Stichting HISTORISCH ONDERZOEK WERKT

20 jaar nederlands tram-muzeum

VOORWOORD

Weert, bij vele touristen bekend als « de Poort van Limburg » of « de van Hornestad » en bij anderen als de stad van de Weerter vlaatjes, heeft er sinds twee decennia een nieuwe naam bij gekregen n.l. de stad van het trammuseum. Dat het initiatief van de heer Kühne tot oprichting van een trammuseum steeds zo'n gunstige pers heeft gekregen, vindt zijn oorzaak niet alleen in het feit, dat zijn museum een unicum vormt in Nederland en zelfs in West-Europa maar ook vanwege het feit, dat het is ontstaan uit een liefhebberij, die tot een levensvervulling werd.

Over de oorsprong en de verdere geschiedenis van dit museum behoef ik hier niet verder uit te weiden. Men vindt dit interessante relaas op een vlotte en prettige wijze beschreven in dit gedenkboekje.

Wel wil ik vanaf deze plaats gaarne mijn bewondering en waardering uitspreken voor hetgeen door de heer Kühne met zoveel liefde, geduld en doorzettingsvermogen is tot stand gebracht. Duidelijk is hier aangetoond, dat een liefhebberij niet altijd iets hoeft te zijn van een enkeling maar dat zij ook kan uitgroeien tot een nuttige en hoogst ernstige aangelegenheid. Vele dingen, die anders verloren zouden zijn gegaan, zijn nu bewaard gebleven en kunnen een belangrijke bijdrage vormen tot de historie van de tram. Sinds deze collectie van een particuliere verzameling werd omgezet in een voor eenieder toegankelijk museum, is zij bovendien een trekpleister en een bezienswaardigheid voor velen geworden. Een mens zonder hobby kan profiteren van het werk van een mens met een hobby.

Moge deze uitgave in ruime kring bijdragen tot nog meerdere belangstelling voor « het Nederlands Trammuseum Weert », dat deze aandacht ten volle verdient.

F.A. BREEKPOT,
Burgemeester van Weert.

VOORWOORD

Hoewel 20 jaren museumarbeid nu niet direkt aanleiding kan zijn tot groot feestvertoon, meenden wij toch op deze datum, nu voor 20 jaren Directeur E.D. Klinkert van de N.B.M. ons museum opende, eens een kleine terugblik te kunnen werpen op de afgelopen tijd.

Ik mag dan in volle dankbaarheid aan allen, die dit mogelijk maakten, tevreden zijn. Onze fotocollectie is uitgegroeid tot een goed gedocumenteerd archief.

Ook onze bibliotheek volgde in gelijke tred deze groei en bedraagt nu ca. 500 boeken.

Onze modellencollectie telt reeds 25 rijtuigen schaal 1:15, terwijl ons rollend materieel nog steeds uit 3 rijtuigen bestaat, doch in prettige verstandhouding met de « Tramweg Stichting » is omgeruild. Emr 822 van de H.T.M. was hiervan het sluitstuk.

Tussen emr 28 van het GVBA, ons eerste administratierijtuig, en het huidige N.T.M. kantoor ligt 20 jaren arbeid. Een ieder die hieraan mede werkte, mijn hartelijke dank. Hetzij door dat de schenker een foto of een ander historisch voorwerp aan onze collectie toevoegde.

Mijn bijzondere dank gaat uit naar de schrijver van dit geschiedkundig overzicht de heer Jo Van der Velden van Maas & Roerbode die belangloos dit kleine boekje schreef.

Ik zou te kort doen, indien ik ook de heer R. Bastaens als vaste buitenlandse medewerker mijn bijzondere dank onthield. Verschillende malen heeft hij zich voor dit geschiedkundig overzicht ingezet en de verschijning hiervan is tenslotte zijn werk.

20 jaren zijn nu voorbij. Het zal waarachtig wel gaan. Vol goede moed op naar ons zilveren feest : 25 jaren N.T.M.

B.C.E.J. KUHNE,

Directeur.

Als wij bij de viering van dit twintigjarig jubileum terugblikken, dienen wij toch nog wat verder in het verleden te kijken. En wel toen de achtjarige Ben Kühne, zoals bijna elke jongen op die leeftijd, mee ging doen aan de verzamelwoede, die in die jaren optreed. Er waren toen heel wat minder mogelijkheden dan tegenwoordig. We spaarden postzegels, lucifersmerken, ansichtkaarten of sluitzegels en daar was het dan wel zowat mee bekeken.

Ben was toen echter al zo gefascineerd van alles wat « de tram » betrof, dat hij uitsluitend ansichtkaarten van trams ging verzamelen. Hij noch iemand anders zal toen gedacht hebben, dat deze kinderverzameling niet alleen zou uitgroeien tot een allesbeheersende hobby voor het leven, maar ook de grondslag was voor een uniek museum met een « wereldreputatie ».

Toen hij in 1948 zijn eerste tramwagen aan zijn verzameling kon toevoegen werd Utrecht, waar hij nog steeds woonde, te klein voor hem. Gelukkig bezat hij een stukje grond in Weert, waardoor alles naar Weert verhuisde.

In 1950 was de verzameling al zo uniek, dat van een museum gesproken kon worden. Bovendien werd de verantwoording zo groot, dat de heer Kühne, met voorbij zien van eigen belangen, besloot er een museum van de maken.

Maar de heer Kühne ging door ; bleef verzamelen, catalogeren, propaganderen voor radio en t.v. ; onderhield en houdt contacten over de hele wereld. Op zijn voorbeeld ontstonden er trammusea in Amerika, België, Duitsland en Engeland.

Zijn collectie bestaat behalve uit 3 tramwagens met rails, waarop zij ook nog kunnen rijden ; uit meer dan 3800 foto's, 550 tekeningen, 500 boekwerken en de meest uiteenlopende curiosa uitsluitend en alleen betrekking hebbend op alles wat « de tram » betreft, vanaf de oudste paardentram tot de modernste.

Onder de 1200 bezoekers van 1969 waren behalve Nederlanders e.a. Europeanen, Canadezen, Australiërs, Japanners en bewoners van Tansania.

In diverse toeristische uitgaven over Nederland komt Weert alleen voor in verband met zijn uniek trammuseum.

Er wordt wel eens beweerd, dat Weert de tourist weinig heeft te bieden. Maar men vergeet dan, dat wij met dit trammuseum een unieke atraktie bezitten, waarop menige plaats met groot-tourisme terecht jaloers zou kunnen zijn.

De VVV « Weert Vooruit » prijst zich gelukkig dat zij steeds, waar mogelijk, op de meest prettige wijze contact heeft gehad met de heer Kühne en hem naar vermogen heeft gesteund. Dat deze goede verstandhouding bestendigd mag blijven tot welzijn en behoud van dit unieke museum wenst gaarne

VVV « Weert Vooruit »,

ing. W.A. DE VRIES,

voorzitter.

Stoomtram Weert-Maaseik (I)

GELEITWORT

Der hier vorliegenden Festschrift aus Anlass des 20jährigen Bestehens des NEDERLANDS TRAM MUSEUMS wünsche ich eine gute Aufnahme und ein anhaltendes Echo bei allen, die interessiert sind, den Belangen der Strassenbahn als öffentliches Verkehrsmittel ihre Aufmerksamkeit zu widmen.

Es war ein lobenswerter Gedanke — damals, vor 20 Jahren, — ein solches Museum ins Leben zu rufen. Und dass das Museum aus der Kruisstraat in Weert heute nicht mehr wegzudenken ist, ist einzig und allein der Initiative des Gründers, Herrn Bernhard Kühne, zu verdanken, der in unermüdlicher Kleinarbeit im Laufe der Jahre Stück für Stück zusammengetragen hat und heute ein Museum vorstellt, das einen breiten Uberblick bietet über alles, was mit dem Strassenbahnwesen zu tun hat, sowohl im Inland, als auch im Ausland.

Gerade in einer Zeit, in der die Strassenbahn immer mehr aus den vertrauten Städtebildern vertrieben wurde und noch vertrieben wird, ist die Existenz eines solchen Museums besonders begrüssenswert.

So wünsche ich dem Museum noch viele Jahre weiteren erfolgreichen Wachstums.

Dieter ZEH,

Düsseldorf.

Er is een tijd geweest, dat velen mét de tram naar Weert spoorden. Vandaag is het zo, dat velen OM de tram naar Weert rijden. Inderdaad, sedert twintig jaar tekenen zich hier de silhouetten af van rijtuigen die, verdreven uit de steden waar ze tienduizenden reizigers vervoerden, in Weert een rustiger bestaan hebben gevonden.

Uit alle hoeken van het land, en ver daarbuiten, komen geregeld belangstellenden een bezoek brengen aan deze enige verzameling die in de loop der jaren, de allures van een muzeüm heeft aangenomen.

Deze bezoekers, die graaggeziene gasten zijn, kunnen urenlang verpozen tussen deze levende herinneringen uit zovele landen, en de talrijke unieke foto's doen elk begrip van tijd vervagen. Op die manier vindt de stedeling zich terug in dagen die voor hem al lang in de tijd zijn vergaan, en de dorpeling spitst onbewust het oor om te luisteren naar de « tram-van-twaalf-uur » die toch wel moet komen.

Weinig onderwerpen of verzamelingen blijken in staat te zijn, de belangstellenden zo te boeien of mee te voeren als juist deze getuigen uit voorbije jaren.

Maar de tram is ook aktueel, en daarvan geven de aanpassingen in onze grote steden een klaar bewijs. Wellicht is er wat minder romantiek bij betrokken, maar dat is een bewijs dat de tram bepaald niet tijdsgebonden is. Onze samenleving over het algemeen is wat minder romantisch aangelegd, waarbij het efficiënte centraal wordt gesteld. Als het railvervoer eveneens de belangstelling geniet van het Openbaar Gezag, mag men daaruit besluiten dat juist dit railvervoer efficiënt geacht wordt.

Het is volstrekt een verdienste van de heer Kühne, jaren terug reeds het belang te hebben ingezien van een degelijke informatie over wat niet

meer is. Als men daarbij bedenkt wat het al niet aan moeite kost om al deze « buit » naar de plaats te brengen waar hij bewaard zal worden, en hoe men af en toe wel eens wat zelfrespekt moet verloochenen wanneer men als een kruier beladen zich door de zondagwandelaars moet bewegen, dan kunnen deze bedenkingen slechts bewondering afdwingen.

Twintig jaar hard werken hebben dit merkwaardige muzeüm zijn huidige aanblik gegeven, en velen zouden het daarbij laten. Wie ingewijd is in de strekking, en vertrouwd is met de leider van deze onderneming, weet dat hier van rusten geen sprake is. Over vijf jaar loont het beslist de moeite weer eens terug te blikken, maar wie of wat U ook bent, U zoudt beslist ongelijk hebben voordien niet eens te gaan kijken naar wat hier voor U is samengebracht. Laat uit uw eerste bezoek uw waardering blijken, en U komt beslist terug, want bij het N.T.M. staat het sein op groen.

Roger BASTAENS.

Antwerpen, 20 juni 1970.

Twintig jaar Nederlands Tram-Museum

De geschiedenis schrijven van een trammuseum dat twintig jaar bestaat, is minder gemakkelijk dan b.v. van een vereniging. Een museum is een instituut dat verzamelt en dat de verzamelde werken tentoon stelt.

De geschiedenis van het Nederlands trammuseum is in feite de geschiedenis van een hobby, eens door een Hagenaar begonnen als jonge knaap, en voortgezet in Weert. Twintig jaar geleden, in 1950, werd voor Bernard Kühne zijn kinderdroom werkelijkheid, toen hij vanuit zijn standplaats Utrecht werd overgeplaatst naar het postkantoor Weert als postbesteller, daar een eigen stuk grond bezat waarop hij zijn museum zou stichten.

Een hobby, begonnen in de vorm van het verzamelen van ansichtkaarten en foto's van trams, groeide uit tot een in Europa uniek museum dat, zonder subsidie of anderszins, gulden voor gulden uit eigen zak gespaard, de prachtige oldtimers-van-de-straat wist te verzamelen. En niet alleen de tramwagens op rails, compleet met perron en wissels, maar zijn verzameling is ook enig in de enorme collectie van bijna 40.000 foto's, tekeningen, boekwerken e.d. keurig geordend en vastgelegd in een kaartsysteem.

Radio en t.v. besteedden aandacht aan dit unieke museum dat in zijn 20-jarig bestaan bezoekers kende uit alle delen van de wereld.

Bernard Kühne, de eenvoudige postbesteller, de man met de eeuwige kwinkslag, opgeruimd en steeds optimistisch, heeft op het gebied van deze verzameling een uithoudingsvermogen getoond dat, gepaard aan de felheid waarmee hij zijn hobby bedrijft, uiteindelijk leidde tot dit succes.

De belangstelling van de heer Kühne voor trams en alles wat daarmee verband houdt begon al met lijn tien in den Haag waar hij dicht bij woonde.

Hij kan zich alleen nog herinneren de Haagse stadstram die geel was ; de stoomtram roept bij hem alleen nog maar gedachten op van een vierkant kastje met een grote rookpluim.

Toen het gezin Kühne in 1923 verhuisde naar Utrecht ontdekte hij de trolley-tram die in plaats van een lirabeugel een trolleybeugel had.

De tram Zeist-de Bilt naar Utrecht herinnerde de jonge Kühne sterk aan de trams in den Haag, want ook deze was geel geschilderd. Hij zocht het stationsplein op waar de trams arriveerden en vertrokken en hij snuffelde in Zeist in de tramremises. Zijn belangstelling was gewekt en de verzameling begon : in de aanvang nog alleen maar plaatjes over trams en zo, maar die hij later toch in een carthoteek verwerkte. Hij bezocht in zijn vrije tijd ook de remises in andere plaatsen zoals Amsterdam en verzamelde ook daarvan plaatjes, ansichten en foto's van stadsgezichten met trams.

Toen in 1938 de Utrechtse tram werd opgeheven gelukte het Kühne om wat curiosa te bemachtigen en zijn verzameling begon al nieuwe vormen te krijgen. Hij heeft b.v. nog een zijpaneel van het allereerste electrische tramrijtuig, dat in Utrecht gesloopt werd. Hij bezit voorts nog een voetbel, een koplamp van lijn 3 en later kreeg hij foto's van de bedrijven en de Nederlandse Buurtspoorweg Maatschappij. In de oorlog tekende Kühne tramrijtuigen naar het voorbeeld van kleine tekeningetjes die hij van de Nederlandse vereniging van belangstellenden in spoor- en tramwegen kreeg.

De tekeningen 1:25 en 1:20 werden ingekleurd met ecolineverf en waren mooie maatschetsen, waarmee hij naderhand een expositie hield.

Bij het lustrumfeest van de studenten na de oorlog, besloot de nederlandse buurtspoorwegmaatschappij een paardetram te laten lopen. Kühne maakte 's avonds de proefritten mee en hij herinnert zich dat paard, dat strijk en zet wanneer het de Voorstraat in kwam, linksaf wou slaan de Predikherenstraat in, omdat daar de paardestal was ; maar het paard moest recht door. Tot op de laatste avond, voor de officiële ingebruik-

neming van de paardetram in 1946 wilde dat paard steeds links af. Die paardetramrijtuigen waren allemaal open wagentjes, nog van vroeger, van de Stichtse tramwegmaatschappij. Met de omzetting in 1950 van de trolleytram op pantografen heeft Kühne een hele nacht als volontair gewerkt tegen het honorarium van een stroomafnemer voor zijn verzameling.

Toen er sprake was dat de heer Kühne in 1947 een huis zou krijgen aan de Kruisstraat met een voldoende ruimte aan tuin om er tramwagens te plaatsen, werd een van zijn liefste verlangens vervuld. De directeur van de gemeentetram Amsterdam en de heer Bergveld van de centrale werkplaats aan de Tollenstraat verleenden medewerking en op 11 februari 1947 werd hem een electrisch motorrijtuig beschikbaar gesteld, compleet, voor f 25,—.

De Nederlandse Spoorwegen vervoerden de wagen gratis, als dienstvervoer, en met een kleine lening kon het transport door Weert betaald worden.

In maart 1949 kreeg de heer Kühne van de PTT overplaatsing naar Weert en enkele dagen daarvoor ontving hij bericht van de directeur

Ahr 42 NMB te Weert in de sneeuw

van de Nederlandse Buurtspoorweg Maatschappij dat hem een tweede rijtuig — rijtuig 42 — geschonken werd. Het was een verjaringsgeschenk. Het kwam 17 maart aan en werd met het eerste op een stuk grond van het erf van de heer Hendriks gezet, die daarvoor zijn welwillende toestemming had gegeven.

Het ene rijtuig zou dienst gaan doen voor het onderbrengen van verschillende verzamelingstukken, het andere rijtuig zou worden ingericht als administratiewagen, en had voorts een bestemming als foto-archief, tekeningen-archief, bibliotheek en ontvangstrijtuig voor bezoekers.

Zijn medewerkers, die hij in de loop der jaren kreeg, waren vrienden met dezelfde hobby en deze adviseerden hem om er een museum van te maken.

Dat was iets nieuws ! Nederland bezit een prachtig nederlands spoorwegmuseum in Utrecht, een luchtvaartmuseum in Soesterberg, een automobielmuseum in Doorn, een brandweermuseum in Hellevoetsluis, maar een trammuseum was er nog niet.

Het idee van een museum had zijn voordeel. Immers er zouden

Groepsfoto opening NTM door dir. NBM ED. KLINKERT

ZUIDSTA
NATIONALE
TRAMWEGEN
TRAMWEGEN
CS
TRAMWEGEN
TRAMWEGEN
TRAMWEGEN

meer bezoekers komen, men kon entree heffen, waardoor er gelden binnen kwamen om de collecties uit te breiden.

Er werd een trambaan gelegd met rails, beschikbaar gesteld door Amsterdam, Rotterdam, den Haag, Nijmegen en de N.B.M. en in een recordtijd, op 20 juni 1950, kon het trammuseum in Weert geopend worden. De opening werd verricht door de directeur van de nederlandse buurtspoorwegmaatschappij. Uiteraard was de heer Klinkert, directeur NBM de man, waaraan de heer Kühne ontzaglijk veel te danken heeft gehad evenals de heer Bergveld van het gemeentelijk vervoersbedrijf. Bij de opening waren voorts nog uitgenodigd de directeur van het nederlands spoorwegmuseum, de pers- en propagandadienst van de Nederlandse Spoorwegen, de Associated Press, Jo van der Velden van de Maas- en Roerbode, de heer Marsman van de centrale werkplaats en de heer Schramm, NBM.

Na de opening begon de wereldpers aandacht aan het museum te schenken. Allereerst was er de West-duitse Rundfunk. Daarna kwamen allerlei krantenmensen er op af. Immers, een museum, waarvan de directeur tevens postambtenaar is en dit werk geheel in zijn vrije tijd doet, betekent copy.

Natuurlijk kwam het publiek niet direct in drommen opzetten. In de eerste jaren, zeggen we gerust in de eerste tien jaren, was het bezoekersaantal heus niet zo hoog. 150 tot 200 bezoekers in een jaar was al veel.

Maar steeds meer begonnen de kranten te schrijven over dit unieke museum dat zonder steun van de overheid zich waar heeft gemaakt. Vooral na de grote uitzending die een jaar of vijf, zes geleden plaats had door de West-deutsche rundfunk, werd de belangstelling steeds groter.

Het was een uitzending uit de studio Möngersdorf bij Keulen in de rubriek « Dass ist mein Steckenpferd und Aussenseite » die geredigeerd werd door Peter Hey van de Oostenrijkse Rundfunk, die toen tijdelijk bij het West-deutsche Fernsehen tewerk was gesteld. Er werden filmopnamen gemaakt van de nieuwbouw op Keent in Weert die eindigden voor het hek van het Nederlands trammuseum, daarna werd een bezoek gefilmd van een passant die eerst in de kantoorwagen kwam, naderhand in de tentoonstellingswagen, bibliotheek enz. De film werd gevolgd door een interview in studio Möngersdorf en werd 's avonds uitgezonden.

Het resultaat hiervan was dat 287 brieven, briefkaarten, fotozendingen, ansichtkaartenzendingen enz. het museum bereikten, die in drie weken tijds allemaal beantwoord werden. Daaruit was weer het gevolg dat een grote stroom bezoekers langzamerhand kwamen afzetten naar het museum. Zij logeerden in Weert in hotels of op de camping en maakten hun vertier in Weert.

Interieur nieuwe kantoor

Toen de directie van het museum begreep dat krantenartikelen een beste reclame waren voor het bezoek aan het museum, werden tal van publiciteitsmedia uitgenodigd. En die kwamen. Er verschenen reportages met foto's in o.a. Panorama, in der Spiegel, de Katholieke Illustratie, het belgische, franstalige Panorama en in diverse binnen- en buitenlandse bladen. Het archief van het museum liegt er niet om.

Intussen werd het bezoek zo druk, dat nodig naar nieuwe ruimte moest worden omgezien. De enige oplossing was : bouwen !

B en W verleende een bouwvergunning en architect Op de Buysch ontwierp een doeltreffend kantoor, waarin ondergebracht zou worden de bibliotheek, foto-archief, administratie, tekeningenarchief en ruimte voor de model-trambaan alsmede een behoorlijke ruimte waarin de bezoekers konden worden ontvangen om hun de gelegenheid te geven, eerst te kijken naar het foto-archief van dàt bedrijf, waarvoor zij belangstelling hebben. Dit foto-archief was uitgegroeid tot een cartotheek van ongeveer 20.000 foto's.

Door de bouw van een nieuwe kerk werd het gastenverblijf van de Paters Franciskanen aan de Biest gesloopt en kwam men zeer voordelig aan stenen, hout en balken voor de dakbedekking. Met eigen krachten werd het kantoor gebouwd en 1963-64 werd het onofficieel geopend.

Helaas moest een van de oudste rijtuigen opgeofferd worden aan de nieuwbouw, maar er bleven nog twee rijtuigen over voor het tentoonstellen van de grote stukken, welke bestaan uit koper, hout en ijzer.

Directeur Kühne bezocht in de voorbije jaren tal van trambedrijven zoals de Bremer Strassenbahn, de Rheinische Bahn van Dusseldorf waar hij al heel spoedig een zeer goede bekende werd van dr ir. Rheinvelt, in Mönchen-Gladbach, Essen, Karlsruhe, Nürnberg, Wuppertal, Ulm, Stuttgart, Augsburg, München, Innsbruck en Salzburg alsmede in de Bayerische zugspitzbahn van Garmisch-Partenkirchen was hij geen onbekende. Door dit contact met de diverse buitenlandse en binnenlandse bedrijven vliegen de kasten en laden voor de directeur van het Nederlands Trammuseum open, als het betreft documentatiemateriaal verzamelen.

Dat bleek o.m. bij de opheffing van de tram in Mönchen-Gladbach, waar de gehele laatste rit, met de begrafenis, die door de verschillende dagbladen gefotografeerd werd, in foto-kopiën aan het museum werd afgestaan.

Hoewel het Nederlandse Trammuseum het eerste was, kreeg men toch al heel spoedig contact met een zekere heer Price uit Londen in Engeland, die plannen had tot oprichting van een trammuseum in Engeland. Mr. Price bezocht het museum en zei dat het een bijzondere indruk op hem gemaakt had.

De financiën gingen een grote rol spelen en er werd uitgekeken naar een nieuwe mogelijkheid om de kas aan te vullen voor de zo noodzakelijke kosten van onderhoud en van aanschaffing nieuwe materialen e.d.

Een belangrijk deel van de inkomsten is nu geworden het leveren van foto-copieën. D.w.z. de bezoekers vinden het soms aardig om een fotootje te hebben van een tramrijtuig dat bij hen herinneringen oproept.

Momenteel, dat is in 1970, heeft het museum 8000 opnamen van tramrijtuigen, persoonlijk opgenomen, welke foto's genummerd zijn met de nummering van de NVBS en met het eigen nummer van het trammuseum. Deze foto's zijn ondergebracht in albums en wanneer een bezoeker zijn eigen collectie met foto's wil aanvullen, dan staat de gehele collectie te zijnen dienste. Het museum copiëert de foto's en de opbrengst komt ten goede aan het museum. Naast de toegangsprijzen die geheven worden, heeft het museum geen vaste inkomsten, subsidies noch donaties. De firma Roelants schonk het museum 30.000 plaatsbewijs-copieën van de tramlijn Utrecht-de Bilt-Zeist.

De spoorrails werden al spoedig vervangen door originele tramrails, de groefrails, daarbij werd ook de gehele trambaan van het museum belegd met tegels, welwillend beschikbaar gesteld door de firma Weegels uit Weert, zodat men zonder moeite over een bestrate weg kon lopen.

Doordat er een wissel was meegekomen uit Zeist kon nog een zeer klein zijspoor worden aangelegd. Weliswaar was destijds, in 1951, de aanleg van de Dr. Poelsstraat oorzaak van het feit dat de trambaan drastisch, d.w.z. met 10 meter moest worden ingekort, iets wat de directie momenteel nog ten zeerste betreurt. Doch op advies van prof. Dr. Lunsing Scheurleer van het rijksbureau voor museums en monumenten, werd het gedeelte afgestaan en kon het huidige museumterrein behouden blijven.

Momenteel kunnen 2 wagens achter het wissel geplaatst worden en een motorrijtuig voor het wissel, waardoor altijd de mogelijkheid blijft om het motorrijtuig zowel op het zijspoor als op het hoofdspoor te plaatsen.

Des winters staan de drie rijtuigen allemaal op één spoor, zo dicht mogelijk bij het woonhuis, uit veiligheidsoverwegingen tegen beschadiging of vernieling.

In 1949, we stappen nu even terug, kwam een nieuw rijtuig de collectie aanvullen nl. de B 32, geschonken door de Noord-Zuid Hollandse Tramwegmaatschappij. De B 32 is een oud Amsterdams volgrijtuig.

De rijtuigen in het trammuseum zijn geen museumstukken, alleen al om het feit, dat zij dan in een afgeschermde binnenruimte moesten staan en beschermd tegen invloeden van buiten af. Deze rijtuigen moeten echter GEBRUIKT worden. Gebruikt voor het publiek, zowel als expositieruimte als bijeenkomstruimte, alsmede voor het vertonen van dia's en voor explicaties. Een grote noodzaak is dat het rijtuig in ieder geval schoon, comfortabel en zeer zeker droog is. Wordt het rijtuig al te slecht en de kosten van restauratie zijn te hoog, dan moet naar een ander rijtuig worden omgezien. Momenteel zijn de rijtuigen in ieder geval in uitstekende toestand. Een voorbeeld van prettige samenwerking is, dat in oktober 1969 het motorrijtuig van de gemeente Amsterdam 307 door bemiddeling van de tramwegstichting te Hoorn mocht worden omgewisseld voor een HTM motorrijtuig 822 dat voor het doel van het museum beter geschikt is. Zo kon men ook bijwagen 946, die elf jaar het museum gediend had, omruilen voor een bijwagen van de gemeente Amsterdam, eveneens via de tramwegstichting voor een rijtuig 739. B en W van Roermond boden het Berlijnse rijtuig aan, dat geruime tijd, buiten dienst, in de Notenboomlaan stond. Na van een nieuwe dakbedekking te zijn voorzien, is het rijtuig als expositiewagen in dienst gesteld. De Nederlandse spoorwegen vervoerden met hun strassenroller dit rijtuig gratis, op advies van Philips Eindhoven, van Roermond naar Weert.

In de loop der jaren heeft zich rond het Trammuseum een geweldig grote kring van belangstellenden en medewerkers, zowel in binnen- als buitenland gevormd, die jaarlijks, tweejaarlijks of meer hun bezoek aan

Miniatuurbaan van het Museum

dit nederlands trammuseum brengen ; gedachten worden uitgewisseld, nieuwe indrukken opgedaan, bezoeken worden afgelegd, en zodoende blijft de directie van het museum op de hoogte van dat materiaal wat in de toekomst vrij zal komen.

Bezoeken werden gebracht aan de centrale werkplaatsen, de Hauptwerkstadt in de Kölner verkehrsbetrieben, aan de Wuppertaler stadtwerke en de centrale werkplaatsen van de Wuppertaler Schwebebahn alsook de Beierische Zugspitzbahn.

Uitgebreide documentatie werd verkregen van de Aachener Strassenbahn. Het gemeentelijk vervoersbedrijf in Amsterdam schonk op 27 okto-

Aankomst emr 307 te Weert NS S.V.B.A., bestemd voor NTM, Weert

ber 1954, door de welwillende medewerking van de heer Bergfeld, motorwagen 307 en met deze wagen kwamen de laatste stukken benodigde groefrails zodat de gehele trambaan met de originele tramrails kon worden belegd.

De contacten met België werden steeds inniger en geregeld, om de drie maanden, kwamen de belgische medewerkers zich van de stand van zaken op de hoogte stellen. In België begon men ook het nut van het stichten van een trammuseum in te zien en doordat de Nationale Maatschappij van Belgische buurtspoorwegen zeer veel oud-historisch materieel in haar verschillende werkhuizen en remises had staan werd, door eigen krachten het geheel in de oude toestand teruggebracht, dank zij het beschikbaar stellen van een uitgediende remise. Een groot aantal rijtuigen van de buurtspoorwegen konden daar in onder gebracht worden. De exploitatie van het museum geschiedt door de belgische zustervereniging van de NVBS de Amutra.

In de vijftiger jaren begon de vervolmaking van de trambaan een steeds meer duidelijker karakter te krijgen. In 1959 werd een nieuw rijtuig aangeboden door de gemeente Amsterdam nl. het rijtuig 946, het

Aankomst open rijtuig NCS 14 te Weert NTM, Kruisstr.

zogenaamde middeninstaprijtuig. Op 6 november arriveerde deze wagen via een vrachtwagen van de firma Lambers uit Weert, overdwars over de St. Jozefslaan. In dit rijtuig werd de administratie en archief ondergebracht. Het deed als zodanig dienst tot 1965 alsook voor het opvangen van de bezoekers. Door de groei van het bezoekersaantal besloot men te bouwen.

Een geslaagde actie mag wel genoemd worden de bouw van een complete spoor- en trambaan van 80 meter op de expositie van het Weerter festival waarbij ruimschoots documentatie-materiaal werd verstrekt over de nederlandse en belgische spoorwegen en de Deutsche Bundesbahn. Voor de jeugdige bezoekers waren er prospecti van modeltreinmerken. Een poging tot oprichting van een modelspoorwegclub mislukte. Een tweede actie naar buiten was het deelnemen aan een verzamelaars-tentoonstelling in 1955 met foto-expositie, bijzondere voorwerpen en modellen van de nederlandse buurspoorwegmaatschappij en enkele lijnfilms.

Het PTT-bedrijfsblad wijdde indertijd een hele reportage aan het nederlands trammuseum, Het Belang van Limburg eveneens. Tijdens een Vara-uitzending in Weert maakte de heer Kühne van de gelegenheid

gebruik om de luisteraars om documentatie-materiaal te verzoeken. Het resultaat was : 150 zendingen.

Van de verkehrsbetrieben van de stad München kreeg het museum een gehele verzameling foto's, practisch vanaf het totale wagenpark van paardetram tot de modernste wagen.

De modelbaan heeft gelijke tred gehouden met de uitbreiding van het nederlands trammuseum. Van de aanvankelijk gereed gekomen drie motorwagens met vijf bijwagens is de modelbaan uitgegroeid tot zeven electrische motorrijtuigen, twaalf volgrijtuigen, een gestroomlijnd tramstel met twee bijwagens, verder nog een oldtimer en enkele dienstwagens. Het geheel is ondergebracht in een remise, waar acht sporen onderdak vinden. Deze miniatuur-tramweg is een bijzondere attractie.

In 1968 kregen wij door bemiddeling van B en W te Roermond de beschikking over volgrijtuig 339 van de Berlijnse tram.

Dit rijtuig, indertijd geschonken door dit bedrijf aan een ontspanningsclub te Roermond, stond geruime tijd zonder bestemming.

Op voorwaarde dat het N.T.M. het vervoer zelf verzorgde, konden wij dit rijtuig, wat nog in prima staat verkeerde, gratis overnemen. De

Ahr 339 BUG te Baexem op weg naar Weert NTM

Emr 73 serie 67-78 fabr. « Werkspoor » 1927 in schaal 1 : 15 G.T. Utrecht
Bouwer : J. Scheen, Weert

Fa. Philips te Eindhoven waar wij ons tot gewend hebben, zorgde dat de N.S. « Strassenroller » dit rijtuig te Roermond ophaalde en aan het N.T.M. afleverde.

Na van een nieuwe dakbedekking voorzien te zijn en enkele kleine reparaties uitgevoerd waren kreeg dit rijtuig zijn bestemming als expositierijtuig. Het rijtuig is bijna 12 m lang en voldeed hieraan in alle opzichten. Volgrijtuig B 32 van de N.Z.H. (ex GVBA 663) konden wij door deze transactie aan de Tramweg Stichting te Hoorn overdoen.

De vaste modelbouwers, de heren Scheen en Bot kregen belangrijke opdrachten waardoor natuurgetrouwe modellen in schaal 1 op 15 aan de kollekties werden toegevoegd. Het zijn : een tramstel van de Vlissinger-Middelburger tram, motorwagen, bijwagen, bagagewagen twee-assig, een tramstel van de Nederlandse buurtspoorwegmaatschappij, motorwagen met bijwagens alles twee-assig, een tramstel van de nationale buurtspoorweg in België Antwerpen-Turnhout, vier-assig, het zogenaamde standaardtype, een motorrijtuig van de gemeentetram Utrecht bouwjaar 1929, « Werkspoor », twee-assig, een motorrijtuig van de gemeente Amsterdam het zogenaamde Union-type twee-assig, een motorrijtuig de

Ingang N.T.M. — Weert

verbouwde Utrechtenaar van Amsterdam, de stoomtram van Middelburg-Domburg gebouwd door Theo Kühne, alles vier-assig en niet te vergeten de oude, vertrouwde « leegloper » van Weert-Maaseik, die uiteraard in het museum een ereplaats heeft gekregen.

De kroon op het werk na 20 jaar trammuseum is de aankomst van het grote rijtuig van de Haagse tramwegmaatschappij, motorwagen 822, een rijtuig dat bijna 12 meter lang is en waar heel veel zorg en werk aan besteed is om het weer in de originele staat terug te brengen. Daaraan zijn belangrijke kosten verbonden o.a. dakbedekking (de wagens staan

onoverdekt), het in oorspronkelijke toestand aanbrengen en in bedrijf stellen van de electrische verlichting e.d.

Directeur Bernhard Kühne van Nederland's enige trammuseum, geboren uit een hobby, uitgegroeid tot een internationaal bekend museum met een ongekende schat aan informatie, fotos en dergelijke, kan met grote tevredenheid terugzien op dit werk van 20 jaren. Een werk, dat in de vrije tijd moest geschieden en dat naast de prettige kanten — nieuwe aanwinsten, leuke relaties, groeiende belangstelling — ook de onplezierige zijden van een hobby kent en wel in het vlak van de financiën. Want men kan nog zoveel persoonlijke inzet hebben en welkome helpende handen, als er geen geld is kan zelfs de kleinste reparatie al een last betekenen.

Dat de heer Bernhard Kühne deze lasten steeds heeft kunnen dragen ligt ongetwijfeld aan zijn doorzettingsvermogen, zijn accuratesse en zijn grote zin voor humor. Een levensblij mens kan méér hebben dan iemand die snel in de put zit. Deze levensblijheid, dit doorzettingsvermogen en bovenal zijn liefde voor de tram en alles wat daar mee samenhangt heeft de heer Kühne de kracht en de moed gegeven om door te zetten. Zelf zegt hij : « het sal waerachtig wel gaen, 20 jaar trammuseum ligt achter ons, we gaan met grote dankbaarheid aan allen die medewerkten en bijdroegen, verder op de weg die naar het zilveren jubileum voert ».

Weert, 20 juni 1970 Jo VAN DER VELDEN

Stichting Historisch Onderzoek Weert
terug naar de website

SPOORWEG MUSEUM UTRECHT

ALTIJD INTERESSANT

EN EEN BEZOEK WAARD !

Geopend : di. t/m za. 10—17 uur,

zo. 13—17 uur

Van 1 November-1 April tot 16 uur

Prijs : 50 ct. p.p. ;

kinderen t/m 15 jaar 25 ct.

v. Oldenbarneveltlaan 6

tel. 030/10107, b.g.g. 12920

Drukkerij Lode Opdebeek, Tweemontstraat 278, Deurne (Antwerpen)