

Stichting Hofpleintrein Rotterdam

Jaarverslag 2024

HERSTEL VAN UNIEK ROTTERDAMS ERFGOED



VOORWOORD

Met bescheiden middelen, en even ambitieus als de ondernemers van weleer werkt Stichting Hofpleintrein Rotterdam aan de restauratie van een treinrijtuig uit het begin van de vorige eeuw. De stichting is in 2015 opgericht met het doel dit treinrijtuig te restaureren en een plaats te geven op zijn originele vertrekstation, het Hofpleinstation in Rotterdam. Het rijtuig is één van slechts twee resterende originele elektrische rijtuigen van de "Hofpleinlijn", een door vooruitstrevende Rotterdamse ondernemers tot stand gebrachte spoorlijn van Rotterdam naar Den Haag, met een aftakking over Wassenaar naar Scheveningen. De lijn, die in 1908 is geopend, werd geëxploiteerd door de Zuid-Hollandsche Electriche Spoorweg Maatschappij (ZHESM). Het is de eerste Nederlandse elektrische spoorverbinding. In de stad Rotterdam ging de trein over een twee kilometer lang viaduct; daarop zal binnenkort een park worden aangelegd. Het is de bedoeling dat het historische rijtuig, eenmaal gerestaureerd, een plaats krijgt in dit park, op het viaduct waar het vroeger, van 1914 tot 1944, heeft gereden..

Het te restaureren rijtuig is Motorwagen 61 van de ZHESM, Tijdens de Tweede Wereldoorlog is het rijtuig in Duitsland terecht gekomen waar het pas in 1992, in Klostermansfeld (regio Leipzig), is terug gevonden

Het bestuur van Stichting Hofpleintrein heeft zich ontfermd over het lot van dit overgebleven oude rijtuig; in 2019 was het zover dat het uit Duitsland naar Rotterdam kon worden getransporteerd waar Stoomstichting Nederland het gastvrij ontving om restauratie door Stichting Hofpleintrein mogelijk te maken.

Bij deze restauratie werkt de stichting samen met een groep vrijwilligers, met leerlingen van Rotterdamse schoolklassen en met ondersteunende organisaties. Het is een langlopend project dat met grote nauwkeurigheid en veel geduld wordt aangepakt, met het doel het rijtuig terug te brengen in zijn originele staat, inclusief zoveel mogelijk authentieke details.

In dit jaarverslag leggen wij verantwoording af voor het jaar 2024.

Vastgesteld te Rotterdam tijdens de bestuursvergadering op 1 mei 2025
Het bestuur van Stichting Hofpleintrein Rotterdam,

Jan Diepenhorst
Wendelien Lans
René Turlings
Jan Waszink

INHOUD

De Hofpleinlijn, geschiedenis

Ambities

Financiële bronnen

Bestuur

Werkzaamheden in 2024

Ramen

Bovenraampjes

Deuren

Zitbanken

Betrokkenheid

Tot slot

Bijlagen:

Financieel Jaarverslag 2024

Ondersteuning: donateurs, sponsors, partners

De Hofpleinlijn, geschiedenis

De geschiedenis van de Hofpleinlijn begint omstreeks 1900 toen enkele welgestelde Rotterdamse ondernemers het initiatief namen een nieuwe spoorlijn aan te leggen als aanvulling op de bestaande spoorverbinding van Rotterdam via Delft naar Den Haag. De nieuwe spoorlijn bood deze ondernemers, die liever in de dorpen buiten de grote steden woonden, een snelle, comfortabele verbinding met de centra van Rotterdam en 's Gravenhage. De Hofpleinlijn stond daarmee aan de wieg van het forensenverkeer. Daarnaast bood de trein iedereen een snelle, schone en frequente verbinding tussen de beide steden en het Kurhaus aan het strand van Scheveningen. Vanaf het Hofplein in Rotterdam stond je in 36 minuten pal naast het Scheveningse Kurhaus.



originele ansichtkaart ZHESM – Hofpleinlijn ca. 1910

Het traject van de spoorlijn liep vanaf een nieuw, luxueus uitgevoerd station op het centraal gelegen Hofplein noordwaarts langs plaatsen als Berkel, Rodenrijs, Pijnacker, Nootdorp en verder via Leidschendam naar 's Gravenhage; in 1908 werd de spoorlijn geopend, in 1909 volgde de aftakking naar Wassenaar en Scheveningen.

In Rotterdam vertrokken de treinen over een twee kilometer lang viaduct, dwars door (het toen grotendeels toekomstige) Rotterdam-Noord. Dit viaduct was een oplossing om het stadsverkeer niet te belemmeren, een eis van de gemeente. Er werd gekozen voor bogen van gewapend beton, een ijzersterk materiaal dat naar Frans voorbeeld voor het eerst in Nederland werd toegepast. De wijze van aandrijving voor de treinen was ook nieuw: de Hofpleinlijn werd de eerste elektrische spoorweg in Nederland.

Aan het uiterlijk van de lijn, zowel de gebouwen als het viaduct, hebben de initiatiefnemers veel aandacht besteed; de zijkanten van het viaduct zijn verfraaid met in reliëf aangebrachte voorstellingen van planten en dieren die langs de spoorlijn te vinden waren, zoals: konijnen, kikkers, eekhoorns en dergelijke.

Ook aan de treinrijtuigen zelf is veel aandacht besteed; zo prijken op de buitenkant decoratieve versieringen in Jugendstil en was het meubilair ontworpen door de bekende architect Berlage; de (houten) binnenwanden waren gedecoreerd met kleurige schilderijen, eveneens in Jugendstil. Behalve dieren en planten waren de wapens van langs de lijn liggende steden en dorpen afgebeeld.

Men kan zeggen dat de Hofpleinlijn in technisch zowel als esthetisch opzicht een staaltje was van modern, innovatief Rotterdams ondernemerschap.

Ruim een eeuw –van 1908 tot 2010– reden er treinen over de Hofpleinlijn, met een tijdelijke onderbreking tegen het einde van de Tweede Wereldoorlog toen er in heel Nederland vrijwel geen treinverkeer meer was. De lijn is nu in gebruik als Metrolijn E. Na de komst daarvan is de route over het viaduct vervangen door een ondergronds traject naar het Centraal Station. Op het vrijgekomen viaduct zal Gemeente Rotterdam –met grote instemming van buurtbewoners– een park aanleggen, opnieuw een staaltje van Rotterdams lef en spirit.

Van de oorspronkelijke treinrijtuigen zijn er twee overgebleven. Eén is gerestaureerd en staat in Het Spoorwegmuseum (Utrecht), de andere is in 1992 bij toeval ontdekt in het oosten van Duitsland, uitgerangeerd, letterlijk op een zijspoor gezet.

Toen het Rotterdamse viaduct jaren later als Rijksmonument en als toekomstig park in de publieke belangstelling kwam, was dat voor buurtbewoners en spoorliefhebbers aanleiding om zich te ontfemen over het oude rijtuig dat toen nog ver weg in Duitsland stond.

Na het oprichten van Stichting Hofpleintrein Rotterdam en na veel overleg met Gemeente Rotterdam over een plek in het toekomstige Hofbogenpark heeft de stichting in 2019 de verwaarloosde “elektrische-motorwagen” naar Rotterdam gehaald¹. In het Stoomdépot, museum en werkplaats van vrijwilligersorganisatie Stoom Stichting Nederland (SSN), geniet het historische treinrijtuig sindsdien gastvrijheid. Meteen na aankomst van het transport is de restauratie door Stichting Hofpleintrein Rotterdam in gang gezet.

Ambities

Er wordt naar gestreefd de restauratiewerkzaamheden zoveel mogelijk uit te voeren met hulp van studenten van Rotterdamse vakgerichte scholen en vrijwilligers.

Bestuursleden nemen een groot deel van het werk voor hun rekening. De stichting kan terugvallen op ondersteuning door juridische adviseurs en technische experts die –op onbezoldigde basis– kunnen worden geraadpleegd. Voor specialistische werkzaamheden maken we incidenteel gebruik van betaalde vakkundigen. Ook

¹ Over een definitieve plek op het viaduct wordt nog steeds overleg gevoerd.

vrijwilligers van de SSN zijn met hun ervaring op het gebied van treinen steeds bereid om waardevolle adviezen te geven en een handje te helpen. Zo werkt iedereen samen en kunnen mogelijke en onmogelijke klussen in onderling overleg kundig worden aangepakt.



Aan het werk in de Hofpleintrein

Doel van het restaureren is het rijtuig qua uiterlijk zoveel mogelijk terug te brengen in zijn oorspronkelijke verschijningsvorm.

Voor de buitenkant is de originele verschijningsvorm leidraad, inclusief de oorspronkelijk aangebrachte decoratieve vlakversiering, in Jugendstil. Om tot een sterke, duurzame constructie van het geheel te komen worden voor de buitenkant gedeeltelijk modernere technieken en materialen toegepast.

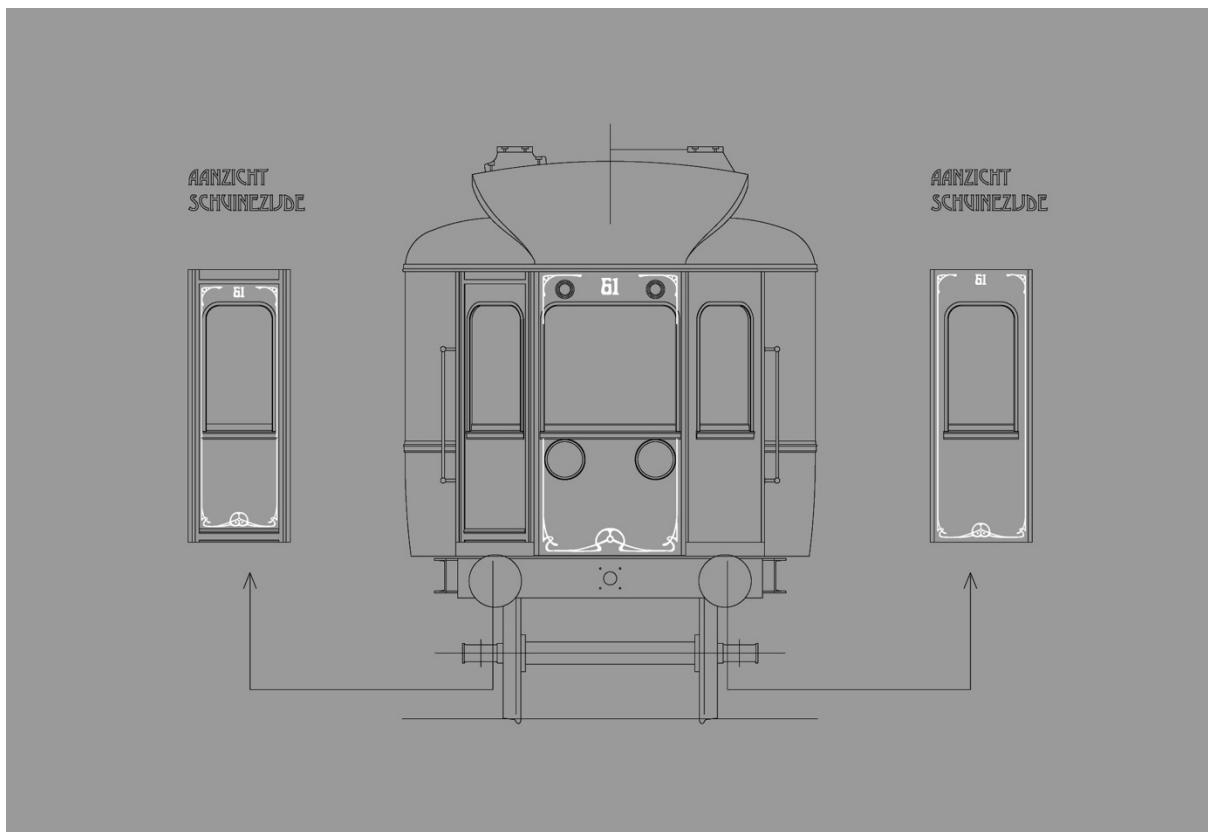
Voor de binnenkant staan oorspronkelijke materialen en authenticiteit hoog in het vaandel. Een deel van het interieur wordt gerestaureerd als oorspronkelijk treinrijtuig; Wat de stuurstand (plaats voor de bestuurder) betreft, is het uitgangspunt dat deze in de oorspronkelijke vorm wordt hersteld, met attributen voor de bestuurder; daardoor krijg je als bezoeker een indruk van de arbeidsomstandigheden bij het begin van elektriciteit op het spoor. Daarnaast wordt één coupé geheel in de originele vorm teruggebracht. Voor dit 'museum'-gedeelte worden nog aanwezige onderdelen zoveel mogelijk gerestaureerd. Ontbrekende stukken (bijvoorbeeld zitbanken) worden als nauwkeurige kopieën gereproduceerd, bij voorkeur met gebruik van originele materialen (dezelfde houtsoort bijvoorbeeld en geen plastic). Verder zullen authentieke wand- en plafonddecoraties uit het rijtuig zelf opnieuw worden aangebracht, in originele uitvoering of als replica.

Het overige deel van het interieur wordt ingericht ten behoeve van activiteiten, die min of meer gebonden zijn aan de plek in het park waar de trein uiteindelijk komt te staan. Het kan bijvoorbeeld als start- en informatiepunt dienen voor rondleidingen, zeker als in het park een buitenmuseum komt. Ook wordt gedacht aan ruimte voor

workshops, les- of oefenruimte voor muzikanten en aan een exclusieve vergaderruimte, om maar enkele functies te noemen; zelfs een trouwruimte behoort tot de mogelijkheden.

Welke bestemming er ook komt, houten binnenwanden en authentieke wand- en plafonddecoraties zullen ook in dit deel van het interieur worden aangebracht. Nu op dit moment echter niet vaststaat waar op het viaduct het rijtuig komt te staan, houden we de bestemming nog open. Zodra de plek is vastgesteld, zal de inrichting van dit deel worden uitgewerkt.

Met de uitvoering van de restauratie krijgen exterior en interieur de uitstraling die het rijtuig als geregistreerd object in het Nationaal Register Rijdend Erfgoed (NRRE) verdient.



Uitsnede constructietekening (Constructietekening: R. Turlings, Ornamenten: Miesman design)

Financiële bronnen

Voor transport, stalling, verzekeringen, materialen en andere kosten bij de restauratie worden financiën verkregen door crowdfunding, schenkingen, bijdragen van fondsen, gemeentelijke subsidies en bijdragen in natura. De stichting heeft erkenning als Culturele ANBI-stichting.

Het financiële jaarverslag is als bijlage opgenomen.

Bestuur

In de maandelijkse bestuursvergadering wordt de voortgang besproken; er worden plannen gemaakt en strategische beslissingen genomen.

Bestuursleden onderhouden contacten met verwante (trein-gerelateerde) organisaties, met de eigenaar van het viaduct en de gemeentelijke projectorganisatie. Er is ook contact met andere, gerelateerde organisaties en personen waaronder sponsors, fondsen, particuliere gevers, buurtbewoners, en –last but not least– de vaste groep vrijwilligers.

Met medewerking van het bestuur verschijnen er in verschillende media artikelen en foto's over de trein en over de vorderingen van de restauratie; het bestuur is actief in het onderhouden van contacten met deze media. Op verzoek van verwante organisaties wordt af en toe een voordracht gehouden.

De meeste bestuursleden zijn gemiddeld elke twee weken een dag aan het klussen, samen met de groep vrijwilligers.

Werkzaamheden in 2024

Bij het restaureren van het rijtuig wordt gebruik gemaakt van originele (technische) tekeningen die door Het Spoorwegmuseum (Utrecht) en Het Utrechts Archief ter beschikking zijn gesteld. We hebben als voorbeeld het andere overgebleven exemplaar van dit materieel dat in gerestaureerde staat in Het Spoorwegmuseum aanwezig is. Meer literatuur is te vinden in het boek van J.F.Smit, *"Rotterdam Hofplein – Den Haag – Scheveningen Kurhaus, hoe het spoor elektrisch werd"* (1989).

Om zicht te houden op de uitvoering van de restauratie wordt de stand van de werkzaamheden bijgehouden in een schema. Vooral op klusdagen worden er veel foto's gemaakt en korte filmpjes. Zo blijven alle betrokkenen op de hoogte van de vorderingen en blijft iedereen gemotiveerd, ook al duurt de restauratie langer dan oorspronkelijk was gedacht.

Bij de opzet van het project zijn globaal de volgende fasen gehanteerd:

- Transport van het rijtuig naar Rotterdam
- Herstel van het casco
- Restauratie van de buitenzijde naar de staat van omstreeks 1914
- Afwerking van het interieur (vloer, wanden en plafond)
- Inrichting en gebruiksklaar maken voor toekomstige bestemming
- Plaatsing van het rijtuig op het dak van het Hofpleinviaduct
- Inrichting van het buitenmuseum
- Opstart van het gebruik

Begin 2024 was het herstel van het casco (tweede fase) zo goed als afgerond. Er werd al gewerkt aan de volgende fasen: buitenzijde, interieur en inrichting. In 2024 zijn verschillende fasen tegelijkertijd aangepakt.

Ramen

Het rijtuig heeft ramen in de zijwanden en kopwanden. Om in de toekomst alle vocht buiten te houden zijn de vrijwilligers uiterst nauwkeurig te werk gegaan: metalen sponningen voor zijkanten en bovenkant van elk raam afzonderlijk zijn op maat getekend en in één stuk geleverd. Voordat de sponningen in de vensteropeningen werden gezet, zijn ze geverfd (primer, grondverf en lak).

Als materiaal voor de onderdorpels is hout gekozen; door deze onderdorpels zelf te maken konden kleine hoogteverschillen tussen de vensteropeningen worden gecorrigeerd; met behulp van een daartoe ontwikkelde mal werd de dikte van elke onderdorpel aangepast aan de hoogte van de specifieke raamopening. Dit zelf ontwikkelde hulpmiddel zorgde voor precies passende raamkozijnen waarin de glazen ruiten relatief snel geplaatst konden worden – tot vreugde en waardering van de (professionele) glaszetters.

Meteen na het aanbrengen van een glasruit werd de sponning zorgvuldig dicht gekit om vocht en lekkage, nu en in de toekomst te voorkomen.



Reconstructie van de ramen



Bovenraampjes

Vlak onder het dak van de wagen zitten kleine raampjes voor ventilatie. Afhankelijk van de rijrichting kunnen deze op twee manieren worden geopend; de reden: tocht voorkomen. In het oorspronkelijke rijtuig is hiervoor een speciale handle aanwezig. Dit soort handles blijkt nog in de handel te zijn, maar niet met passende afmetingen.. Er moet een oplossing worden gevonden zodat dit historisch interessante detail kan worden gehandhaafd. De raampjes zijn in 2024 bijna allemaal aangebracht, de handles zullen hopelijk volgen.

Deuren

De treinwagen heeft vier klapdeuren (links en rechts, voor en achter), voor treinbestuurder en passagiers; er zijn schuifdeuren bij de bagageruimte. Van de oorspronkelijke deuren zijn er twee teruggevonden in de verwaarloosde treinwagen; deze verkeerden in slechte staat. Ze zijn gedemonteerd en de metalen delen zijn kaal geschuurd; met veel inspanning en geduld is het oude hang- en sluitwerk verwijderd zonder verder beschadigingen te veroorzaken. De klus is nog niet afgerond. Er zijn tijdelijk nooddeuren aangebracht met een hangslot erop. Om gemakkelijk replica's te kunnen maken zijn originele werktekeningen uit het archief van het Spoorwegmuseum gedigitaliseerd.



Herstel van een originele deur is geen eenvoudig werkje

Zitbanken

Al in 2023 hebben leerlingen van het Hout- en Meubilerings College in Rotterdam replica's gemaakt van de originele treinbanken, bestemd voor de coupés van de tweede, respectievelijk derde klasse. Volgens het originele model zijn de replica-banken voor de derde klas volledig uit hout vervaardigd. Vrijwilligers hebben deze in 2024 meerdere keren gelakt en daarmee zijn ze klaar voor gebruik.

Voor de tweede klas banken hebben studenten van het Hout- en Meubilerings College het houtwerk gefabriceerd (met de oorspronkelijke versiering). De originele chique bekleding (leer en stof) dient hierop nog te worden aangebracht.

Oorspronkelijk was de bekleding van de zitting aangepast aan de seizoenen: door het omdraaien van de zitting zat men 's zomers op een koel leren kussen, in wintertijd werd het kussen op handige wijze omgedraaid en zat men op een zitting met bekleding van stof. Historisch gezien is het de moeite waard om deze vernuftige constructie te handhaven. Daartoe heeft het houtwerk nog een aanpassing nodig. Het (laten) maken van de zitkussens voor de tweede klas staat gepland voor 2025.



Leerlingen van het Hout en Meubilerings College met een nieuwe, gereconstrueerde bank (2^e klasse)

Betrokkenheid

Tijdens het werk aan de restauratie wordt er gepraat over mogelijke oplossingen voor zowel grote als kleine probleempjes die men tegenkomt. Zo raakt de groep vrijwilligers (inclusief bestuursleden) steeds meer betrokken bij het werk en bij de kwaliteit van het uiteindelijke resultaat. Gaandeweg ontdek je hoe de originele constructie in elkaar zit en gezamenlijk zoek je naar mogelijkheden die constructie te

herstellen. Tot in détails streeft men er naar de oorspronkelijke oplossing te handhaven, zelfs wanneer een vergelijkbaar resultaat behaald zou kunnen worden met hedendaagse technieken en materialen.



Overleg tijdens de restauratiewerkzaamheden

Ook als er geen directe werkzaamheden aan de trein worden verricht, zijn vrijwilligers op zoek naar ontbrekende onderdelen. Bij voorkeur zoeken zij naar originele delen en deeltjes, die hier of daar gekocht, dan wel uitgeruild kunnen worden. Zo zijn de onderstellen en buffers geruild voor bij deze trein passende exemplaren en er zijn pantografen (stroomafnemers) aangeschaft. Deze laatste liggen –zorgvuldig opgeborgen– klaar voor montage te zijner tijd. Kortom, er is een enthousiaste groep vrijwilligers op weg naar een restauratieresultaat van uitzonderlijk hoog niveau.

Tot slot

Het bestuur en de vrijwilligers van Stichting Hofpleintrein Rotterdam kunnen met tevredenheid terugkijken op een jaar waarin gestaag is gewerkt aan de restauratie van de Hofpleintrein. Er wordt veel overlegd over de te kiezen oplossingen en daarbij spelen nauwkeurigheid, originaliteit en duurzaamheid een grote rol. Aan de ene kant kiezen we zoveel mogelijk voor de historische oplossingen, aan de andere kant passen we nieuwe oplossingen en materialen toe die duurzamer zijn en beter geschikt voor toekomstige functies. We besteden bewust tijd aan deze afwegingen en aan de

nauwkeurigheid van werken. Wat wordt gedaan, wordt degelijk en goed gedaan en dat komt de kwaliteit ten goede.

Ondertussen wordt elders gewerkt aan de ontwikkeling van het Hofbogenpark, inclusief Station Hofplein. De resultaten zijn weliswaar nog op papier, maar we gaan er nog steeds van uit dat de toekomst van de Hofpleintrein ligt op het historisch ermee verbonden viaduct.



Affiche bij de opening van de aftakking naar Scheveningen



Stichting Hofpleintrein Rotterdam
Bergselaan 115
3037BD Rotterdam

Exploitatierkening 2024

Uitgaven		Inkomsten	
Stalling en Transport	€ 3.872,00	Donaties en Crowdfunding	€ 749,
Kosten restauratie	€ 8.444,95	Subsidies	€ 16.000,
Totaal Algemene kosten	€ 3.833,70	Overige inkomsten	€ 1.577,
Totaal Uitgaven	€ 16.150,65	Totaal Inkomsten	€ 18.326,

Balans per 31 december 2024

Liquide middelen

ING bankrekeningen	€ 11.776,81
	€ 1.864,72
Totaal liquide middelen	€ 13.641,53

Kapitaalsvergelijking

Kapitaal per 1 januari 2024	€ 11.466,18
Saldo uit exploitatie	€ 2.175,35

Kapitaal per 31 december 2024

€ 13.641,53

J.G.Diepenhorst
Rotterdam, 7 augustus 2025

Vastgesteld door het bestuur in augustus 2025

Overzicht verleende bijdragen

Subsidies	Toegezegd	Ontvangen
2018		
Gemeente Rotterdam	€ 12.500,—	€ 12.500,—
Gemeente Rotterdam	€ 7.500,—	€ 7.500,—
2019		
Elise Mathilde Fonds	€ 5.000,—	
Prins Bernhard Cultuurfonds	€ 25.000,—	€ 15.000,—
J.E.J. Jurriaanse Stichting	€ 5.000,—	
2020		
Mondriaanstichting	€ 50.000,—	
Fonds Erfgoedvrijwilligers	€ 4.910,—	€ 4.910,—
2022		
Prins Bernhard Cultuurfonds		€ 5.000,—
St. Mondriaanfonds		€ 40.000,—
2024		
Elise Mathildefonds	€ 5.000,—	€ 5.000,—
St. Holland Spoor	€ 6.000,—	€ 6.000,—

Donaties

2017	
Crowd funding	€ 4.157,50
2018	
Crowd funding	€ 2.071,30
2019	
St. Holland Spoor	€ 1.000,—
LMC	€ 500,—
Crowd funding/donaties	€ 188,—
2020	
Crowd funding/donaties	€ 100,—
2021	
Crowd funding/donaties	€ 699,10
2022	
Crowd funding/donaties	€ 3.645,—
2023	
Donaties/giften	€ 551,60
2024	
Donaties/giften	€ 749,—

Bijdragen om niet: stand per ultimo 2024

(voor zover mogelijk is de waarde van de bijdrage aangegeven)

Spoorwegmuseum; bruikleen rijtuig	€ 75.000,—
Stoom Stichting Nederland; (twee jaar stalling/faciliteiten)	€ 17.000,—
LMC; (stage uren, inzet leerkrachten en personeel; gem. € 20 p/u)	
MVM Asbestinventarisatie; Asbest onderzoek	
Stichting Klassieke Locomotieven; twee pantografen	€ 3.000,—
Twee dozen Hybrikit	€ 150,—
Museum Buurtspoorweg; Koplampen	€ 3.000,—
Donateur; Kist met gereedschap	
Akzo; verf	€ 2.000,—
Vrijwilligers; uren	
Zeilmakerij Rotterdam Cool BV; dekzeilen	
Hr. van den Berg; Bovenlichten uit noodwoning	
LMC 2 containers met inhoud; o.a. gereedschap	
't Verfhuis Leiden; korting op de verf	
Vemefa Constructa; korting op de rekening	
Onze vrijwilligers; o.a. boren, schroeven, klein gereedschap	
Paul Daeme; schaalmodel van een motorwagen	
Onbekende geveer; doos met oude meters voor de stuurcabine	

Dank aan:



ALLE DONATEURS EN VRIJWILLIGERS



Stichting Hofpleintrein Rotterdam
Bergselaan 115
3037BD, Rotterdam

bezoekadres:
Stoom Stichting Nederland
Rolf Hartkoornweg 50
3034KL, Rotterdam