Deskundigenonderzoek	32
BIJLAGEN	
1 Overzicht vaste activa	34
2 Gegevens omzet en omzetbelasting	35
3 Collectieplan	36

ACCOUNTANTSVERSLAG

CIJFERHUIS

Aan het bestuur van
Stichting RoMeO
Postbus 156
3000 AD Rotterdam

T 010 404 95 68
F 010 404 95 26
E info@cijferhuis.nl

KvK 24302633
btw NL814467386B01
Statutair gevestigd te Rotterdam

Capelle a/d IJssel, 23 oktober 2013

Referentie: 00522

Geachte bestuursleden,

Hierbij brengen wij verslag uit over boekjaar 2012 met betrekking tot uw stichting.

1 OPDRACHT

Ingevolge uw opdracht hebben wij de jaarrekening 2012 van uw stichting, waarin begrepen de balans met tellingen van € 392.789 en de staat van baten en lasten sluitende met een resultaat na belastingen van € -28.876, samengesteld.

2 SAMENSTELLINGSVERKLARING

Opdracht

Conform uw opdracht hebben wij de jaarrekening 2012 van Stichting RoMeO te Rotterdam bestaande uit de balans per 31 december 2012 en de staat van baten en lasten over 2012 met de toelichting samengesteld.

Verantwoordelijkheid van het bestuur

Kenmerkend voor een samenstellingsopdracht is, dat wij ons baseren op de door het bestuur van de stichting verstrekte gegevens. De verantwoordelijkheid voor de juistheid en de volledigheid van die gegevens en voor de daarop gebaseerde jaarrekening berust bij het bestuur van de stichting.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Het is onze verantwoordelijkheid als accountant om de door u verstrekte opdracht uit te voeren in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de voor accountants geldende gedrags- en beroepsregels.

In overeenstemming met de voor het accountantsberoep geldende standaard voor samenstellingsopdrachten, bestonden onze werkzaamheden in hoofdzaak uit het verzamelen, het verwerken, het rubriceren en het samenvatten van financiële gegevens. Daarnaast hebben wij de aanvaardbaarheid van de bij het samenstellen van de jaarrekening toegepaste grondslagen op basis van de door de onderneming verstrekte gegevens geëvalueerd. De aard van onze werkzaamheden is zodanig dat wij geen zekerheid omtrent de getrouwheid van de jaarrekening kunnen verstrekken.

Bevestiging

Op basis van de ons verstrekte gegevens hebben wij de jaarrekening samengesteld onder toepassing van de grondslagen voor financiële verslaggeving zoals opgenomen in Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW).

3 ALGEMEEN

3.1 Bedrijfsgegevens

De stichting heeft als doel :

"het levend houden van de geschiedenis van het openbaar vervoer in en rond Rotterdam en het bevorderen van de kennis daaromtrent. Dit doel zal in het bijzonder geconcretiseerd worden door het, in het verband van een museum, bijeenbrengen van al datgene wat dienstig is aan het gestelde doel" .

3.2 Bestuur

Per balansdatum wordt het bestuur gevoerd door:

- B.A. Schenk - voorzitter
- R.M. van Middelkoop - vice voorzitter
- J.C. Koene - secretaris
- H. Wiekart - penningmeester
- A. Krieg

3.3 Oprichting stichting

Bij notariële akte d.d. 15 oktober 1997 verleden voor notaris Mr. R.M. Bos te Krimpen aan den IJssel is opgericht de stichting Stichting RoMeO. De activiteiten worden met ingang van voornoemde datum gedreven voor rekening en risico van de stichting Stichting RoMeO. Het leden kapitaal bedraagt € 36.301 .

3.4 Verwerking van het verlies 2012

Het verlies over 2012 bedraagt € 28.876 tegenover een verlies over 2011 van € 109.880.
De bespreking van het resultaat is opgenomen op pagina 4.

3.5 Verwerking van het verlies 2011

Het verlies ad € 109.880 is in mindering gebracht op de overige reserves.

Stichting RoMeO te Rotterdam

4 RESULTAAT**4.1 Vergelijkend overzicht**

Het resultaat voor belastingen over 2012 bedraagt negatief € 28.876 tegenover negatief € 109.880 over 2011. De resultaten over beide jaren kunnen als volgt worden samengevat:

	Realisatie 2012	Begroting 2012	Realisatie 2011
	€	€	€
Baten			
Netto-omzet	156.605	155.500	121.458
Opbrengst public relations	2.593	-	4.469
Overige baten	835	-	-
Bruto-omzetresultaat	160.033	155.500	125.927
Besteed aan de doelstellingen			
Onderhoudskosten Tram	65.591	35.000	93.913
Onderhoudskosten Bus	4.969	5.000	5.813
Onderhoudskosten Metro	-	500	466
Vrijwilligers vergoedingen exploitatie	48.165	47.000	47.634
Kosten exploitatie	19.765	20.000	7.955
	138.490	107.500	155.781
Lasten			
Afschrijvingen materiële vaste activa	2.532	2.500	2.366
Beheerskosten	11.300	10.000	6.921
Public Relations uitgaven	11.227	10.000	18.453
Beheer, bestuur en secretariaat	30.699	30.000	57.368
Som der lasten	55.758	52.500	85.108
Resultaat	-34.215	-4.500	-114.962
Financiële baten en lasten			
Rentebaten	5.782	4.500	-2
Rente en bankkosten	-443	-	5.084
	5.339	4.500	5.082
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen	-28.876	-	-109.880

4.2 Resultaat analyse

Het resultaat is € 84.000 verbeterd ten opzichte van 2011. De factoren die hiertoe hebben bijgedragen zijn een hogere omzet van € 33.000, lagere exploitatiekosten van € 18.000 en lagere algemene kosten van € 33.000.

4.3 Exploitatiekosten

In 2012 is geen reservering gemaakt voor verzekering en wegenbelasting voor de vervoermiddelen, de in 2011 hiervoor opgenomen reservering is niet vrijgevallen. Hoewel voor 2011 deze kosten niet meer worden verwacht is nog niet duidelijk of dit ook voor 2012 geldt.

4.4 Algemene kosten

In 2011 werden eenmalige advieskosten van € 30.000 gemaakt.

Stichting RoMeO te Rotterdam

5 FINANCIËLE POSITIE

Uit de balans is de volgende financieringsstructuur af te leiden:

	31-12-2012	31-12-2011
	€	€
Beschikbaar op lange termijn:		
Kapitaal	-6.853	22.023
Voorzieningen	341.827	291.391
	<u>334.974</u>	<u>313.414</u>
Waarvan vastgelegd op lange termijn:		
Materiële vaste activa	15.800	3.224
Werkkapitaal	<u>319.174</u>	<u>310.190</u>
Dit bedrag is als volgt aangewend:		
Vorderingen	51.657	55.796
Liquide middelen	325.332	323.761
	<u>376.989</u>	<u>379.557</u>
Af: kortlopende schulden	57.815	69.367
Werkkapitaal	<u>319.174</u>	<u>310.190</u>

Uit het vorenstaande blijkt dat het werkkapitaal per 31 december 2012 is toegenomen ten opzichte van de vorige balansdatum met € 8.984. De toename is nader gespecificeerd in onderstaand overzicht.

	2012	
	€	€
Toename		
Resultaat na belastingen	-28.876	
Afschrijvingen	2.532	
Cashflow		-26.344
Toename voorzieningen		50.436
		<u>24.092</u>
Afname		
Investerings in materiële vaste activa		15.108
Mutatie werkkapitaal		<u>8.984</u>

Stichting RoMeO te Rotterdam

6 KENGETALLEN**6.1 Omzet en rentabiliteit**

De rentabiliteit geeft het rendement aan dat de onderneming in het boekjaar heeft behaald.

	2012	2011
Omzetontwikkeling <i>Indexgetal (2011=100)</i>	128,94	100,00
Nettowinstmarge <i>Resultaat na belastingen/netto-omzet</i>	-18,44	-90,47
Rentabiliteit totaal vermogen <i>Bedrijfsresultaat/totale vermogen</i>	-8,71	-30,03
Rentabiliteit eigen vermogen <i>Resultaat na belastingen/eigen vermogen</i>	421,36	-498,93

6.2 Liquiditeit

De liquiditeit geeft de mate aan waarin de onderneming in staat is op korte termijn aan haar verplichtingen te voldoen. De liquiditeitspositie geeft de toestand op 31 december weer; er is dus sprake van een momentopname.

	2012	2011
Current ratio <i>Vlottende activa/kortlopende schulden</i>	6,52	5,47
Quick ratio <i>Vlottende activa - voorraden/kortlopende schulden</i>	6,52	5,47
Betalingstermijn debiteuren <i>Debiteuren/netto-omzet x 365 dagen</i>	74	40
Betalingstermijn crediteuren		

6.3 Solvabiliteit

De solvabiliteit geeft de mate aan waarin de onderneming in staat is op langere termijn aan haar verplichtingen (rente en aflossing) te voldoen. De solvabiliteitspositie geeft de toestand op 31 december weer; er is dus sprake van een momentopname.

	2012	2011
Solvabiliteit eerste niveau <i>Eigen vermogen/balanstotaal</i>	-1,74	5,75
Solvabiliteit tweede niveau <i>Eigen vermogen/vreemd vermogen</i>	-1,72	6,10
Solvabiliteit derde niveau <i>Vreemd vermogen/balanstotaal</i>	101,74	94,25
Interest coverage ratio <i>Bedrijfsresultaat/interestlasten (per saldo)</i>	-77,19	22,61

7 FISCALE POSITIE

7.1 Geen belastingplicht voor de vennootschapsbelasting

Bij Stichting Rotterdams Openbaar Vervoer Museum en Exploitatie is na contact met de belastingdienst het volgende geconstateerd:

- De stichting voert hoofdzakelijk het beheer over respectievelijk antieke en klassieke paarden-, stoom- en elektrische trams en drijft geheel op vrijwilligers.
- De klassieke trams zijn bijna allemaal afkomstig van de (tot 2007 gemeentelijk vervoerbedrijf) RET (Rotterdamse Elektrische Tram) alsmede haar voorgangers (Rotterdamsche Tramweg Maatschappij en Rotterdamse Elektrische Tramweg Maatschappij).
- De trams worden als rijdend museum ingezet voor vaste rondritten tijdens schoolvakanties en als bijvoorbeeld de "snertram" om de aantrekkingskracht van de stad Rotterdam op toeristen te vergroten. Tijdens de rondritten zijn de trambestuurder en conducteurs gekleed in klassieke RET-uniformen. Tevens kan de tram, zoals vroeger gebruikelijk was, alleen worden betreden na aanschaf van een kaartje bij de conducteur.
- Aangezien deze activiteiten verliesgevend zijn, kunnen bepaalde trams ook worden gehuurd voor feesten en partijen.
- Bij alle activiteiten zijn de trams gebonden aan het door de RET (Rotterdamse Elektrische Tram) opgebouwde tramrailnetwerk, waarvan zij met toestemming van de RET gebruik mag maken.
- De activiteiten tezamen zorgen echter nog immer voor een onvoldoende exploitatieresultaat om alle klassieke trams in rijdende staat te brengen en in deze staat te houden.
- Hiernaast is het aan de meest logische sponsor, de RET, niet toegestaan om haar activiteiten op het gebied van en exploitatie van het openbaar vervoer in Rotterdam en omstreken op enige wijze te vermengen met de activiteiten en exploitatie van de stichting. Wel mag de stichting, tot dat zich een koper meldt, gebruik maken van de overtollige tramremise aan de Kootsekade te Rotterdam en wordt de stichting gepromoot op de internetpagina's van de RET.
- Middels een projectmatige aanpak tracht de stichting, in ieder geval een gedeelte van, de door haar beheerde trams mobiel te houden en anderszins te onderhouden, voordat corrosie tot een onomkeerbaar feit heeft geleid.

Voor wat betreft de belastingplicht voor de vennootschapsbelasting is geconcludeerd dat Stichting Rotterdams Openbaar Vervoer Museum en Exploitatie niet belastingplichtig is nu zij geen onderneming drijft, aangezien:

- er geen winst wordt beoogd en behaald en
- niet in concurrentie wordt getreden met enig andere herkenbare en als belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting aangemerkte partij.

Hoogachtend,

Cijferhuis bv



J.W. van der Linde RA

FINANCIEEL VERSLAG

BESTUURSVERSLAG OVER 2012**Algemeen**

De Stichting RoMeO (Rotterdams Openbaar Vervoer Museum en Exploitatie van Oldtimers) draagt zorg voor een belangrijk deel van het mobiel erfgoed in Rotterdam, namelijk de historische collectie van de Rotterdamse Elektrische Tram (RET).

De Stichting RoMeO is opgericht in 1997 op gezamenlijk initiatief van de RET en een aantal belanghebbenden op het gebied van de stedelijke openbaar-vervoergeschiedenis. De oprichting van Stichting RoMeO werd mede ingegeven door de wens vanuit de RET om op korte termijn het beheer (en eigendom) van de historische collectie van de RET aan de opgerichte stichting over te dragen. Die historische collectie is thans in beheer bij Stichting RoMeO. Een ander deel van de collectie is al eigendom van Stichting RoMeO.

Missie, visie en beleid

De missie van Stichting RoMeO is het levend houden van de geschiedenis van het openbaar vervoer in Rotterdam, althans in het gebied dat gevormd wordt door de huidige gemeente Rotterdam en de overige gemeenten waarin Rotterdam het openbaar vervoer verzorgt of verzorgd heeft, alsmede het bevorderen van de kennis op dat gebied.

De Stichting RoMeO verwezenlijkt deze missie door het verzamelen, restaureren, beheren en presenteren van een collectie mobiel erfgoed, andere historische realia en documentatie die in samenhang de geschiedenis van het openbaar vervoer in Rotterdam vertellen.

Deze missie kent een aantal actuele aspecten, die samenhangen met het gebruik van de collectie in de huidige samenleving. Stichting RoMeO ziet cultuurparticipatie, cultuureducatie en de versterking van het cultuurhistorisch product van de stad als middelen, die in belangrijke mate bijdragen om haar missie "de geschiedenis van het openbaar vervoer in Rotterdam levend te houden" te realiseren.

Activiteiten en gerealiseerde prestaties

De totale collectie bestaat uit ruim 60 trams, 15 bussen, een paardenomnibus, een metrostel en enkele overige voertuigen, die voor een deel in eigendom zijn bij bovengenoemde organisaties. Expositie, restauratie en onderhoud van dit materieel, de exploitatie van een toeristische tramlijn en het (tegen betaling) uitvoeren van besloten groepsvervoer met historische trams en bussen maken deel uit van de activiteiten.

De exploitatie van het historisch materieel levert een belangrijke bijdrage aan het behoud en beheer van de historische collectie. Een groot deel van het historisch trammaterieel is ingeschreven in het 'Nationaal Register Railmonumenten' van de vereniging 'Historisch Railvervoer Nederland'.

Slechts door verdergaande samenwerking en krachtenbundeling kan het erfgoed van de stedelijke openbaar-vervoergeschiedenis voor de toekomst behouden worden. Dat uitgangspunt huldigde het bestuur bij de aanvraag voor het vorige cultuurplan en dat onderstreept het voor de komende periode.

Stichting RoMeO te Rotterdam

Exploitatie

Een deel van het door Stichting RoMeO beheerde historisch trammaterieel wordt ingezet voor exploitatie en gebruik voor bijzondere doeleinden. Zodoende wordt de presentatie van het materieel gekoppeld aan het genereren van inkomsten. Die revenuen dragen bij aan de museale exploitatie van Stichting RoMeO. Deze exploitatie vindt plaats met objecten die niet tot de museale collectie behoren en dan gaat het om inzet voor de exploitatie van:

- a. de Stadsrondrit Lijn 10
- b. de Diergaardetram Lijn 11
- c. verhuurritten.

Stadsrondrit Lijn 10.

In het jaar 2002 werd Lijn 10 als rondrit met historische trams voor het eerst door RoMeO geëxploiteerd. Dat werd en is tot op de dag van vandaag een succes. Zo maakten in de periode 2008-2012 gemiddeld 8.000 personen per seizoen gebruik van deze rondrit. Passagiers zijn zowel toeristen, specifieke tram liefhebbers en veel oudere Rotterdammers die graag nog een nostalgisch tochtje willen maken en die ieder jaar opnieuw Lijn 10 weten te vinden en te waarderen.

Diergaardetram Lijn 11.

In de jaren 2007 t/m 2009 heeft in de periode Pasen t/m de herfstvakantie, in opdracht van de RET, tijdens de (school)vakanties en de feestdagen een historische tram gereden tussen het Centraal Station achterzijde (Proveniersplein) en Diergaarde Blijdorp (de vroegere hoofdingang aan de Van Aerssenlaan). Deze lijn 11 is een groot succes geweest, niet alleen voor Stichting RoMeO, maar ook natuurlijk voor de Diergaarde Blijdorp; het was een extra attractie om met een historische tram van en naar de dierentuin te gaan. Er waren in die periode ongeveer 40.000 passagiers die kennis hebben gemaakt met de historische tram. Vanwege het succes van lijn 11 heeft de RET in de daaropvolgende jaar als proef een reguliere lijn 11 geëxploiteerd, maar dat heeft niet tot een definitieve voorziening geleid. Helaas kon lijn 11 in RoMeO-regie niet terugkeren.

Verhuurritten

Stichting RoMeO verhuurt historische trams, een mogelijkheid voor particulieren, instellingen en bedrijven om trams af te huren voor het maken van een rondrit met een gezelschap. Dan gaat het om gezelschappen van allerlei aard: trouwerijen en andere familiefeesten, zakenrelaties, verenigingen, politieke partijen e.d. Het betreft hier maatwerk: de route van een rondrit is in overleg met het trampersoneel door de opdrachtgever te bepalen. Het is dus niet alleen mogelijk een rondrit langs de 'highlights' van de stad te maken, het is ook mogelijk om op een originele manier vervoer te regelen van punt A. naar punt B. Een dergelijke rit kan op verzoek van de opdrachtgever worden 'aangekleed' met een hapje en een drankje of een meer uitgebreide catering. Daarvoor heeft Stichting RoMeO vaste afspraken met een restaurant. Deze RoMeO-activiteit voorziet in een behoefte, het is het commerciële 'unique selling point' van Stichting RoMeO. Het aantal verhuurritten is door de jaren heen steeds gestegen, van ca. 40 in 2003 naar ca.240 in het jaar 2012.

Snertram, IJsjetram en Tingeling.

Een bijzonder vorm van verhuur is de zgn. Snertram. Deze tram is bijzonder van binnen en van buiten; kunstenaars maakten deze tram tot een unieke verschijning. Met deze Snertram is het in de winter mogelijk om een toeristische rit te maken tot een culinair evenement: tijdens de rit kan worden genoten van een echt Hollandse erwtensoepmaaltijd. In de zomerperiode wordt de plaats van deze tram ingenomen door de IJsjetram. Beide formules worden door een horeca-onderneming in de markt gezet waarbij Stichting RoMeO ingehuurd wordt voor de tramrijtuigen.

De 'Tingeling-tram' is een opvallende verschijning op het Rotterdamse tramnet.

Bedrijfsvoering

Vrijwilligers

Stichting RoMeO telt ca. 100 vrijwilligers met een passie voor openbaar vervoer van vroeger, ze zijn conducteur of bestuurder, restaureren, conserveren en onderhouden de bijzondere collectie en zorgen met z'n allen dat de collectie aan het publiek kan worden getoond en dat het historisch materieel ook "rijdend" te zien is in het Rotterdamse stadsbeeld.

Het behoud en beheer van de collectie

Van bijna alle typen trams die ooit in Rotterdam hebben gereden, is er van elk minstens één bewaard gebleven. Een afgewogen collectiebeleid is leidend. Onderdelen van dit beleid zijn een restauratiebeleid en een verzamelbeleid. Aan de hand daarvan worden door het bestuur dusdanige keuzes gemaakt in de allocatie van schaarse capaciteit (de inzet van mensen en middelen), dat maximale effectiviteit en efficiency het resultaat zijn.

Inmiddels is er veel bekend over de collectie, is er onderzoek naar verricht en zijn publicaties opgesteld.. Dus is het zaak collectiebeleid en collectie-activiteiten te internaliseren in de organisatie. De collectie is het DNA voor het onderscheidend vermogen van Stichting RoMeO In de komende meerjarenplanperiode 2013-2016 moet een vernieuwd collectieplan een pijler worden voor het handelen en acteren van alle medewerkers, een activiteitenpakket. Een fase waarin het uiteindelijk de RoMeO-kwaliteit bepaalt.

Huisvesting

Momenteel is de collectie van Stichting RoMeO en collectie van de deelnemers in de stichting verspreid over de stad. Het grootste deel van de activiteiten speelt zich momenteel af in de 90 jaar oude tramremise Hillegersberg aan de Kootsekade in Rotterdam Noord. In samenwerking met de RET maakt Stichting RoMeO dankbaar gebruik van deze remise om onderdak te geven aan de rijke collectie museumtrams. Zonder deze locatie zou de unieke verzameling letterlijk op straat staan. In plaats daarvan heeft ze een onderkomen in een pand dat een al even unieke herinnering is aan de ontwikkeling van het tramverkeer in Rotterdam en dus de ontwikkeling van de stad Rotterdam. Momenteel wordt er een inhaalslag gerealiseerd voor het achterstallig onderhoud aan en in het gebouw. De verwachting is dat Stichting RoMeO nog vele jaren op deze unieke locatie het maximaal mogelijk kan verrichten aan collectie en publieksactiviteiten (periodiek openstellen van de remise ter bezichtiging van de museale collectie).

Toekomstgerichte informatie

Mede op basis van adviezen van de extern accountant heeft het bestuur besloten tot enkele organisatie aanpassingen waarmee in 2012 een aanvang is gemaakt. Medio 2013 zijn de gewenste aanpassingen vrijwel volledig gerealiseerd.

Zo zijn er nu functiescheidingen aangebracht tussen de acceptatie van de ritten en de uitvoering van de ritten. Deze functiescheiding biedt controle mogelijkheden zodat de stichting RoMeO op een goed onderbouwde wijze verantwoording naar buiten toe af kan leggen. De extern accountant heeft de noodzaak van deze controletechnische functiescheidingen aan het hoofd exploitatie toegelicht. Het hoofd exploitatie kon zich met dit standpunt niet verenigen, hij wilde de situatie ongewijzigd laten. Per 1 juni 2013 heeft hij daarom samen met een aantal vrijwilligers die zich solidair verklaarden helaas zijn functie neergelegd. Aansluitend heeft een herverdeling van taken plaatsgevonden over diverse vrijwilligers die zich daarvoor hadden aangemeld met in achtneming van de noodzakelijke controletechnische functiescheidingen. Daarmee is medio 2013 naadloos overgegaan naar een nieuwe bedrijfsmatig verantwoorde organisatie.

Ook de vrijwilligersvergoedingen moesten op de schop. Enerzijds om de exploitatie voor de komende jaren sluitend te krijgen en anderzijds om te zorgen dat het bestuur haar verantwoordelijkheid kon nemen dat alles conform wet- en regelgeving is geregeld en om subsidie te kunnen verkrijgen. Ook dat is vrijwel volledig medio 2013 op nieuwe leest geschoeid.

Om de toekomst van de organisatie te borgen dient de exploitatie van het rijdend materieel te groeien. In ieder geval moeten de inkomsten sterk toenemen om ten minste de vaste lasten van de stichting en zowel het periodiek onderhoud als het groot onderhoud (revisie) van het rijdend materieel te kunnen dekken.

Het groei-traject is als volgt bepaald :

- o intensiveren van de commerciële exploitatie;
- o geleidelijk intensivering van de publieke, museale functie;
- o opzet van een ambachtelijke scholingsvoorziening.

Omwille van de continuïteit zal alles op alles moeten worden gezet om de collectie voor het publiek toegankelijk te maken; van virtueel via het web, door publicaties, tot aan het runnen van een winkel en het tonen van de collectie in exposities.

De particuliere vraag naar onderhoud, de wettelijke eisen aan publieke voorzieningen en de groei/uniciteit van de collectie vereisen een groei van het aantal medewerkers en de kwaliteit ervan. De kwaliteitseisen maken professionalisering nodig.

Stichting RoMeO wordt in de meerjarenplanperiode 2013 - 2016 een organisatie die enkel en alleen gebruik maakt van vrijwilligers.

Stichting RoMeO groeit naar een professionele, publieke voorziening : een museum. De bedrijfscultuur past zich daarop aan.

Organisatie structuur

De organisatie volgt het bestuur-directie(staf)model, als bedoeld in de Code Cultural Governance. Het nieuwe bestuursmodel en de daarmee samenhangende gewijzigde werkgroepindeling, met andere besturingsmechanismen en andere leiding, zijn daaraan dienstbaar. In dit organisatie-model bepaalt het bestuur het beleid en de strategie. De staf is verantwoordelijk voor de tactische en operationele bedrijfsvoering. De vrijwilligers leggen verantwoording af aan de staf.

Stichting RoMeO te Rotterdam

1 BALANS PER 31 DECEMBER 2012
 (na verwerking van het verlies)

		31 december 2012		31 december 2011	
		€	€	€	€
ACTIVA					
Vaste activa					
Materiële vaste activa	(1)		15.800		3.224
Vlottende activa					
Vorderingen	(2)				
Debiteuren		27.932		13.196	
Vennootschapsbelasting		-		22.930	
Overige vorderingen en overlopende activa		23.725		19.670	
			51.657		55.796
Liquide middelen	(3)		325.332		323.761
			376.989		379.557
			<u>392.789</u>		<u>382.781</u>

2 STAAT VAN BATEN EN LASTEN OVER 2012

		Realisatie 2012	Begroting 2012	Realisatie 2011
		€	€	€
Baten				
Netto-omzet	(7)	156.605	155.500	121.458
Opbrengst public relations	(8)	2.593	-	4.469
Overige baten	(9)	835	-	-
Som der baten		160.033	155.500	125.927
Lasten				
Besteed aan de doelstellingen				
Onderhoudskosten Tram	(10)	65.591	35.000	93.913
Onderhoudskosten Bus	(11)	4.969	5.000	5.813
Onderhoudskosten Metro	(12)	-	500	466
Vrijwilligers vergoedingen exploitatie	(13)	48.165	47.000	47.634
Kosten exploitatie	(14)	19.765	20.000	7.955
		138.490	107.500	155.781
Beheer en administratie				
Afschrijvingen materiële vaste activa	(15)	2.532	2.500	2.366
Beheerskosten	(16)	11.300	10.000	6.921
Public Relations uitgaven	(17)	11.227	10.000	18.453
Beheer, bestuur en secretariaat	(18)	30.699	30.000	57.368
Financiële baten en lasten	(19)	-5.339	-4.500	-5.082
		50.419	48.000	80.026
Som der Lasten		188.909	155.500	235.807
Saldo na belastingen		-28.876	-	-109.880

3 KASSTROOMOVERZICHT 2012

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode.

	2012		2011	
	€	€	€	€
Kasstroom uit operationele activiteiten				
Resultaat	-34.215		-114.962	
Aanpassingen voor:				
Afschrijvingen	2.532		2.366	
Mutatie voorzieningen	50.436		46.736	
Veranderingen in het werkkapitaal:				
Mutatie vorderingen	4.139		248.401	
Mutatie crediteuren	1.395		-263.702	
Mutatie belastingen en premies sociale verzekeringen	-1.833		-34.139	
Mutatie overlopende passiva	-11.114		47.011	
Kasstroom uit bedrijfsoperaties		11.340		-68.289
Rentebaten		5.339		5.082
Kasstroom uit operationele activiteiten		16.679		-63.207
Kasstroom uit investeringsactiviteiten				
Investerings in materiële vaste activa		-15.108		-
		1.571		-63.207
Samenstelling geldmiddelen				
			2012	2011
			€	€
Liquide middelen per 1 januari			323.761	386.968
Mutatie liquide middelen			1.571	-63.207
Geldmiddelen per 31 december			325.332	323.761

4 GRONDSLAGEN VOOR WAARDERING EN RESULTAATBEPALING

ALGEMEEN

ALGEMENE GRONDSLAGEN VOOR DE OPSTELLING VAN DE JAARREKENING

De jaarrekening is opgesteld volgens de bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening is opgemaakt op basis van historische kostprijs. De waardering van activa en passiva geschiedt, voor zover niet anders is vermeld, tegen nominale waarde.

Baten worden toegerekend aan de periode waarin ze zijn gerealiseerd. Lasten worden verantwoord in het jaar waarin ze voorzienbaar zijn.

GRONDSLAGEN VOOR DE WAARDERING VAN ACTIVA EN PASSIVA

Materiële vaste activa

De materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen aanschaffingswaarde of vervaardigingslasten verminderd met afschrijvingen bepaald op basis van de geschatte levensduur rekening houdend met een eventuele restwaarde. De afschrijvingen bedragen een vast percentage van de aanschaffingswaarde of vervaardigingslasten.

Afschrijving

Actief	%
Machines en installaties	20
Inventaris	20
Vervoermiddelen	20

Vorderingen en overlopende activa

De vorderingen worden bij eerste verwerking opgenomen tegen de reële waarde en vervolgens gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. De reële waarde en geamortiseerde kostprijs zijn gelijk aan de nominale waarde. Noodzakelijk geachte voorzieningen voor het risico van oninbaarheid worden in mindering gebracht. Deze voorzieningen worden bepaald op basis van individuele beoordeling van de vorderingen.

Liquide middelen

De liquide middelen zijn gewaardeerd tegen de nominale waarde. Indien middelen niet ter vrije beschikking staan, dan wordt hiermee bij de waardering rekening gehouden.

Voorzieningen

Een voorziening wordt gevormd voor verplichtingen waarvan het waarschijnlijk is dat zij zullen moeten worden afgewikkeld en waarvan de omvang redelijkerwijs is te schatten. De omvang van de voorziening wordt bepaald door de beste schatting van de bedragen die noodzakelijk zijn om de desbetreffende verplichtingen en verliezen per balansdatum af te wikkelen. Voorzieningen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

Overige voorzieningen

Groot onderhoud materieel

De voorziening ter gelijkmatige verdeling van lasten voor groot onderhoud van historische trams wordt bepaald op basis van de te verwachten kosten over een reeks jaren. De voorziening wordt lineair opgebouwd. Het uitgevoerde onderhoud wordt ten laste van deze voorziening gebracht.

De voorzieningen hebben een overwegend langlopend karakter.

Schulden

Schulden worden gewaardeerd tegen nominale waarde tenzij anders is bepaald.

GRONDSLAGEN VOOR RESULTAATBEPALING

Algemeen

Het resultaat wordt bepaald als het verschil tussen de opbrengstwaarde van de geleverde prestaties en verrichte diensten enerzijds, en anderzijds de lasten en andere lasten van het jaar, gewaardeerd tegen historische kostprijzen.

Resultaatbepaling

Het resultaat wordt bepaald als het verschil tussen de op het verslagjaar betrekking hebbende baten en lasten met inachtneming van de hiervoor vermelde waarderingsgrondslagen.

Winsten zijn verantwoord in het jaar waarin de goederen zijn geleverd c.q. de diensten zijn verricht.

Verliezen welke hun oorsprong vinden in het boekjaar zijn in aanmerking genomen zodra deze voorzienbaar zijn.

Netto-omzet

Onder netto-omzet wordt verstaan de opbrengst van de in het verslagjaar geleverde goederen en verleende diensten onder aftrek van kortingen en de over de omzet geheven belastingen.

Lasten algemeen

De personeelskosten en andere kosten worden toegerekend aan de bestedingen in het kader van de doelstelling, de kosten van werving van baten aan de beheerkosten.

Bestedingen doelstellingen

De bestedingen in het kader van de doelstellingen worden verantwoord in het jaar dat zij zijn toegezegd of, voor zover dit niet bij toezegging het geval is, in het jaar dat de omvang van de verplichting betrouwbaar kan worden vastgesteld. Voorwaardelijke verplichtingen worden verantwoord in het jaar waarin vast komt te staan dat aan de voorwaarden zal worden voldaan.

Afschrijvingen

De afschrijvingen op de materiële vaste activa zijn berekend door middel van vaste percentages van de aanschaffingswaarde, op basis van de verwachte economische levensduur. Boekwinsten en -verliezen bij verkoop van materiële vaste activa zijn begrepen onder de afschrijvingen, boekwinsten echter alleen voor zover de boekwinsten niet in mindering zijn gebracht op vervangende investeringen.

Bedrijfslasten**Financiële baten en lasten**

De rentebaten en -lasten betreffen de op de verslagperiode betrekking hebbende rente-opbrengsten en -lasten van uitgegeven en ontvangen leningen.

5 TOELICHTING OP DE BALANS PER 31 DECEMBER 2012

ACTIVA

VASTE ACTIVA

1. Materiële vaste activa

	Machines en installaties	Inventaris	Vervoer- middelen	Totaal
	€	€	€	€
<i>Boekwaarde per 1 januari 2012</i>				
Aanschaffingswaarde	-	11.708	7.800	19.508
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	-	-8.484	-7.800	-16.284
	-	3.224	-	3.224
<i>Mutaties</i>				
Investeringen	1.530	13.578	-	15.108
Afschrijvingen	-51	-2.481	-	-2.532
	1.479	11.097	-	12.576
<i>Boekwaarde per 31 december 2012</i>				
Aanschaffingswaarde	1.530	25.286	7.800	34.616
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	-51	-10.965	-7.800	-18.816
Boekwaarde per 31 december 2012	1.479	14.321	-	15.800

VLOTTENDE ACTIVA
2. Vorderingen

	<u>31-12-2012</u>	<u>31-12-2011</u>
	€	€
Debiteuren		
Debiteuren	31.901	13.196
Voorziening dubieuze debiteuren	-3.969	-
	<u>27.932</u>	<u>13.196</u>
Vennootschapsbelasting		
Vennootschapsbelasting oudere jaren	-	22.930
	<u>-</u>	<u>22.930</u>
Overige vorderingen en overlopende activa		
Overige vorderingen		
Tijdelijk voorschot OVM	2.500	-
	<u>2.500</u>	<u>-</u>
Overlopende activa		
Rente	4.772	3.450
Verzekeringen	595	-
Autokosten	217	-
Brazzo	501	500
Nog te ontvangen subsidie	15.000	15.000
Diversen	-	720
Abonnement postbus vooruitbetaald	140	-
	<u>21.225</u>	<u>19.670</u>

Stichting RoMeO te Rotterdam

	31-12-2012	31-12-2011
	€	€
3. Liquide middelen		
Postbank Werkgroep Metro	1.301	1.301
Postbank Exploitatie R/C	29.095	6.289
Postbank Stichting R/C	6.521	9.954
Postbank Werkgroep Bus R/C	10	1.166
Postbank Werkgroep Bus Rentemeer	710	712
Postbank Stichting Kapitaal	180.000	204.764
Postbank Exploitatie Rentemeer	100.000	97.713
Kassen	7.695	362
Gelden onderweg	-	1.500
	<u>325.332</u>	<u>323.761</u>

PASSIVA

	31-12-2012	31-12-2011
	€	€
4. Eigen vermogen		
Kapitaal	36.301	36.301
Overige reserves	-43.154	-14.278
	<u>-6.853</u>	<u>22.023</u>
	<u>2012</u>	<u>2011</u>
	€	€
Overige reserves		
Stand per 1 januari	-14.278	95.602
Resultaatbestemming boekjaar	-28.876	-109.880
Stand per 31 december	<u>-43.154</u>	<u>-14.278</u>

5. Voorzieningen

	31-12-2012	31-12-2011
	€	€
Overige voorzieningen		
Groot onderhoud materieel	<u>341.827</u>	<u>291.391</u>
	<u>2012</u>	<u>2011</u>
	€	€
<i>Groot onderhoud materieel</i>		
Stand per 1 januari	291.391	244.655
Dotatie	50.436	46.736
Stand per 31 december	<u>341.827</u>	<u>291.391</u>

De voorziening voor groot onderhoud wordt gevormd ter dekking van de te maken geschatte kosten voor het onderhoud van de in bruikleen en ter conservering ontvangen trams. Direct na ontvangst van de trams wordt voor de door derden uit te voeren werkzaamheden een schatting gemaakt. Op basis van deze schatting wordt de opbouw van de voorziening gestart over de periode totdat de werkzaamheden volgens verwachting worden verricht. Vervolgens wordt voor het a-periodiek groot onderhoud voor zover dat aan derden wordt uitbesteed een voorziening gevormd gedurende het interval van het onderhoud. De voorziening valt vrij op het moment dat het groot onderhoud wordt uitgevoerd.

6. Kortlopende schulden**Overige belastingen en premies sociale verzekeringen**

	<u>31-12-2012</u>	<u>31-12-2011</u>
	€	€
Omzetbelasting		
Omzetbelasting over nabetaling door RET	2.846	3.681
Suppletieaangifte 2011	1.216	1.216
Omzetbelasting laatste periode	-1.545	-547
	<u>2.517</u>	<u>4.350</u>
 Overige schulden en overlopende passiva		
Overlopende passiva		
Accountantskosten	4.999	11.117
Advieskosten	-	3.221
Rente- en bankkosten	73	-
Reclame en advertenties	-	500
Verzekering en belasting trams	37.000	37.000
Nabetalingen vrijwilligers	9.557	11.274
Vooruitontvangen posten	-	150
Diversen	1.519	1.000
	<u>53.148</u>	<u>64.262</u>

Niet op de balans opgenomen vorderingen en activa

Gebruik tramnet

Romeo heeft tot 1 januari 2017 het kosteloze gebruiksrecht en recht op kosteloze levering van elektriciteit ten behoeve van het tramnet van de RET (tot het einde van de railconcessie aan de RET).

Eigendom historisch materieel

De collectie historisch erfgoed waarvan Romeo zich bezighoudt met beheer en gebruik voor ritten met historische trams is deels eigendom van RET, De Tramwegstichting en van Romeo. Romeo krijgt de eigendom of het gebruiksrecht om niet of voor een symbolisch bedrag ter beschikking. Deze activa zijn niet in de balans opgenomen van Romeo.

Huisvesting

Romeo is voorlopig gehuisvest in de remise Kootsekade. Hiervoor is geen huur verschuldigd. Het RET is eigenaar van de remise. Romeo zal zich maximaal inspannen om een zelfstandige huisvesting te krijgen. Zolang deze niet is gevonden bestaat een gedoogsituatie.

6 TOELICHTING OP DE STAAT VAN BATEN EN LASTEN OVER 2012

	Realisatie 2012	Realisatie 2011
	€	€
7. Netto-omzet		
Exploitatie losse tramritten	72.587	47.753
Exploitatie Tramlijn 10	28.543	23.285
Exploitatie Losse Ritten Brazzo	19.700	20.428
Exploitatie losse Ritten Snertram	27.195	29.213
Exploitatie Losse ritten Bilderberg Parkhotel	3.763	-
Exploitatie Lossen Ritten Bus	203	-
Exploitatie Remise	400	-
Opbrengst Oud IJzer	4.214	500
Exploitatie Bus	-	279
	<u>156.605</u>	<u>121.458</u>
8. Opbrengst public relations		
Donaties Tram	<u>2.593</u>	<u>4.469</u>
9. Overige baten		
Vrijgevallen verplichtingen	<u>835</u>	<u>-</u>
Besteed aan de doelstellingen		
10. Onderhoudskosten Tram		
Klein onderhoud materieel	8.041	4.119
Groot onderhoud materieel	-	2.500
Vrijwilliger verg. tramonderhoud	3.000	2.700
Communicatie tramonderhoud	-	397
Toevoeging voorziening voor groot onderhoud	50.436	46.736
Motorrijtuigenbelasting vervoer	-	37.000
Diversen Kosten Lijn 10	4.114	461
	<u>65.591</u>	<u>93.913</u>
11. Onderhoudskosten Bus		
Klein onderhoud Bus	1.772	4.175
Bus overigen	-	1.638
Motorrijtuigenbelasting	2.100	-
Verzekering	1.097	-
	<u>4.969</u>	<u>5.813</u>

Stichting RoMeO te Rotterdam

	Realisatie 2012	Realisatie 2011
	€	€
12. Onderhoudskosten Metro		
Onderhoud materieel Metro	-	466
13. Vrijwilligers vergoedingen exploitatie		
Vrijwilligers vergoeding losse ritten	22.438	28.574
Vrijwilligers vergoeding lijn 10	18.692	15.560
Exploitatie Planning & Uitvoering	3.600	3.500
Exploitatie Instructie Vergoeding	3.435	-
	<u>48.165</u>	<u>47.634</u>
14. Kosten exploitatie		
Communicatiekosten expl.	1.743	2.044
Portiekosten exploitatie	354	121
Exploitatie overigen	2.366	5.790
Overige kosten Exploitatie	5.631	-
Reintegratie Tramweg Stichting R'dam	753	-
Gereedschapskosten	1.222	-
Kosten Still Heftruck	1.497	-
Werkkleding Remise Medewerkers	3.785	-
kosten Industriële Stofzuiger	384	-
Kosten Wasinstallatie Trams	2.030	-
	<u>19.765</u>	<u>7.955</u>
Personeelsleden		
Bij de stichting waren in 2012 geen werknemers werkzaam.		
Afschrijvingen		
15. Afschrijvingen materiële vaste activa		
Machines en installaties	51	-
Inventaris	2.481	2.366
	<u>2.532</u>	<u>2.366</u>
Overige bedrijfslasten		
16. Beheerskosten		
Onderhoud onroerend goed	11.300	6.921

Stichting RoMeO te Rotterdam

	Realisatie 2012	Realisatie 2011
	€	€
17. Public Relations uitgaven		
RoMeO nieuws	1.452	8.464
Portikosten	-	1.282
Dotatie voorziening dubieuze debiteuren	3.969	-
Website	293	306
Evenementen	4.586	664
Foldermateriaal	539	6.268
Historie digitaal	388	1.319
CPR overigen	-	150
	<u>11.227</u>	<u>18.453</u>
18. Beheer, bestuur en secretariaat		
Accountantslasten	5.750	11.116
Administratielasten	353	861
Advieslasten	10.269	30.000
Secretariaatskosten	444	3.532
Bestuurdersaansprakelijkheidverzekering	1.083	1.021
Contributies en abonnementen	209	182
Beheer/bestuur overigen	3.005	2.807
BTW voorgaande jaren op omzet lijn 10	-	3.681
Portikosten	-	901
Kantinekosten	5.525	1.875
Communicatiekosten	2.523	934
Vergaderkosten	1.538	458
	<u>30.699</u>	<u>57.368</u>
19. Financiële baten en lasten		
Rentebaten	5.782	-2
Rente en bankkosten	-443	5.084
	<u>5.339</u>	<u>5.082</u>

Ondertekening bestuur voor akkoord

Rotterdam, 23 oktober 2013

B.A. Schenk

J.C. Koene

H. Wiekart

Samenstellingsverklaring afgegeven

OVERIGE GEGEVENS

OVERIGE GEGEVENS

1 Deskundigenonderzoek

De stichting heeft gebruikgemaakt van de mogelijkheid tot vrijstelling van deskundigenonderzoek op grond van artikel 2:396 lid 7 BW.

BIJLAGEN

I OVERZICHT VASTE ACTIVA

Overzicht vaste activa

	<u>Aanschaf- waarde</u>	<u>Boekwaarde 01-01-2012</u>	<u>Aankopen/ verkoop</u>	<u>Afschrij- ving 2012</u>	<u>Boekwaarde 31-12-2012</u>
<u>Machines en installaties</u>					
Tramvloerreiniger	<u>1.530</u>		<u>1.530</u>	<u>51</u>	<u>1.479</u>
<u>Bedrijfsinventaris</u>					
Investeringen t/m 2005	7.678	0			0
Scanner	4.030	3.224		806	2.418
Scanner	621		621	114	507
Scanner	491		491	65	426
Koffie automaat	738		738	85	653
Koel-vries combinatie	1.403		1.403	155	1.248
Apple computer	2.160		2.160	252	1.908
Apple Imc	2.143		2.143	250	1.893
Printer	1.183		1.183	0	1.183
Vaatwasser	609		609	0	609
	925		925	92	833
	<u>21.981</u>	<u>3.224</u>	<u>10.273</u>	<u>1.819</u>	<u>11.678</u>
<u>Vervoermiddelen</u>					
Vorkheftruck	<u>7.800</u>	<u>0</u>		<u>0</u>	<u>0</u>
Totaal	<u>31.311</u>	<u>3.224</u>	<u>11.803</u>	<u>1.870</u>	<u>13.157</u>

Stichting RoMeO te Rotterdam

2 GEGEVENS OMZET EN OMZETBELASTING

Door u verrichte binnenlandse leveringen/diensten

	Bedrag waarover omzetbelasting wordt berekend		Omzetbelasting	
	€	€	€	€
<i>Door u verrichte binnenlandse leveringen/diensten</i>				
Omzet belast met hoog tarief	276		52	
Omzet belast met laag tarief	151.912		9.115	
Omzet belast met 0% of niet bij u belast	6.807		-	
		158.995		9.167
Voorbelasting				17.699
				-8.532
<i>Afdrachten</i>				
Eerste kwartaal			-1.132	
Tweede kwartaal			-3.373	
Derde kwartaal			-2.476	
Vierde kwartaal			-1.545	
				-8.526
Totaal te ontvangen				-6

3 COLLECTIEPLAN

Collectieplan voor het trammaterieel in beheer bij RoMeO



Inleiding

In september 1905 is in Rotterdam de dienst op de eerste elektrische tramlijn begonnen. In Nederlandse verhoudingen was Rotterdam er laat bij; van de drie grote steden Amsterdam, Den Haag en Rotterdam was de Maasstad de laatste. De elektrificatie van het paardentramnet is vervolgens met grote spoed aangepakt en binnen enkele jaren werd door de particuliere tramwegonderneming RETM – een onderneming met Belgisch kapitaal – een lijnennet van tien elektrische tramlijnen geëxploiteerd. Het overgrote deel van het wagenpark is in die beginjaren aangekocht. Bij de latere uitbreidingen van het lijnennet is alleen nieuw materieel aangeschaft als dit onvermijdelijk bleek. Zeker tegen het einde van de concessieperiode was de RETM niet meer van zins in het trambedrijf te investeren.

Bij de overname van de RETM door de gemeentelijke dienst RET in 1927 is een omvangrijk moderniseringsprogramma ingezet dat het aanzien van het trambedrijf flink veranderde. Uit een gezapig trambedrijf werd een modern en strak vormgegeven trambedrijf gevormd. Het trammaterieel uit de begintijd van de elektrische tram werd rigoureuus vervangen door nieuw en modern materieel van veel grotere capaciteit. Na een gebruiksduur van nog geen 25 jaar werd het overgrote deel van de klassieke tweeassers terzijde gezet en vervolgens gesloopt. Een beperkt deel, de Parkwagens en de Delmez-motorwagens, werd nog goed bevonden om te worden gemoderniseerd. Ook een klein deel van de nieuwste serie drieramers kreeg nog een beperkte moderniseringsbeurt, maar achteraf kan dit toch als een vergissing worden beschouwd.

Na de Tweede Wereldoorlog begon voor Rotterdam de opbouwperiode waarin het herstel van de haven en het stadscentrum centraal stonden. En ook werd toen de basis gelegd voor de uitbreidingswijken op Zuid, Schiebroek en de Alexanderpolder. Van een grootscheepse uitbreiding van het tramnet, ook naar deze uitbreidingswijken, waarvoor door de RET plannen werden opgesteld, kwam weinig terecht. De Allans die begin jaren vijftig in dienst kwamen, vervingen het grootste deel van de nog aanwezige tweeassers. En de laatste tweeassers werden vervangen met de indienstneming van de Schindlers in de tweede helft van de jaren vijftig. Met deze trams kreeg de RET de modernste trams van dat moment in huis, hoewel het aantal nog te klein was om grote indruk te maken.

De vervanging van de vierassers in de loop van de jaren zestig door gelede trams van Duitse origine veranderde het aanblik van het trambedrijf opnieuw. De opening van de metro in 1968 zorgde voor een inkrumping van het tramnet, waarmee ook al een groot deel van de toen amper 15 jaar oude Allan-trams konden worden afgevoerd.

Begin jaren tachtig deed een nieuwe generatie trams zijn intrede, de 700'en. Trams met een moderne draaistroomtractie-installatie en door zijn bijzondere opstelling van de draaistellen waren het relatief lange trams. De trams vervingen de Schindler-trams uit de jaren vijftig en de laatst overgebleven Allan-tramstellen. Toen ook besloten werd de Düwag-trams niet te reviseren maar nieuwe trams aan te schaffen van de zelfde snit als de 700'en, met gebruikmaking van draaistellen en de motoren van de Düwags, werd andermaal het aanblik van het trambedrijf veranderd. Dertig jaar later zijn ook deze trams op hun beurt weer vervangen door eigentijdse lagevloertrams en zijn vertegenwoordigers van deze series opgenomen in de collectie van RoMeO.

Dit is de historie in een notendop van het trammaterieel dat RoMeO thans in beheer heeft. In het onderstaande zal op elk wagentype dat in Rotterdam heeft rondgereden afzonderlijk worden ingegaan. RoMeO bevindt zich namelijk in de bijna unieke situatie dat van vrijwel elk wagentype een exemplaar is bewaard gebleven. Bijna, want er zijn natuurlijk enkele leemtes.

Stichting RoMeO te Rotterdam

RoMeO is opgericht in 1997 op gezamenlijk initiatief van de RET en een aantal belanghebbenden op het gebied van de stedelijke openbaar-vervoergeschiedenis. De oprichting van RoMeO werd mede ingegeven door de wens vanuit de RET om op het gebied van historisch openbaar vervoer met één organisatie om tafel te zitten, een organisatie bovendien waar als rechtspersoon te zijner tijd het beheer (en eigendom) van de historische collectie van de RET aan overgedragen zou kunnen worden. Die historische collectie is momenteel inderdaad in beheer bij de stichting RoMeO en deels ook eigendom van RoMeO. In hetzelfde veld zijn nog een aantal andere spelers actief, zoals de *Stichting Openbaar Vervoer Museum*, een kleinschalig museum met voorwerpen en modellen van de RET dat in het metrostation Oostplein is gevestigd, de Rotterdamse afdeling van de landelijk opererende *Tramweg-Stichting* met een collectie trams in het Rotterdams Trammuseum aan de Nieuwe Binnenweg en de werkgroep Rotterdam van de eveneens landelijke *Stichting Veteraan Autobussen*, die gehuisvest is in de RET-garage aan de Sluisjesdijk. Deze organisaties zijn alle vertegenwoordigd in het bestuur van de stichting RoMeO. Een tweede aanleiding voor de oprichting van RoMeO was dat de RET voor het verrichten van extra vervoeren (met name verhuur van trams voor groepsvervoer) geen mogelijkheden had, RoMeO kan deze wel uitvoeren, met het materieel dat als exploitatiematerieel is aangemerkt.

In deze notitie wordt aan de hand van al deze verschillende tramtypes beschreven welke trams nog aanwezig zijn. De nadruk ligt daarbij op die tramrijtuigen die deel uitmaken van de collectie van RoMeO en een museale status hebben of dienen te krijgen. Voor zover relevant zijn ook andere nog aanwezige oude(re) tramrijtuigen vermeld, zoals de trams die deel uitmaken van het zogenaamde exploitatiematerieelpark van RoMeO. Ook voor de meeste van de deze trams geldt dat ze historische waarde bezitten en alhoewel ze geen expliciete museumstatus hebben, ze toch zoveel mogelijk in een historisch verantwoorde staat zijn of zullen moeten worden teruggebracht.

In zijn algemeenheid moet helaas worden geconcludeerd dat het museummaterieel (behoudens een uitzondering) in een matige staat verkeert. Duidelijk is er dat de afgelopen jaren (te) weinig aandacht is besteed aan dit deel van de collectie. Om de museale ambities van RoMeO te kunnen realiseren zal een inhaalslag gepleegd moeten worden en het tempo van onderhoud, herstellingen en restauraties moeten worden opgevoerd.

Alle tekeningen bij het materieeloverzicht zijn van Aad van Dam.

Rotterdam, 12 mei 2013 (herzien)
Bas Schenk

Een visie op het beheer van het historisch (tram)materieel in Rotterdam

RoMeO beheert het historisch tram-, bus- en metromaterieel van de Rotterdamse Elektrische Tram (RET). Dit materieel is voor het overgrote deel (nog) in het bezit van de RET, een deel is eigendom van de Stichting RoMeO zelf, een deel is eigendom van de Tramweg-Stichting (TS) en van de Stichting Veteranen autobussen (SVA).

Voor het TS-materieel bestaat ten aanzien van het historisch beheer een duidelijke visie. Dit (tram)materieel is of wordt zoveel mogelijk in de of een originele toestand teruggebracht en als zodanig onderhouden en bewaard. Voor de bussen geldt een vergelijkbare visie. Voor het trammaterieel dat door RoMeO wordt beheerd, ontbreekt tot op heden een dergelijke visie.

Weliswaar wordt binnen RoMeO een onderscheid gemaakt tussen zogenoemd museummaterieel en exploitatiematerieel, doch voor beide groepen is het onduidelijk, in ieder geval niet vastgelegd, in welke status of uitvoering deze voertuigen worden bewaard en beheerd.

Een houvast voor het behouden en beheren van rollend erfgoed is het zgn. Charter van Riga. Daarin is een definitie van 'behoud en beheer' opgenomen. Daar wordt gesteld dat: het proces dat ertoe dient om historische objecten zodanig te bewaren dat zij worden gevrijwaard van sloop en verval, door ze zodanig te onderhouden dat de conditie, kwaliteit en documentaire waarde behouden blijven en wordt onder 'conservering' begrepen: het proces dat ertoe dient om de conditie van een historisch object te stabiliseren, zonder de historische of materiële waarde op enigerlei wijze aan te tasten.

Door het ontbreken van een heldere visie op dit gebied voldoet RoMeO slechts ten dele aan de door de Europese Federatie van Museum- en Toeristische Spoorwegen opgestelde richtlijnen.

Extreem gesteld, zonder een visie op de historische staat van dit exploitatie-materieel, fungeert RoMeO voornamelijk als een *trambedrijf voor bijzonder vervoer* en maakt het haar doelstellingen op historisch gebied niet dan wel slechts gedeeltelijk, maar in elk geval onvoldoende waar.

De Werkgroep Historie van RoMeO is van opvatting dat alvorens verdere ontwikkelingen op dit terrein plaats vinden, het bestuur allereerst een dergelijke visie op het beheer van haar collectie dient vast te stellen.

De Werkgroep Historie wil met deze notitie hiervoor een voorstel doen.

Alvorens een voorstel voor een visie voor te stellen wordt allereerst de context uiteengezet. Als eerste wordt de ontstaansgeschiedenis van de collectie voertuigen verhaald. Deze kent namelijk al een ruim tachtigjarige geschiedenis! Vervolgens is een toelichting op het Charter van Riga van betekenis, omdat dit een belangrijke leidraad voor het beheer van historisch rollend materieel is. Ten slotte een uiteenzetting van de visie van RoMeO op de te ontplooiën activiteiten in het kader van de Cultuurplanperiode 2009-2012.

Het ontstaan van het museummaterieel van de Rotterdamse tram

Het bewaren van Rotterdams trammaterieel als rollend erfgoed is al in een verrassend vroegtijdig stadium begonnen. Bij de vorming van het trambedrijf RET als gemeentelijk trambedrijf in 1927, na overname van de inboedel van de particuliere RETM, werd een aanzet gegeven tot grootscheepse modernisering van het materieelpark. Een omvangrijk park van 170 vierassers en 20 bijwagens werd in een korte periode, van 1929 en 1931, aangeschaft ter vervanging van het wagenpark dat in de aanvangsperiode van het elektrische bedrijf in dienst was gekomen, zo tussen 1905 en 1907. Het merendeel van dit materieel werd na een gebruiksperiode van 25 jaar buiten dienst gesteld en afgevoerd. Niettemin bleef van elke serie nog enkele wagens in gebruik om als werk- of dienstwagen te dienen.

In 1934 werd in het kader van een VVV-week een paardentramdienst ingelegd op het traject Schiedamsedijk – Westzeedijk, toentertijd het uitgaansgebied van Rotterdam. Dit was mogelijk nadat een paardentramwagen (514) van de enkele jaren eerder opgeheven paardentramdienst Rotterdam – Overschie in oude glorie was hersteld. Ook werd een open bijwagen 296 van de elektrische tram weer teruggebracht in de staat van open paardentramwagen. In de zelfde periode werd de oude RTM-paardenomnibus verworven van een particulier en kwam vervolgens in RET eigendom.

Bij de RET-directie was zeker de belangstelling voor de stichting van een trammuseum aanwezig. In 1938 deed zich de gelegenheid voor daarin een stap verder te zetten. Ter gelegenheid van de feestelijkheden van het veertigjarig ambtsjubileum van Koningin Wilhelmina kon ouder, terzijde staand trammaterieel worden gerestaureerd en teruggebracht worden in de oude toestand met blauwe en crème kleur. Vier tramstellen werden op deze wijze terug in dienst gebracht, de 1, 11, 86+327 en de 119+327. Met dit materieel werd vervolgens een speciale dienst uitgevoerd op het traject Beursplein – Schiedamsedijk – Westzeedijk – Mauritsweg – Kruiskade – Coolsingel – Beursplein. Het paardentrammaterieel werd opnieuw ingezet op het traject Schiedamsedijk – Westzeedijk. Niet onvermeld mag blijven dat een authentieke NTM-stoomtram uit Friesland werd ingezet op het traject Marconiplein – Schiedam-Koemarkt, ter herinnering aan de stoomtramdienst van Rotterdam naar Schiedam. Hiermee was de kern van de huidige collectie van het historische trammaterieel ontstaan.

Aan het einde van de jaren veertig, bij het vijftig jarig regeringsjubileum van Koningin Wilhelmina in 1948 kwam het genoemde materieel nog eenmaal op straat, waarna het voor lange tijd naar 'binnen' ging.

In de opbouwperiode van het naoorlogse Rotterdam was er geen 'tijd en geld' om aan de verdere inrichting van een trammuseum te werken. De belangstelling daarvoor leek ook afwezig, mede veroorzaakt door het vertrek van directeur Nieuwenhuis. Materieel dat in aanmerking zou kunnen komen voor zo'n museum werd dan ook niet bewaard. Pas in de loop van de jaren zestig kwam hier weer meer belangstelling voor. Ditmaal kwam deze van particulieren, verenigd in de NVBS. Dit is de vereniging van hobbyisten, gesticht in 1931, en die zich inspanden om bij de opheffingsgolf van de interlokale trams enkele vertegenwoordigers hiervan te bewaren. Met name de opheffing van de Blauwe Tram in 1961 en de opheffing van het smalspoorbedrijf in 1966 van de RTM, het tramnet op de Zuid-Hollandse eilanden, heeft de stoot gegeven om actief te worden. De oprichting van de Tramweg-Stichting is een direct gevolg hiervan. Ook de aanschaf van nieuw trammaterieel in deze periode leidde ertoe dat zij zich gingen inspanden om materieel van sloop te redden.

De Tramweg-Stichting was een landelijk opererende organisatie met lokale steunpunten. De Rotterdamse tak was net te laat actief geworden om bijvoorbeeld een vierasserbijwagen uit de serie 1001-1020 van sloop te redden. Wel werd enige tijd later de 1355, een tweeassige bijwagen, van de sloop gered door de wagenbak van een sloperij terug te kopen. Ook bijwagen 387 is gered van definitieve sloop door deze als tuinhuisje gebruikte bak terug te kopen. Niet alles leidde tot succes. Andere wagens gingen verloren zoals de 470 door brand in een loods in Enschede waar deze werd bewaard. Ook de Allan 101, een van de prototype-trams van net na de oorlog en nog door de RET geheel gereviseerd, werd toch als niet meer bruikbaar voor de dagelijkse dienst afgekeurd en vertrok naar de sloper. Plaatsgebrek bij de Tramweg-Stichting was daarvoor de oorzaak. In die periode werden de beide nog bestaande Delmez-motorwagens verworven. De 220 werd in zijn RET-vorm gerestaureerd, waarbij de 210 als onderdelenleverancier functioneerde. Later is de 210 voor zover het exterieur aangaat, teruggebracht in de RETM-toestand, in crème kleur en sleepbeugel. Deze wagen is echter niet rijvaardig.

Stichting RoMeO te Rotterdam

Toen ook werkwagen 2303 bij de RET vrijkwam is deze door de Rotterdamse TS-werkgroep gerestaureerd en teruggebracht als Parkwagen 192 in de RETM-toestand, in crème kleur en sleepbeugel. De bijpassende bijwagen 387, als tuinhuisje teruggevonden, is momenteel onderhanden om samen met de Parkwagen een authentiek tramstel te gaan vormen.

Een vertegenwoordiger van de kleine serie eenrichtingvierassers, de 303, werd door toedoen van de TS verworven en opgeknapt en daarna in dienstvaardige toestand gehouden. Het gemis aan een vierassige bijwagen deed de TS besluiten een vierasser te verbouwen tot een replica-bijwagen 1008. De werkgroep heeft thans vierasser 509 onderhanden om deze als museumexemplaar terug in de afleveringstoestand te brengen.

Voor het te voeren beleid van het beheer van de collectie zijn twee documenten van belang. Een eerste belangrijk document is het 'Charter van Riga' waarin de gezamenlijke Europese beheerders van rollend erfgoed op de rail een handvest hebben opgesteld waaraan het beheer en de restauratie van railvoertuigen moet of zou moeten voldoen. In het onderstaande zal die nader worden aangestipt.

Een tweede belangrijk document is de beleidsnotitie die RoMeO heeft opgesteld en dat deel uitmaakt van de subsidieaanvraag voor de cultuurplanperiode 2009-2012. Hieruit zullen de voor het collectiebeheer relevante onderdelen hieronder worden aangestipt.

Stichting RoMeO te Rotterdam

Charter van Riga

Het Charter van Riga is door de leden van FEDECRAIL opgesteld en met algemene stemmen aangenomen in hun jaarvergadering die werd gehouden te Anse bij Lyon op 16 april 2005. De FEDECRAIL is het Europese verband waarin de organisaties die historisch spoor- en tramweg materieel beheren en exploiteren samenwerken. Een eerste voorstel hiervoor was eerder gepresenteerd in Riga, de hoofdstad van Letland, hetgeen de naam ervan verklaart.

Het Charter is bedoeld om een goed beheer van het historisch erfgoed op het gebied van spoor- en tramwegen zodanig te bevorderen dat dit erfgoed ook voor toekomstige generaties beschikbaar blijft. Museumspoor- en tramwegen zijn reeds zeer succesvol geweest in het behouden, restaureren, beheren en exploiteren van historische spoorwegobjecten. Met het Charter wordt beoogd daarin ondersteuning te bieden aan een ieder die daarbij betrokken is en bij te dragen aan weloverwogen besluitvorming. Het Charter is ontwikkeld voor specifiek historisch railmaterieel als aanvulling op diverse andere charters, die betrekking hebben op het bewaren en beheren van cultureel erfgoed. Het Charter van Riga is een verzameling van richtlijnen voor het behoud, de restauratie, het onderhoud, het herstel en het gebruik van historisch spoorwegmaterieel.

Beleidsnotitie Stichting RoMeO 2009 - 2012

In de beleidsnotitie die RoMeO eind 2007 heeft opgesteld ten behoeve van de aanvraag van subsidie voor de cultuurplan 2009-2012 is vastgelegd waar RoMeO voor staat en wat zij wil bereiken in de komende periode. Dit is de context waarbinnen het beleid voor het beheer van het historisch materieel dient plaats te vinden. In het onderstaande zijn uit de nota enkele *highlights* overgenomen die van belang zijn voor onderbouwing voor het beheer van de collectie.

Missie

RoMeO heeft als missie "Het levend houden van de geschiedenis van het openbaar vervoer in Rotterdam, althans in het gebied dat gevormd wordt door de huidige gemeente Rotterdam en de omliggende gemeenten waarin Rotterdam het openbaar vervoer verzorgt of verzorgd heeft, alsmede het bevorderen van de kennis op dat gebied."

De stichting RoMeO verwezenlijkt deze missie door het verzamelen, restaureren, beheren en presenteren van een collectie mobiel erfgoed, andere historische realia en documentatie die in z'n totaliteit de *geschiedenis van het openbaar vervoer in Rotterdam* representeert.

RoMeO ziet de geschiedenis van het openbaar vervoer zeer ruim; het is een onderdeel van het verhaal over de geschiedenis van de stad als geheel [noot: zie cultuurnota "In verbeelding van elkaar"]. Het openbaar vervoer is onlosmakelijk verbonden met de algemeen-maatschappelijke geschiedenis en de ruimtelijke ontwikkeling van Rotterdam tot de wereldhavenstad die het in de 20^e eeuw is geworden.

Deze *cultuurhistorisch-inhoudelijk* gedefinieerde missie kent een aantal *actuele aspecten*, die samenhangen met het gebruik van de collectie in de huidige samenleving en die verder gaan dan het simpele begrip "presenteren" suggereert. RoMeO ziet *cultuurparticipatie*, *cultuureducatie* en de *versterking van het cultuurtoeristisch product* van de stad als middelen, die in belangrijke mate bijdragen om haar missie "de geschiedenis van het openbaar vervoer in Rotterdam levend te houden" te volbrengen.

Visie, doelstellingen

Om de missie te doen slagen, zal de stichting RoMeO zich als beheerder van een cultuurhistorische collectie en als intermediaire en coördinerende organisatie opstellen.

Stichting RoMeO te Rotterdam

De functies van RoMeO in de culturele infrastructuur

In het geheel van de culturele infrastructuur van Rotterdam wil de stichting RoMeO een centrale functie vervullen als beheerder van één van de belangrijke cultuurhistorische collecties van de stad, meer bepaald een collectie historische openbaar-vervoermiddelen, die in z'n totaliteit de *historische ontwikkeling van het openbaar vervoer in Rotterdam* representeert. Deze collectie mobiel erfgoed heeft een duidelijke functie in het verhaal *over de geschiedenis van de stad*, een verhaal dat bij de gemeente Rotterdam ook op andere beleidsterreinen van de cultuur (cultureel erfgoed; monumentenzorg) aan de orde is geweest.

In het vertellen van dat verhaal zijn de eerdergenoemde partners in het bestuur van RoMeO en hun collecties overigens onmisbaar, evenals andere organisaties en instellingen op het gebied van historisch transport, zoals de beide maritieme musea, de vele particuliere organisaties op het gebied van varend en ander mobiel erfgoed en niet te vergeten de andere cultuurhistorische collecties, zoals het Historisch Museum. Er zijn overigens, zeker op het gebied van mobiel erfgoed, ook organisaties buiten de gemeente die een belangrijk deel van de stadsgeschiedenis vertellen. Daarbij valt te denken aan het museum van de Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij in Ouddorp en een aantal transportmusea in de regio.

RoMeO kan haar rol slechts spelen door middel van samenwerking en krachtenbundeling. Dat maakt dat de stichting RoMeO, als centrale gesprekspartner voor het mobiel erfgoed en de geschiedenis van het openbaar vervoer, ook een intermediaire en coördinerende functie in de culturele infrastructuur van Rotterdam heeft te vervullen, zowel in wereld van de openbaar-vervoergeschiedenis en het mobiel erfgoed als in de wereld van de Rotterdamse cultuur in z'n algemeenheid. Maar ook naar de gemeente, de (verzelfstandigde) RET, en de toeristische sector zal deze intermediaire en coördinerende rol broodnodig zijn.

Visie op beheer van het rollend erfgoed

RoMeO stelt zich op als beheerder van één van de belangrijke cultuurhistorische collecties van de stad, namelijk een collectie van historische openbaar-vervoermiddelen, die in zijn totaliteit de *historische ontwikkeling van het openbaar vervoer in Rotterdam* representeert. Met deze collectie mobiel erfgoed wil RoMeO het verhaal *over de geschiedenis van de stad* presenteren. Dat is de kern van de missie die betekenis heeft voor de wijze waarop de collectie dient te worden beheerd. Het betekent dat de voorkeur dient uit te gaan naar een zoveel mogelijk historisch verantwoord beheer. Want daarop worden we als organisatie afgerekend zodra we erkend zijn als beheerder van het cultuurhistorische erfgoed. En, dit geldt niet alleen voor het materieel dat tot de museumcollectie behoort, maar evenzeer ook voor het exploitatiematerieel. Met name met dit materieel treedt RoMeO naar buiten toe op, en bepaalt daardoor voornamelijk het beeld dat de willekeurige beschouwer van RoMeO zal hebben.

Dat neemt overigens niet weg dat er ruimte dient te zijn om een (beperkt) aantal trams voor bijzonder vervoer in te richten, die zich dan ook duidelijk mogen (liever moeten) onderscheiden van de historische materieel.

De collectie op detailniveau

Paardentramperiode RTM 1879-1904 en RET 1904-1927

Uit de paardentramperiode zijn drie wagens bewaard gebleven, namelijk twee gesloten en een open paardentramwagen. Open paardentram 196 is na de paardentramperiode verbouwd tot bijwagen voor de elektrische trams. In 1934 werden deze voor een speciale paardentramdienst op de Schiedamsedijk in de oorspronkelijke staat teruggebracht. Deze werkzaamheden waren overigens vrij beperkt, het verwijderen van het trekwerk en de stekkerdozen en aanbrengen van trekogen voor de paardentuigen. Ook de gesloten paardentramwagens zijn na introductie van de elektrische tram verbouwd en in dienst gebleven als bijwagens. Daarvan is de 327 in de toestand als bijwagen voor de elektrische dienst bewaard gebleven. Zie hieronder.

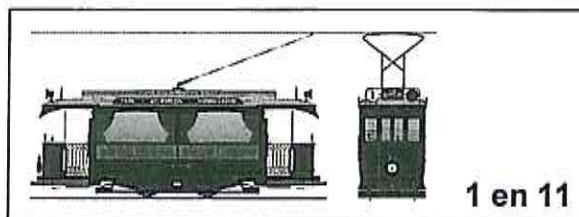
Een gesloten paardentramwagen 404 is in zijn oorspronkelijk vorm bewaard. Deze wagen behoort niet tot het oorspronkelijke materieel van de RTM waarmee de stadsdiensten zijn uitgevoerd. De 514 werd namelijk pas in 1915 tweedehands aangeschaft van de Amsterdamse Tram voor de dienst op de paardentramlijn naar Overschie die bij de RETM in die vorm in exploitatie is gebleven. In 1925 werd hij buiten dienst gesteld. Het rijtuig kwam in 1880 te Amsterdam in dienst als AOM 64. Nadat het aan de RETM was verkocht kreeg het achtereenvolgens de nummers 404 (1915), 504 (1916) en 514 (1919). Dit rijtuig heeft bij de RETM uitsluitend dienst gedaan op de (paarden)tramlijn naar Overschie, waar het na de invoering van de motortractie in 1924 buiten dienst werd gesteld.

Eerste (RETM) periode elektrische tram – 1905-1927
Tweeramers serie 1-20

Voor de ingebruikname van de eerste elektrische tramlijn in Rotterdam (lijn 1 tussen Honingerdijk en Park) werden door de RETM twintig elektrische motorwagens aangeschaft, serie 1-20, bij La Metallurgiques in België. De elektrische installatie was eveneens Belgisch, van ACEC in Charleroi.

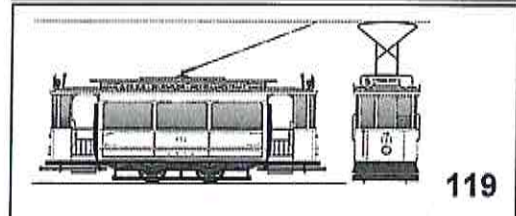
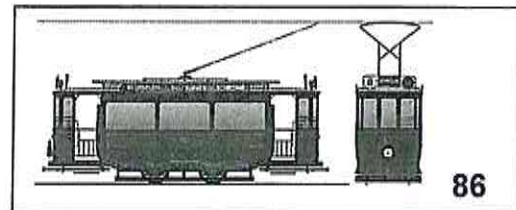
Deze trams werden afgeleverd in een blauwe kleur en met open balkons. Twee exemplaren uit deze serie, de 1 en 11, zijn bewaard gebleven. Ze werden in 1938 teruggebracht in de oorspronkelijk uitvoeringstoestand. Er is nauwelijks onderscheid tussen de 1 en 11. Het belangrijkste verschil is het interieur; de 1 heeft langsbanken zoals dat in die tijd gebruikelijk was, de 11 heeft dwarsbanken, die in de rijrichting omgezet worden zodat altijd vooruit gereden kon worden.

Bij de grootscheepse vernieuwing van het materieelpark nadat het trambedrijf in gemeentelijke handen kwam (de aanschaf van de vierassers) zijn de twee wagens eerst als werkwagen gebruikt en later – in de loop van de jaren dertig – in oude luister teruggebracht en voor speciale ritten gebruikt. Sinds die periode is er niet wezenlijk veel aan onderhoud van het materieel gebeurd.


1 en 11

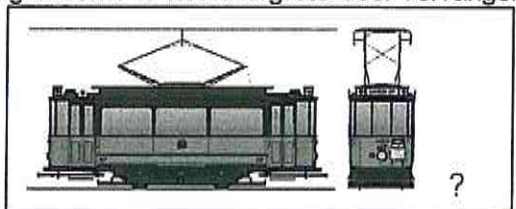
Drieramers serie 21-70, 71-90, 91-106, 107-126 en 127-151

Tussen 1906 en 1908 werd, genoodzaakt door de voortvarende uitbreiding van het tramnet, een grote serie van 131 tweeassers aangeschaft. De trams van de verschillende sub-series waren in hoge mate identiek aan elkaar, verschillen waren er alleen omdat meerdere fabrikanten het materieel hebben geleverd. Dit waren achtereenvolgens Ragheno, Energie, Métallurgiques – alle Belgische leveranciers – en tenslotte Allan uit Rotterdam voor de beide laatste series. De elektrische installatie van de eerste en laatste serie was opnieuw van ACEC, voor de andere series kwam deze van AEG. Voor het initiële tramnet was met deze vier series voldoende materieel aanwezig om de exploitatie te kunnen uitvoeren. De trams zijn alle in de blauwe kleur afgeleverd en met een gesloten voorpui. Van deze series is de 86 in de blauwe kleur bewaard, alsmede de 119 in de crème kleur, de kleur zoals de trams na 1912 werden geschilderd. De 86 is in de afgelopen jaren gereviseerd en weer in een technische staat gebracht waarmee het rijtuig de komende jaren als rijvaardig kan worden aangemerkt.



Voor de 119 geldt is een revisie vergelijkbaar met de 86 noodzakelijk. Bij de overname van het particuliere bedrijf RETM door de gemeente is het overgrote deel vervangen door de nieuw in dienst gekomen vierassers. Alleen de laatste serie van deze tweeassers, de serie 127-151, werd goed genoeg bevonden om te moderniseren. De verbouwing was technisch gezien echter beperkt. Uiterlijk kwamen de wagens in de geel met zwarte kleur en kregen de wagens op de fronten de voor de RET kenmerkende lijncijferen richtingsfilmkasten. Verder bleef veel bij het oude, zoals de sleepbeugel die vooralsnog gehandhaafd bleef. Door de spoedige inkrimping van het tramlijnnet als gevolg van de economische crisis begin jaren dertig raakte de serie al snel over compleet en werden de trams buiten dienst gesteld. Een aantal is later verbouwd tot bijwagens. Van deze reeks zijn in de gemoderniseerde uitvoering geen exemplaren bewaard gebleven.

Voor zover bekend zijn er op de Veluwe nog twee bakken in gebruik als vakantiehuisje. In beginsel bestaat de mogelijkheid om deze beide bakken te verwerven en ze terug te verbouwen tot een motorwagen in gemoderniseerde toestand en eventueel in een bijwagen zoals zij later nog dienst hebben gedaan, meestal achter een vierasser.

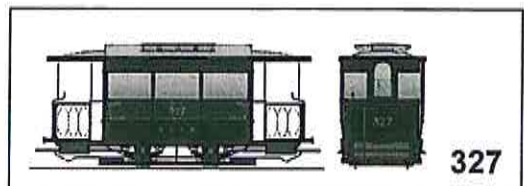


Met een verwerving van deze beide bakken (en de restauratie) zou de geschiedenis van de eerste grote serie tweeassers uit de aanvangstijd compleet kunnen worden uitgebeeld. De blauwe wagens (86), via de crème toestand (119), vervolgens de verbouwde en gemoderniseerde versie in okergeel en ten slotte het einde als bijwagens.

De motorwagens deden in de RET-uitvoering dienst als losse motorwagen vanwege het beperkte motorvermogen, een passende bijwagen is niet aan de orde.

Ex-paardentram bijwagens serie 301-350

Als bijwagens voor de elektrische trams werden in eerste instantie paardentramwagens gebruikt die verbouwd werden voor de elektrische dienst. Dit was de serie 301-350, die was ontstaan uit verschillende typen paardentramrijtuigen. Bijwagen 327 is uit deze reeks bewaard gebleven en is in blauwe kleur geschilderd om samen met de 86 een passend tramstel te vormen. De bijwagen is tegelijk met de 86 gereviseerd en is technisch en uitwendig weer in een goede staat.



Ex-paardentram bijwagens serie 201-210 (> 291-300)

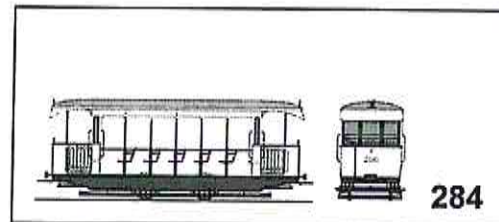
Een tiental open paardentramwagens werd eveneens geschikt gemaakt voor dienst achter de elektrische trams. Van deze serie 201-210, vernummerd in 291-300, is de 296 bewaard, maar is in de jaren dertig terugverbouwd in de toestand als paardentram 188, het oorspronkelijke RTM-nummer uit 1902.

De verbouwing van deze wagens voor de elektrische dienst was trouwens uiterst beperkt: vervangen van het trekwerk en een stekkerdoos voor de verlichting. Het valt dan ook te overwegen om deze paardentram in een – hybride – staat te brengen, zodat deze zowel als paardentram maar ook als bijwagen achter de 11 kan worden ingezet. Destijds was de ingreep beperkt, dat kan opnieuw worden uitgevoerd en eventueel zodanig dat gebruik als paardentram mogelijk blijft.

Open bijwagens serie (1)261-(1)290 (ex 211-240)

Bij de aanvang van de elektrische dienst werden als enige nieuwgebouwde bijwagens in 1907 dertig open bijwagens geleverd door Ragheno. Oorspronkelijk zijn deze rijtuigen afgeleverd in de blauwe kleur met de nummers 211-240. Al spoedig werden ook deze wagens in de crème kleur geschilderd en vernummerd in 261-290. Uit deze serie is de 284 bewaard en vormt het samen met de 119 een tramstel.

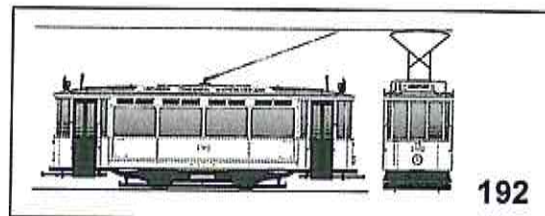
Een aantal wagens uit deze serie heeft het RET-tijdperk nog gehaald. Geschilderd in de geel-zwarte kleur, genummerd in de 1200-serie, reden zij op zomerse hoogtijdagen op lijn 14, gekoppeld achter een vierasser naar Hillegersberg. In technisch opzicht werden ze nauwelijks aangepast, slechts de 1277 kreeg een sluitlicht.



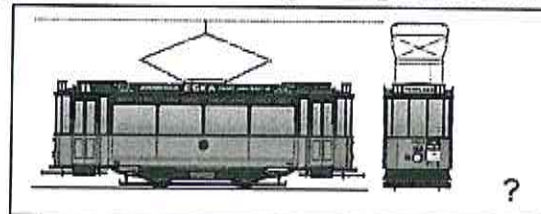
Parkwagens, serie 152-176 en 177-201

Vanaf 1913 werd het tramnet uitgebreid met enkele lijnen, waarvoor nieuw trammaterieel nodig was. Dit werd in twee series aangeschaft, in 1913/14 en 1921. Leverancier voor beide series was de firma Allan in Rotterdam met elektrische installaties van ACEC en Smit.

Deze zogenaamde Parkwagens waren bij de overname van de RETM in 1927 zo'n vijftien jaar oud en daarmee nog niet afgeschreven. Ze werden daarom verbouwd en gemoderniseerd. Ze kregen de geel met zwarte



gemoderniseerd. Ze kregen de geel met zwarte

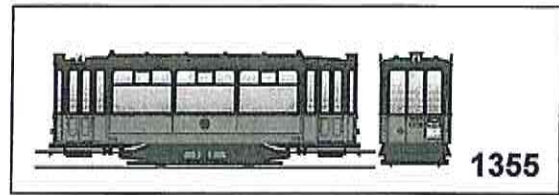


Een Parkwagen in de gemoderniseerde RET-uitvoering is niet bewaard gebleven. Wel is het bekend dat er nog een bak van zo'n wagentype bestaat en momenteel dient als tuinhuisje. Deze wagens reden bij de RET voornamelijk als losse motorwagen of als koppelstel met een gelijke tweede wagen in stadionsdiensten. Ook hebben zijn lange jaren spitsversterkingen gereden. Het betekent dat aan een passende bijwagen geen behoefte bestaat. In beginsel is er nog steeds de mogelijkheid om een wagen te repatriëren en te restaureren als RET-wagen.

Met een Parkwagen in RET-uitvoering is het materieel uit de aanvangstijd van de RET compleet.

Convertible bijwagens serie (1)351-(1)360

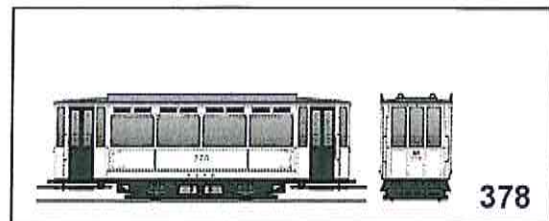
In 1911 en 1912 leverde Allan de eerste nieuwgebouwde gesloten bijwagens voor het tramnet. Als eerste is een serie van tien wagens, 351-360, met drie grote zijruiten en met hoekige balkons. De zijruiten konden in de zomer opengeschoven worden hetgeen ze de naam Convertibles opleverde. De serie is door de RET verbouwd, voorzien van een vast onderstel en in de geelzwarte uitvoering gebracht en vernummerd in de serie 1351-1360. De oorspronkelijke grote ramen werden opgedeeld door toevoeging van bovenlichten. Deze bijwagens hebben tot in de jaren vijftig dienst gedaan, vooral achter de vierassers. In de jaren vijftig zijn zij alle afgevoerd. In die jaren was voor de museumgedachte geen plaats zodat van deze serie alleen door toeval een exemplaar bewaard is gebleven. Als representant van deze kleine serie heeft de 1355 overleefd. De TS heeft deze wagen teruggekocht van een sloper die de bak als kantoortje in gebruik had genomen. De wagenbak is weer teruggebouwd als bijwagen en in de (eerste) RET uitvoering gerestaureerd. Samen met een vierasser vormt de 1355 thans een tramstel uit de jaren dertig en veertig.



De oorspronkelijke grote ramen werden opgedeeld door toevoeging van bovenlichten. Deze bijwagens hebben tot in de jaren vijftig dienst gedaan, vooral achter de vierassers. In de jaren vijftig zijn zij alle afgevoerd. In die jaren was voor de museumgedachte geen plaats zodat van deze serie alleen door toeval een exemplaar bewaard is gebleven. Als representant van deze kleine serie heeft de 1355 overleefd. De TS heeft deze wagen teruggekocht van een sloper die de bak als kantoortje in gebruik had genomen. De wagenbak is weer teruggebouwd als bijwagen en in de (eerste) RET uitvoering gerestaureerd. Samen met een vierasser vormt de 1355 thans een tramstel uit de jaren dertig en veertig.

bijwagens serie (1)361-(1)406

In 1915, 1917/18 en 1921 volgden drie subseries van vierramige bijwagens, genummerd 361-406. Deze reeks bijwagens is door de RETM besteld in de zelfde tijd als de Parkwagens. De kern van de wagenbak is dan ook in hoofdafmetingen geheel identiek met die van een Parkwagen, alleen de balkons zijn gelijk aan de eerdere serie 351-360. Ze waren van meet af aan voorzien van een vastonderstel. De eerste zes zijn geleverd door Weyer (Köln), de rest door Allan.



Ook deze reeks bijwagens is door de RET verbouwd en gemoderniseerd en in deze vorm tot in het einde van de jaren vijftig in dienst gebleven. Bij de overname door de RET werden deze bijwagens vernummerd in de serie 1361-1406.

Ook voor deze serie gold dat deze werd afgevoerd in een periode waarin voor het bewaren van museumtrams geen plaats was. Van deze reeks zijn de 366 en de 386 als tuinhuisje teruggevonden. Van beide wagens zijn alleen de balkons overgebleven. Van de 386 zullen de balkons samen met de in Roosendaal teruggevonden romp van Parkwagen 172 als bijwagen worden hersteld. Herstel in oorspronkelijke RETM-bijwagen is het voornemen. Samen met de 192 (Parkwagen) wordt daarmee een passend tramstel samengesteld.

Een bijwagen in de RET-uitvoering, die vaak in gebruik was in combinatie met een vierasser, is niet bewaard gebleven. Om die reden bestaat de wens om van dit model een replica te bouwen in de geelzwarte uitvoering. Als dit gelijk wordt uitgevoerd met de restauratie van de andere bijwagen in RETM-uitvoering kan het restauratieproject als voorbeeld gebruikt worden voor de replica en bovendien kan dit schaalvoordeel opleveren.

Een dergelijke actie levert de mogelijkheid op om in overweging te nemen de 1355 als 355 terug te brengen in de RETM-toestand en op deze wijze een compleet tramstel te vormen met de Delmez-motorwagen 210.

Delmez-motorrijtuigen serie 202-221

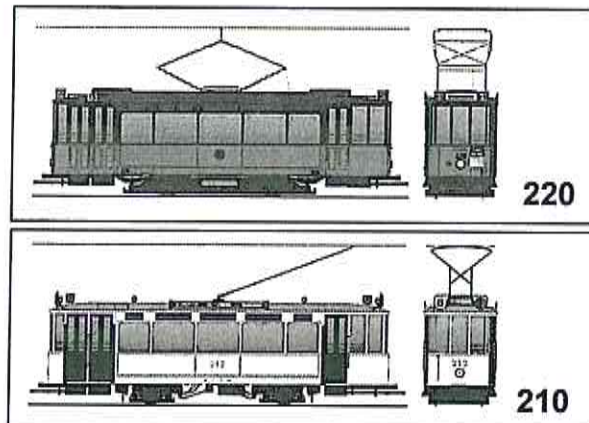
De uitbreiding van het tramnet naar de linker Maasoever noodzaakte wederom tot de aanschaf van nieuwe trams. Allan bouwde in 1924 deze Delmez-wagens met een elektrische installatie van ACEC. Deze trams waren de laatste trams die de door de RETM werden aangeschaft. Ze werden in crème kleur en met een sleepbeugel afgeleverd. De RET heeft deze wagens in de jaren dertig gemoderniseerd op een zelfde wijze als de Parkwagens. De onpraktisch gebleken eenassige draaistellen werden door een vast onderstel vervangen.

De Delmez-tweeassers zijn bij de RET tot in de jaren vijftig in gebruik gebleven, als laatste in de vaste dienst op lijn 22 en in spitsuurdiensten op lijn 15. De 220 is als werkwagen (rangeerwagen) tot in de jaren zestig in gebruik gebleven en vervolgens door de

zorgen van de TS gerestaureerd in de uitvoering van de RET, geel en zwart en met een bruin dak.

Ook voor deze wagens geldt dat zij in de RET-tijd los hun diensten reden. Aan een passende bijwagen voor deze periode bestaat dus geen behoefte.

De 210 is door de TS uiterlijk gerestaureerd in de crème kleur met sleepbeugel. Het rijtuig is echter niet volledig teruggebracht in rijvaardige toestand. Het interieur is ingericht als verkoopwagen. De wagen opnieuw rijvaardig maken lijkt wel een haalbare zaak. Belangrijke onderdelen zoals motoren zijn hiervoor aanwezig. Het interieur inbouwen is geen onmogelijkheid, doch een Delmez onderstel reconstrueren vergt heel wat meer. Een tussenoplossing is het rijvaardig maken van de wagen met het huidige onderstel.



De periode van de tram als gemeentelijk bedrijf (RET) vanaf 1927

Vierassers, motorwagens serie 401-570 en bijwagens serie 1001-1020

Ter modernisering van het trambedrijf heeft de RET in korte tijd (1929-1931) in totaal 170 vierassige motorwagens en 20 bijpassende bijwagens aangeschaft. De eerste tranche van 70 wagens werden in 1929 afgeleverd door Allan (401-420), door Talbot (421-435), door Werkspoor (436-450). De laatste twintig wagens werden als bijwagens (1001-1020) afgeleverd, maar waren al voorbereid om tot motorwagen te worden verbouwd. Allan leverde de eerste vijf, Beijnes de overige vijftien. Al in 1931 werd dit voornemen in de praktijk gebracht en ontstonden daaruit de motorwagens 451-470.

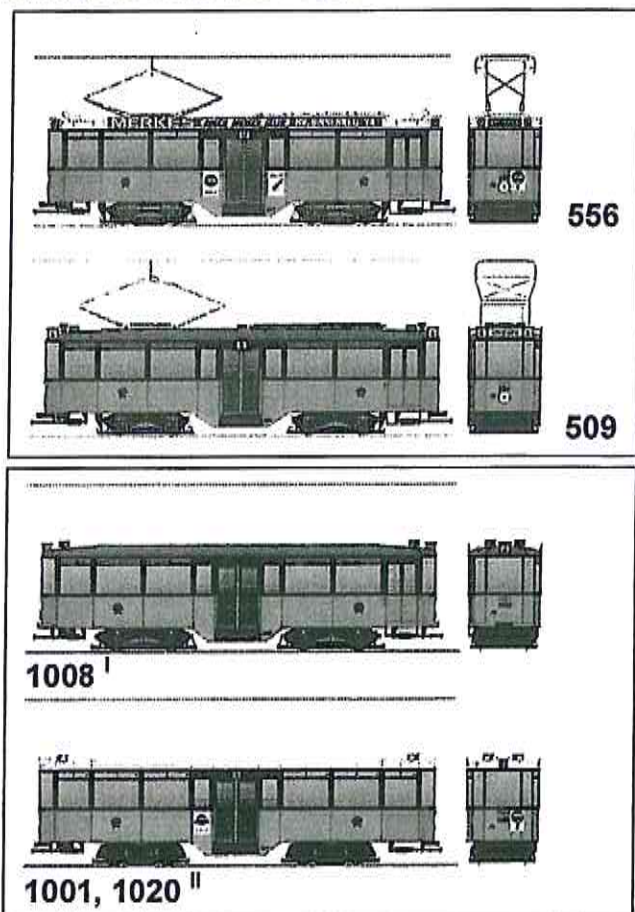
In 1931 werd de honderd vierassers van de vervolgbestelling in dienst gesteld, eveneens geleverd door Allan (471-510), Werkspoor (511-550) en Beijnes (551-570). De elektrische installaties kwamen van verschillende leveranciers: Siemens (SSW), BBC en Smit. In 1931 kwamen opnieuw 20 bijwagens in dienst ook genummerd in de serie 1001-1020, alle geleverd door Allan. Zij waren niet voorzien om tot motorwagen te worden verbouwd. De eerste serie vierassers 401-470 onderscheidde zich in weinig van de tweede serie 471-570. De belangrijkste verschillen waren dat de wagens waren 20 cm korter en het motorvermogen was minder (4x25 PK in plaats van 4x33 PK).

Van de oorspronkelijke reeks vierassers uit 1929 zijn twee wagens bewaard, de 408 en de 404. De laatste thans onder het nummer 2101 in de uitvoering van instructiewagen. De 2101 als instructiewagen kan in zijn huidige vorm niet worden gemist, terugbouwen tot 404 is niet aan de orde. Bovendien is de wagen in zijn half-stuurstreamuitvoering technisch gezien uniek. De huidige toestand van de 408 is niet representatief. Het is goedbeschouwd een wrak en in deze toestand laten is niet zinvol. Over dit aspect blijken de meningen echter verdeeld. Opknappen en in rijdbare toestand brengen is technisch uitvoerbaar, doch zal een ingrijpende restauratie betekenen.

Van de tweede serie vierassers zijn meerdere exemplaren aanwezig. Daarvan is de 556 aangewezen als museumwagen in de uitvoering van de jaren vijftig, de opbouwperiode van Rotterdam. Een andere vierasser, de 509, wordt door de TS teruggebracht in de toestand van aflevering van de jaren dertig. Hiervoor moet nog het nodige werk te worden verzet.

Een aantal vierassers wordt ingezet als exploitatiewagen voor RoMeO, voor verhuurritten in het besloten vervoer en voor de dienst op de lijn 10, de stadsronddrit in de zomermaanden. Hiervoor zijn beschikbaar de exploitatiewagens 491, 504, 515, 522, 523, 537 en 565 (en de bijwagens 1001 en 1020). Voorts is de 542 aanwezig, doch deze verkeert nog in het beginstadium van herbouw.

Van de vierassige bijwagens 1001-1020 is geen exemplaar bewaard gebleven. Om in deze leemte te voorzien zijn in latere jaren drie motorwagens tot replica-bijwagens verbouwd, namelijk de 1001, 1008 en 1020.



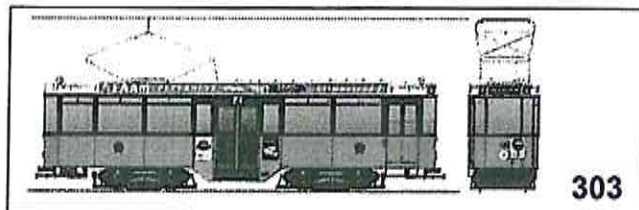
Stichting RoMeO te Rotterdam

Aan al deze wagens ontbreken echter kenmerkende elementen om een correcte vertegenwoordiger van deze serie te kunnen zijn. Met name de draaistellen zijn niet conform het model dat werd gebruikt. Bij 1001 en 1020 werden wel overeenkomstig de oorspronkelijke serie de daken in metaal uitgevoerd. Verder zijn de wagens zoveel mogelijk in de juiste toestand teruggebracht, met kopbanken en zonder dienstdeuren. Dit ontbreekt weer bij de 1008. Bij deze wagen is de herbouw uitgevoerd naar het voorbeeld van de tijdelijke serie bijwagens die in 1929 is afgeleverd. Het ontbreken van juiste draaistellen was hiervoor de belangrijkste aanleiding. De wagenbak is echter weer te lang om correct te zijn. De vraag is bovendien of een bijwagen, die al bij aflevering bedoeld was om tot motorwagen te worden verbouwd, het verdient om als museumwagen te worden bewaard en dat in de context dat een definitieve serie bijwagens vlak daarna is besteld.

Het voorstel is om voor deze drie bijwagens passende (zwanenhals)draaistellen te bouwen en de bak van de 1008, die in zijn detailleringen het meest als museumwagen is aan te merken, aan te passen aan de tweede serie, d.w.z. een stalen dak, dienstdeuren verwijderen en interieur aanpassen. De 1008 kan dan van de drie wagens de status van museumwagen krijgen. Een alternatief is om de 1020 in museale toestand brengen. Dit houdt in dat naast de draaistellen ook het interieur op museumkwaliteit wordt gebracht (hout in plaats van multiplex, etc) en een linnen deel van dak aanbrengen (niet het hele dak was van metaal). Op dit moment maken de 1001 en 1020 deel uit van het exploitatiematerieel van RoMeO.

Eenrichting-vierassers, serie 301-306

De firma Allan bouwde in de oorlogsjaren op reservedraaistellen en -onderdelen vier nieuwe vierassige trams, met als belangrijkste kenmerk dat deze als eenrichtingrijtuig waren uitgevoerd, de serie 301-304. Na de oorlog werden hier nog de 305 en 306 aan toegevoegd, waarvoor de draaistellen werden gebruikt van twee vierassers die bij het bombardement op Rotterdam-west waren uitgebrand. Op het einde van hun bestaan is deze serie nog vernummerd in 401-405 (De 301 was na een aanrijding al afgevoerd). De 404 is door de TS weer als 303 teruggebracht als een rijvaardige museumtram.



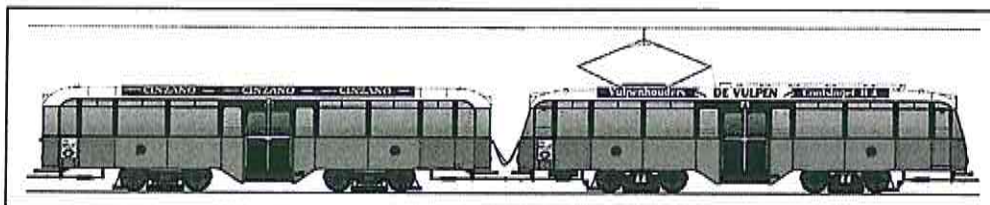
Stichting RoMeO te Rotterdam

proefmotorwagens 571 en 572, resp. 100 en 101

Na de oorlog werden nieuwe ontwikkelingen op elektrotechnisch gebied toegepast in nieuwe trams. Met twee proefwagens, 571 en 572, werden deze verschillende mogelijkheden uitgetoet. De wagenbakken waren een moderne variant van de middeninstapwagen, de vierasser uit de jaren dertig. Markant is dat de RET daarmee voorbij ging aan de ontwikkelingen van passagierscirculatie met zittende conducteur die in het buitenland gemeengoed voor moderne trams was. Bij beide motorwagens werden twee passende bijwagens, 1021 en 1022, geleverd. Na aflevering van de vervolgserie 102-135 zijn de proefmotorwagens verbouwd tot eenrichtingswagens 100 en 101 en zoveel als nodig gelijk gemaakt aan deze vervolgserie. De beide bijwagens zijn gelijk gemaakt aan de bijwagens van de serielevering 1023-1056. Van deze proefmotorwagens is geen exemplaar bewaard gebleven. Ook hier was het ontbreken van stallingruimte van doorslaggevend betekenis.

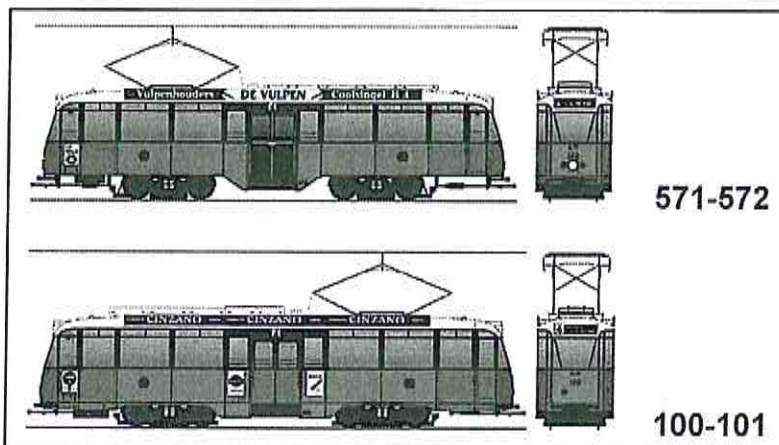
Om het tijdsbeeld van de Rotterdamse tram te completeren zou onderzocht kunnen worden of en zo ja hoe, een Allan motorwagen verbouwd kan worden met de bolle koppen en brede filmkasten van de proefwagens 571-572. Ook moeten dan de bovenraampjes worden nagebouwd. De bolle koppen zijn in feite een modificatie van de koppen van de bijwagens, het front is echter in twee richtingen gebogen. De 572 is de wagen die technisch gezien het dichtst in de buurt van de latere Allans is gebleven.

Een optie voor een restauratie-



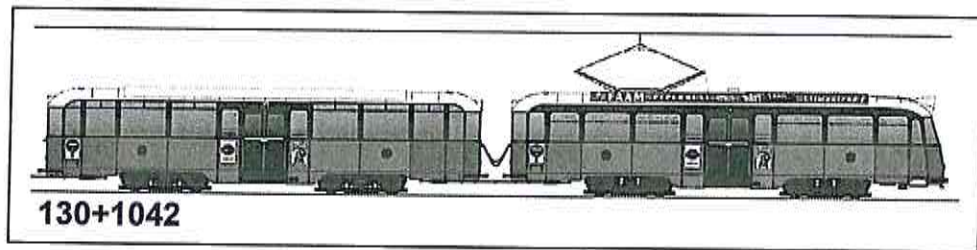
project op de langere termijn is om de 115 (of 123) als replica van de 572 te verbouwen en samen met de 1040 tot een tramstel (zonder schortplaten) te formeren. Daarbij is vernummering in 1021 of 1022 een historisch verantwoorde noodzakelijkheid. Alleen in deze context is het zinvol om vast te houden aan het opknappen van de 1040 zonder schortplaten, gezien de beschikbaarheid van het aantal Allan motorwagens.

Een dergelijke ombouw zal een zeer complexe operatie worden, die voor een deel bijna op nieuwbouw neerkomt. Eventueel kan deze ombouw 'beperkt' blijven tot de latere éénrichtingsuitvoering 101, doch in dat geval zal de 1040 weer van schortplaten moeten worden voorzien (en identiek worden aan de 1042) om een passend tramstel te kunnen vormen.



Allan-stellen 102-135 + 1021-1056

Op basis van de resultaten met de proefwagens werd een serie van motor- en bijwagens aangeschaft, die qua techniek een afgeslankte versie van de proefwagens wa-

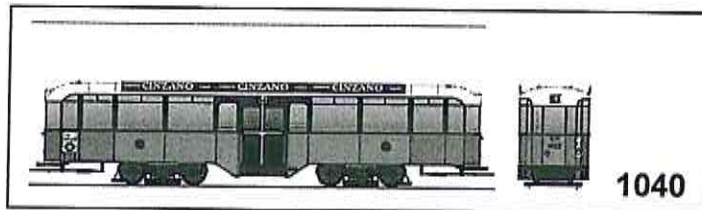


ren. De bijwagens werden vanaf 1948 tot 1950 afgeleverd en aanvankelijk achter vierassers in dienst gesteld. De later kenmerkende schortplaten waren daarbij nog niet toegepast en ook de verlichting bestond nog niet uit TL-verlichting, maar uit 'peertjes'. Nadat ook de motorwagens vanaf 1951 in dienst kwamen, werden zij aangepast en werden schortplaten verlengd en TL-verlichting aangebracht. De motor- en bijwagens vormden een vast stel. Losse motorwagens werden slechts in de nadagen ingezet. Een korte periode waren zij namelijk op lijn 11 met losse wagens een vaste verschijning.

Er zijn vier motorwagens bewaard gebleven en drie bijwagens. Daarvan zijn alle motorwagens en twee bijwagens in beheer bij RoMeO. De 109 ondergaat momenteel een restauratie, die bijna op nieuwbouw neerkomt. De voortgang stagneert. Van de museumlijn in Amsterdam is de 130 verworven die in een goede technische toestand verkeert. In 2013 is de wagen geheel geschilderd. Met bijwagen 1042, die al is opgeknapt wordt nu een compleet Allan-tramstel in de museumstatus verkregen.

RoMeO bezit tevens de Allan-motorwagen de 115, die technisch in een redelijke staat lijkt te verkeren, maar uiterlijk (plaatwerk) in slechte staat is, alsmede de 123, die uiterlijk weliswaar redelijk, doch technisch in een minder goede staat verkeert. Voor beide rijtuigen geldt dat herstel/restauratie noodzakelijk is, maar de zinvolheid daarvan niet groot is.

Alleen als besloten wordt met de aanwezige 1040 een passende combinatie te formeren, is een herstel zinvol en kan een exploitatietramstel ontstaan. Echter, als hiervoor is gesteld, is de 1040 door een vroeger gebruik als 'stoomtramrijtuig' teruggebracht in de afleverttoestand zonder



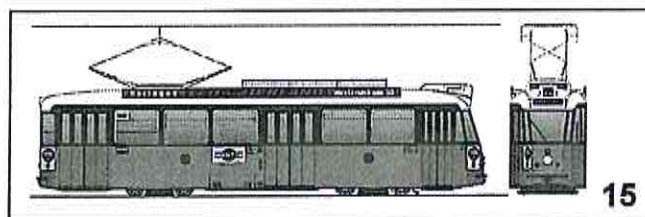
schortplaten en een groene kleur. Om dit rijtuig in de RET-toestand terug te brengen is behoudens een onderhoudsbeurt ook een complete schilderbeurt nodig.

Zonder schortplaten zou ook met een vierasser een passende motorwagen kunnen zijn uit de beginperiode van deze bijwagens. Om een (exploitatie)tramstel te kunnen vormen met een Allan motorrijtuig dienen echter weer schortplaten te worden aangebracht.

Een andere optie is om de bij het Nederlands Openlucht Museum aanwezige bijwagen 1050 te verwerven, maar de kans hierop lijkt klein. Zinvoller is wellicht een Allan-motorwagen aan het NOM af te staan om met de 1050 een compleet tramstel te vormen.

kleine Schindlers serie 1-15

De moderne tram deed bij de RET zijn intrede in 1956/57 met de ingebruikneming van de Schindler-trams. Passagierscirculatie en deels zesassige gelede trams waren kenmerken van de moderne tram in die tijd. Twee wagens zijn bewaard, de 15 en 242, de eerste als representant van het kleine vierassige type, de tweede als representant van de gelede tram.

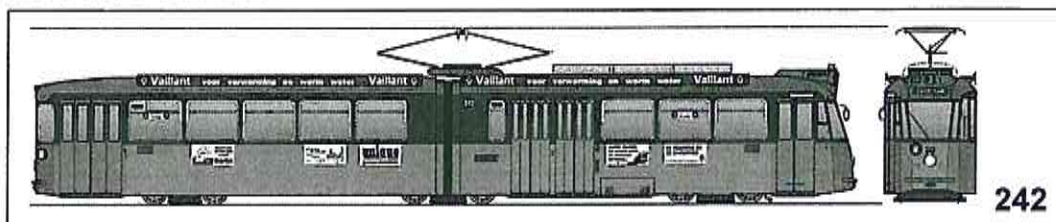


De kleine Schindlers, de vierassers, hebben een paar verschijningsvormen gekend, namelijk de oorspronkelijke met BBC beugel, conducteurzitplaats, dubbele vouwdeuren en gele vloerbedekking. In latere jaren, jaren zestig, zijn ze verbouwd tot éénmanwagen waarbij de voordeur tweedelig werd gemaakt en kregen zij ophangpunten voor de E-borden (Eenmanwagen). De derde uitvoeringsvariant is die van de zelfbedieningswagen. Daarbij verdwenen weer de ophangpunten voor de E-borden en kwamen er stempelautomaten bij de deuren.

In het algemeen is de voorkeursuitvoering een wagen in de toestand waarin deze is afgeleverd. Voor de Schindlers wil dat zeggen met conducteurzitplaats, dubbele vouwdeur voor, zwarte raampartij en BBC-beugel. Echter, de Stemman-beugel is al vrij snel (na enkele jaren) geplaatst. Met andere woorden een Stemmann beugel valt al snel binnen de 'afleverttoestand'. Een bijkomend voordeel daartoe is dat de 15 als enige van de serie 1-15 de conducteurplaats heeft behouden. Problematisch is echter het opnieuw monteren van de dubbele vouwdeuren aan de voorzijde. Deze deuren zijn nog wel aanwezig, doch het deurmechanisme niet. Los hiervan is de afgelopen jaren veel restauratiewerk aan dit rijtuig verricht. Voornaamste nog uit te voeren werkzaamheid is herstel cq. vervanging (door nieuwbouw) van de luiken van de kasten aan de onderzijde van de wagenbak. Hierna is deze tram gereed voor een schilderbeurt, waarna deze (in rijvaardige toestand) als museumtram tentoongesteld kan worden.

gelede Schindlers serie 231-244

De gelede Schindlers hebben de langste tijd als conducteurswagendienst gedaan. In hun

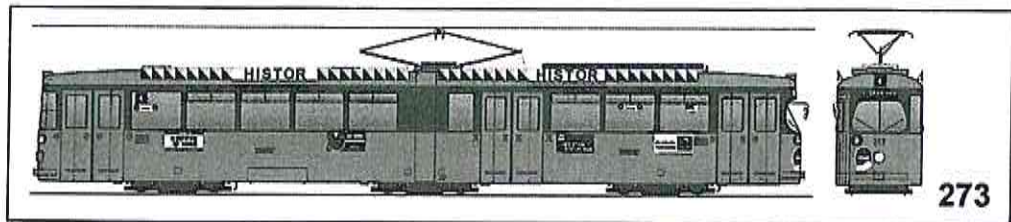


laatste levensfase hebben zij echter alsnog een verbouwing tot zelfbedieningswagen ondergaan. Representatief voor deze wagen zou dan ook de oorspronkelijke uitvoeringsvorm zijn met conducteurzitplaats, BBC-beugel, zwarte raampartij en vierdelige voordeur. Een terugverbouwen in deze vorm is wel ingrijpend, als ook het terug installeren van de conducteurszitplaats. Deze is niet aanwezig, maar het voorbeeld in de 15 is er wel. De 242 zal worden gerestoreerd tot museumwagen. Een grote klus, de aanpassing van de kop van de wagen in zijn oorspronkelijke vorm, zal uitgevoerd moeten worden door de RET. Het verdient aanbeveling om vooruitlopend op de restauratie van de 242 de luiken aan de onderzijde van de wagenbak alvast tegelijk met die van de kleine Schindler te herstellen/vervangen.

Stichting RoMeO te Rotterdam

enkelgelede Düwags serie 251-274 (> 1301~1324)

De modernisering van het wagenpark van de RET, ter vervanging van de op leeftijd gekomen vierassers, vond plaats met de levering in

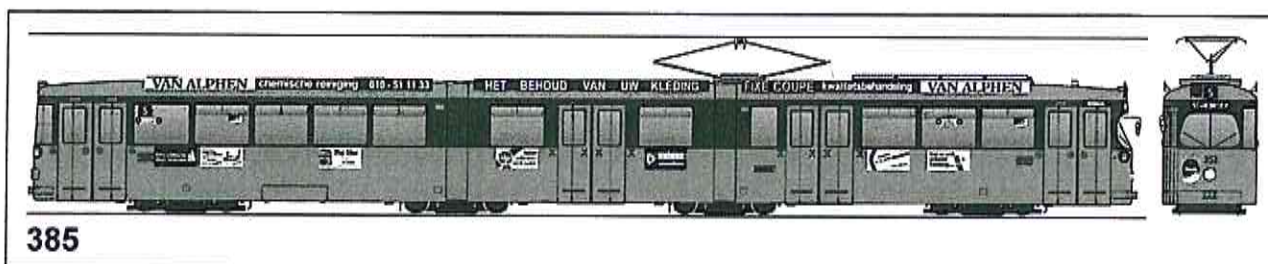


1964 en 1965 van 60 gelede tramrijtuigen: 36 dubbelgelede trams en 24 enkelgelede trams van Werkspoor en Düwag. De laatste was op dat moment de leidende fabrikant van moderne trams in Europa. Ze zijn dan ook van een model dat op meerdere plaatsen in Europa in dienst was. De 24 enkelgelede Düwag-trams, serie 251-274, zijn in 1975 verlengd tot dubbelgelede trams serie 301-324 door het invoegen van een nieuw gebouwde C-bak en werden daarmee uiterlijk en technisch gelijk aan de direct als dubbelgelede trams geleverde serie 351-386. In een later stadium werden deze C-bakken weer uitgenomen en geplaatst onder de Werkspoor-trams serie 601-635, waarbij de resterende 18 weer tot enkelgelede Düwags getransformeerde 251-274 nummers in de serie 1301~1324 kregen.

Van deze serie is geen exemplaar bewaard gebleven, maar omdat zij identiek waren (één bestelling) is een enkelgelede tram eenvoudig te realiseren door uit een dubbelgelede Düwag de C-bak te verwijderen. Het voorstel is om de 373 door het uitnemen van deze middenbak te transformeren tot enkelgelede tram met het nummer 273. Om de periode van de eenmanswagen vorm te geven, kan deze wagen eventueel worden voorzien van de uitmontering met E-borden. Deze oplossing is weliswaar niet geheel historisch verantwoord, maar biedt wel de mogelijkheid om op een snelle en eenvoudige wijze in deze lacune ten aanzien van de materieelontwikkeling van de RET te voorzien.

In Amsterdam verblijven de bakken van de 319, waarvan de A- en de B-bak de oorspronkelijke enkelgelede 269 vormen. Op termijn kunnen deze bakken worden verworven zodat een originele enkelgelede Düwag kan worden terugverbouwd. Draaistellen en reserveonderdelen zijn voorhanden. Een kostenbaten-analyse moet aangeven of dit een reële optie is. Het is in ieder geval een complex, maar niet onuitvoerbaar restauratieproject.

dubbelgelede Düwags serie 351-386

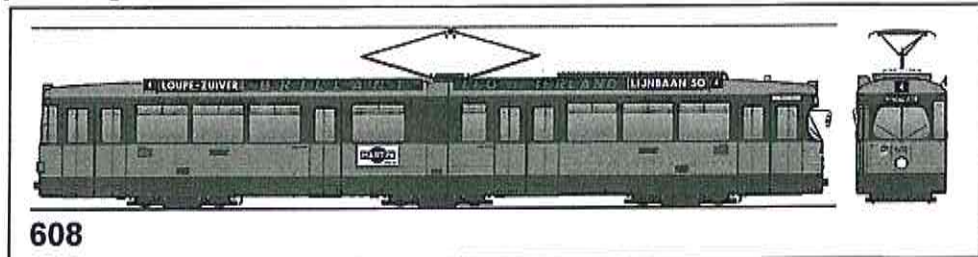


Van de dubbelgelede Düwags zijn drie exemplaren bewaard en in dienst bij RoMeO. De 385 is aangewezen als museumwagen, thans nog niet dienstvaardig. De voorkeursuitvoering is de zelfbedieningsuitvoering omdat de wagen de langste tijd in deze vorm heeft gereden. Daarvoor dienen enkele (optische) aanpassingen te worden uitgevoerd, zoals een brede grijze band onder raam, gele buffers, een vaste ruit naast bestuurder (ipv. een schuifruit) en verwijdering van de dakbel.

De 368 is ludiek beschilderd als 'Haventram' en wordt gebruikt als exploitatiewagen. De 373 is eveneens exploitatiewagen, maar kan, zoals hiervoor werd opgemerkt, worden 'ingekort' tot enkelgelede 273. Op dit moment mist deze tram de reclameplanken op het dak.

enkelgelede Werkspoorwagens serie 601-635

Ter vervanging van de laatste vierassers werden in 1968/69 door Werkspoor de enkelgelede wagens 601-635 gebouwd. Deze trams zijn gebaseerd op het Düwag-ontwerp,

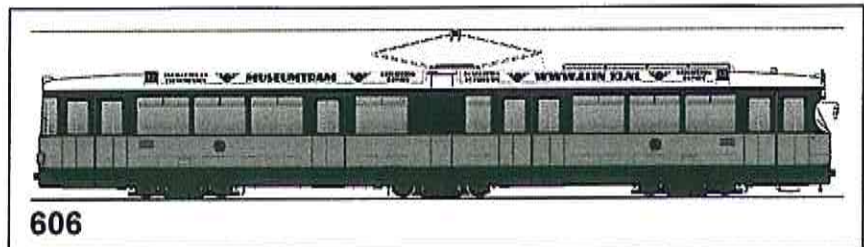


doch kregen in tegenstelling tot de 251-274 een enkele uitstapdeur in de B-bak. Voorts waren deze trams niet voorzien van een conducteurplaats en bezaten ze ook uiterlijk enkele andere kenmerken.

Twee trams uit deze reeks zijn door brand voortijdig verloren gegaan. 24 stuks werden door toevoeging van een C-bak van oudere gelede trams tot achtassers verbouwd en daarbij vernummerd in de serie 1600 door een 1 voor het oorspronkelijke wagennummer te plaatsen. De resterende 9 exemplaren zijn niet verbouwd en bleven tot op het laatst beschikbaar voor de lijnen 7 en 9.

Van de enkelgelede variant is de 608 als enige nog in de (nagenoeg) oorspronkelijke uitvoering bewaard gebleven. De technische staat en het uiterlijk van dit rijtuig is matig, mede als gevolg van eerdere aanrijdingsschades. Vervanging door het inkorten (verwijderen C-bak) en aanpassen (schilderbeurt) van een niet-gerenoveerde 1600 lijkt de beste oplossing om een op museumniveau acceptabel exemplaar te verkrijgen.

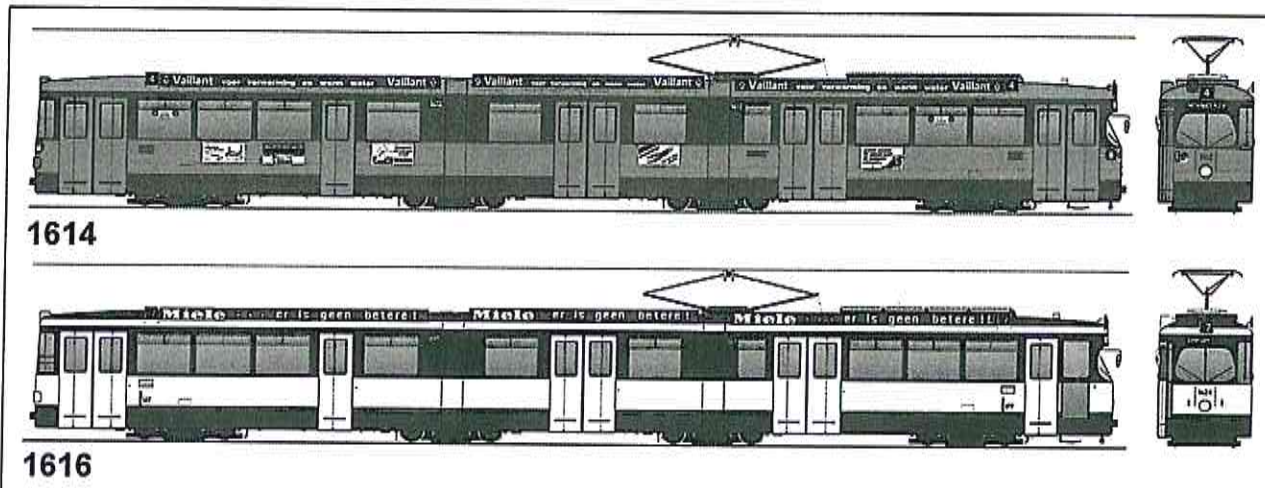
De andere overgebleven enkelgelede 600 is de 606, maar deze is verbouwd tot partytram in afwijkende beschildering en behoort tot het exploitatiematerieel van RoMeO.



Het NOM te Arnhem bezit voorts de 631, die in een niet-historische groen-witte kleurstelling is geschilderd. Bovendien is de inrichting van dit rijtuig gewijzigd op een vergelijkbare wijze als de 606.

dubbelgelede Werkspoorwagens serie 1601~1635

Deze serie is, zoals hiervoor reeds vermeld, ontstaan uit de enkelgelede Werkspoor trams serie 601-635, waarvan 24 stuks door toevoeging van een middenbak, afkomstig uit de serie 301-324, tot dubbelgelede



trams werden verlengd. 15 stuks werden in 1993/1995 gerenoveerd en in een (toen) nieuwe groen-witte RET kleurstelling geschilderd.

Van de gerenoveerde 1600-en dient een wagen, in de gerenoveerde, groen-witte uitvoering, de status van museumwagen te verkrijgen. Het meest hiervoor in aanmerking komende wagen is de 1616. De technische staat is thans nog het meest origineel en het rijtuig heeft recentelijk een schildersbeurt gehad. Dit rijtuig maakt thans nog deel uit van het exploitatiematerieel. Dat geldt ook voor de 1614, die als gerenoveerde 1600 een historisch niet juiste geel-grijze beschildering heeft.

De overige aanwezige (niet gerenoveerde) wagens fungeren als exploitatiewagen voor RoMeO; de 1605 in een ludieke beschildering als "Tingelingtram" en de 1628 als "Snertram". Tenslotte is er nog de 1629 die tot instructiewagen is omgebouwd en ook binnen RoMeO deze functie vervult.

Een optie zou kunnen zijn de 1628 te benutten voor een museale 628 (in plaats van de in mindere staat verkerende 608) en eventueel de 1614 zijn plaats als "Snertram" te laten opvullen, vooropgesteld dat dit concept blijft bestaan. (Hiervoor zou desnoods ook de 606 kunnen worden gebruikt).

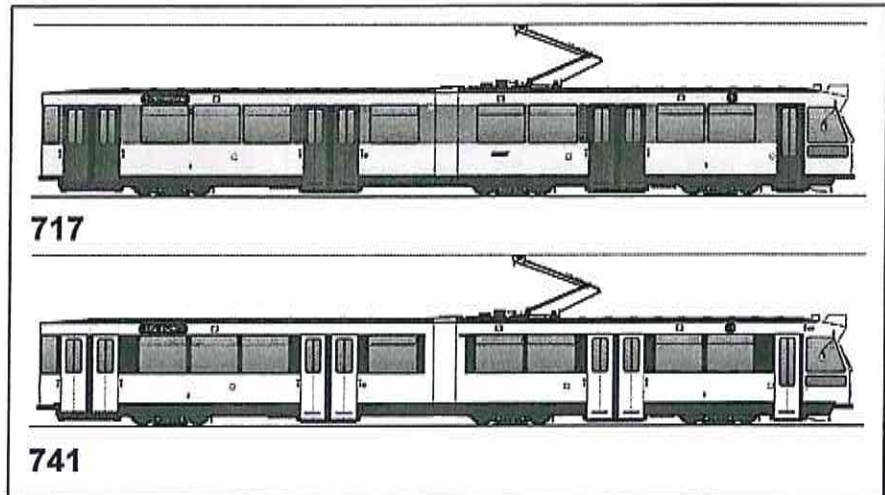
De 1610, 1635 en 1633 doen thans nog dienst als opslagruimte en onderdelenleveranciers en zullen t.z.t. moeten worden afgevoerd. Deze rijtuigen zijn dermate 'gekannibaliseerd' dat herstel niet meer lonend is.

Stichting RoMeO te Rotterdam

ZGT 6/6 serie 701-750

Deze serie trams, gebouwd door Düwag in het begin van de jaren tachtig, hebben als een van de eerste trams in Europa een installatie voor de aansturing van draaistroommotoren, een innovatie die sindsdien standaard is geworden. Sturende assen in de draaistellen, een tweede innovatie, bleek een mislukking. De draaistellen zijn uiteindelijk alle verbouwd.

De groot deel van deze trams is bij aflevering van de vervolgsérie lagevloertrams



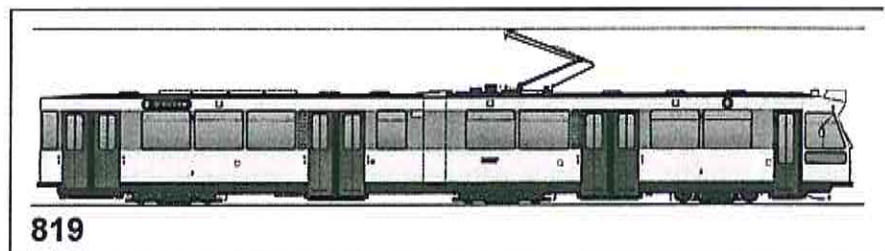
van Alstom buiten dienst gesteld. Twee exemplaren uit deze serie zijn worden opgenomen in het museumbestand, de 717 en 741. De eerste voorkeur is uiteraard een wagen in de oorspronkelijke uitvoering, dus in de gele uitvoering. De 717 heeft een interieur uit de oorspronkelijke uitvoering, de grijze kleur zal door de gele kleur worden vervangen. De 741 kan in de groen-witte kleur blijven.

Het heeft de voorkeur om daarnaast ook een tweede wagen te bewaren in de groen-witte Tram-Plus-uitvoering. De motivatie is dat enerzijds de tram een ander aanzien heeft gekregen en anderzijds de tram met de introductie van Tram-Plus een belangrijke impuls aan het voortbestaan van de tram in Rotterdam heeft gegeven. Allerlei innovaties die de kwaliteit bewaken zijn in deze wagen ingevoerd, zoals regelmaatbeheersing en informatie aan de reiziger, thans gemeengoed. Op een dergelijke wijze is dit goed inzichtelijk te brengen. De trams van deze uitvoeringsvorm zijn voorlopig nog in dienst bij de RET.

Eventuele andere in de toekomst te verwerven trams uit deze serie kunnen dienen als versterking c.q. vervanging van de exploitatievloot, een aspect dat voor het voortbestaan van RoMeO ook aandacht behoeft.

ZGT 4/6 serie 801-850

In plaats van een midlife revisie van de gelede trams van de 300-serie is in de jaren tachtig besloten om op de bestaande draaistellen en met behoud van de elektrische installaties nieuwe trams te bouwen volgens het model van de juist afgeleverde 700'en. Oorspronkelijk waren 95 nieuwe trams gepland, maar na vijftig trams werd het programma gestaakt. Een groot deel van deze trams is inmiddels verkocht of gesloopt. De overige zullen na aflevering van de Citadis-2 trams volgen.



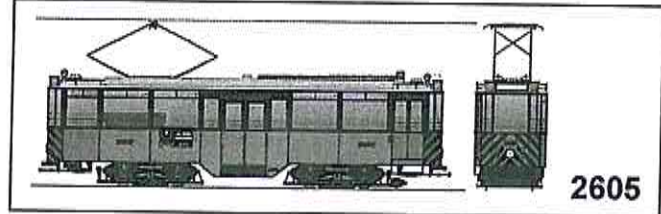
Van deze trams is inmiddels de 819 aangewezen als museumwagen. De technische toestand is op orde en de wagen is vrijwel in originele toestand. Om de wagen tot 'echt' museumrijtuig te bestempelen zijn enkele geringe aanpassingen/herstellingen noodzakelijk. Andere aanwezige 800'en, de 840 en 8xx maken deel uit van het exploitatiematerieel van RoMeO.

Werkwagens

sneeuwbestrijdingsmotorwagens 2601-2605

Veel vierassers hebben na hun werkzame periode in de reizigersdienst nog geruime tijd als werkwagen gefungeerd. Dat is de belangrijkste reden dat er nu nog zoveel exemplaren bewaard zijn gebleven. Ruim 20 stuks werden daartoe in 1970 vernummerd in een 2500-serie. Een vijftal daarvan is tussen 1975 en 1980 verbouwd tot sneeuwbestrijdingswagens, waarbij

een zoutstrooi-installatie is ingebouwd en de zitplaatsen zijn verwijderd. De 2605 is een vertegenwoordiger van deze serie en wordt als museumwerkwagen aangemerkt. Aan deze wagen hoeft weinig te worden gedaan om deze status te verkrijgen of te behouden. Naast deze wagen bezit RoMeO ook de identieke 2603. Deze wagen heeft geen speciale status en kan als werkwagen voor RoMeO nuttige diensten bewijzen.

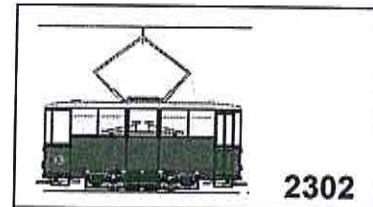


instructiemotorrijtuig 2101

Dit voertuig is van origine de uit de eerste serie vierassers stammende 404. Het rijtuig is echter dermate uniek in zijn huidige vorm en daarnaast ook zo ingrijpend verbouwd, dat een terugbrengen in zijn oorspronkelijke staat niet aan de orde is. De technische staat is goed en het rijtuig kan als instructierijtuig nog hopelijk langere tijd goede diensten bewijzen voor het opleiden van trambestuurders voor RoMeO.

railslijpwagens 2301-2302

De 2302 is een vertegenwoordiger van het elektrische werkmaterieel, waarover de RET in de loop der tijd heeft beschikt. Als zodanig is deze uit 1930 stammende slijpwagen een museumstatus waard. Een revisie is gewenst, doch voornamelijk kan worden volstaan om deze wagen in elk geval uiterlijk op te knappen, zodat hij als museumrijtuig tentoongesteld kan worden.

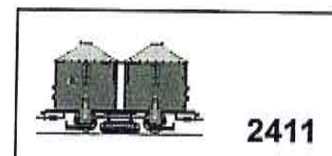


bovenleidingmontage-aanhanger 2410

Dit kleine voertuig dateert uit 1907 en is gebouwd op een onderstel van een voormalig paardentramrijtuig. Het is tot in de jaren zeventig gebruikt en vormt alleen al door zijn ouderdom een interessant museumobject. De technische staat vereist, mede door het bijna 70 jaar lange gebruik, een grondig herstel. Helaas is dit wagentje recentelijk om voornamelijk onbekende redenen ontdaan van zijn kenmerkende materiaal-kast. Wellicht is een restauratie van dit grotendeels van hout gebouwde werkwagentje een interessant leerlingproject voor een technische school.

zandtransportaanhangsers 2411 en 2412

Eén van beide aanwezige exemplaren kan als museumwerkwagen tentoongesteld worden. Daartoe is een schilderbeurt voldoende. Optisch verkeert de 2411 in de beste staat. De 2412, die enkele onderdelen mist, kan in zijn functie als werkwagen voor het exploitatiematerieel van RoMeO blijven fungeren.



open bakwagen 2413

Dit voertuig werd in 1957 gebouwd op een truck van een Parkwagen. Historisch gezien heeft het relatief weinig museale waarde. Het gebruik is dit voertuig goed af te zien en herstel is gewenst, doch tamelijk eenvoudig en zou wellicht ook conform een project als bij de 2410 is voorgesteld kunnen geschieden.

zoutaanhangwagens

Het gebruik van zoutaanhangwagens voor sneeuwbestrijding door de RET(M) was redelijk uniek. Er zijn van deze zoutaanhangers twee stuks bewaard gebleven. De 545 behoort tot de serie die in 1928 gebouwd werd ter vervanging van oudere exemplaren, die gebouwd waren op basis van voormalige paardentrams.

