

## Programma voorjaar 2019

**9. januari 2019**

### **“Sporen in Saksen, deel 1”**

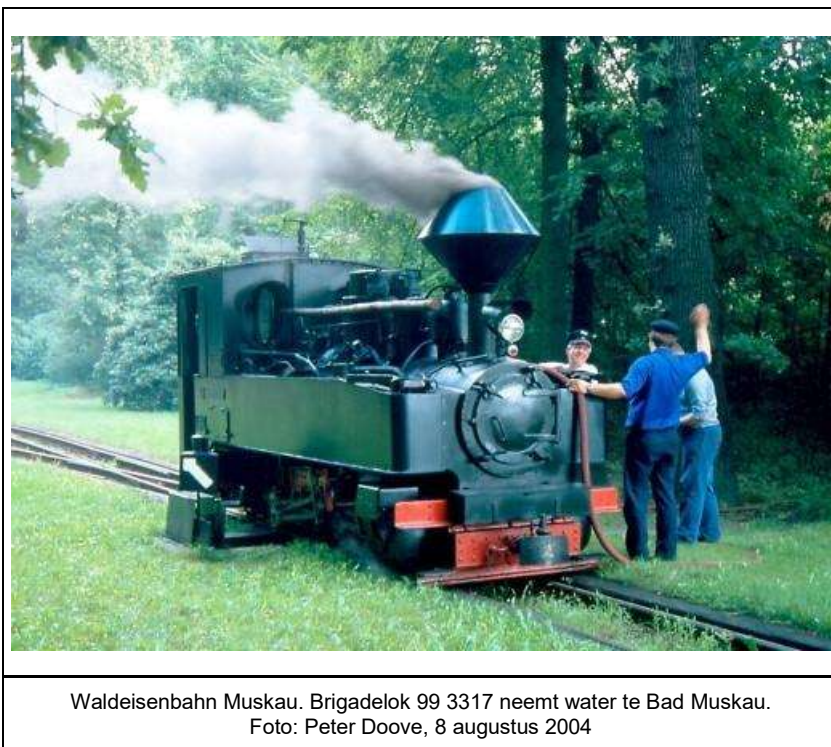
**Peter Doove**

De Duitse deelstaat Saksen heeft op het gebied van railvervoer heel wat te bieden. Naast de treindiensten van de vele spoorwegmaatschappijen zijn er grote en kleine trambedrijven en natuurlijk de smalspoorlijnen met stoomtractie. Bovendien is er genoeg te zien voor de bezoekers. In het eerste deel van mijn programma over Saksen gaan we met alle drie deze facetten kennismaken.

We beginnen met een PPT-presentatie. Hierin een overzicht van railbedrijven of museumbedrijven die een bezoek meer dan waard zijn.

Het tweede deel bestaat uit een aantal films: De Weißeritztalbahn is sinds 2017 weer geheel te berijden. We nemen een retour Freital-Hainsberg naar Kurort Kipsdorf. We nemen een kijkje in Chemnitz met tram, trammuseum en het spoorwegmuseum in Hilbersdorf. In de buurt van Chemnitz is de Drahtseilbahn Augustusburg. De lijn verbindt het station met het indrukwekkende slot Augustusburg boven op de berg.

Van Leipzig zien we een korte impressie. De gemoderniseerde Tatra's blijven hier tot 2020 rijden. Één weekend per maand stoomt het op de Döllnitzbahn. We reizen achter de karakteristieke IVK locomotieven van Oschatz naar Mügeln en Glossen. Ten slotte gaan we op 60 cm spoor met de Waldeisenbahn Muskau van Weißwasser Teichstraße naar Bad Muskau en Kromlau. Het eerste weekend van de maand rijden er stoomlocomotieven. En dan hebben we al heel wat van Saksen gezien.



**6 februari 2019**

### **“De Bijvangst 3”**

**Presentatie door Huib Binkhorst.**

**13 maart 2019.**

**“Trams in Wirtschaftswunderland”**

**Marco Moerland**

Kort na afloop van de Tweede Wereldoorlog keerde de tram terug in het verwoeste Duitsland. Terwijl de steden nog in puin lagen, tingelden de trams al weer door de straten. In een fascinerend hoog tempo herstelde de in 1949 opgerichte Duitse Bondsrepubliek de oorlogsschade. Gelijktijdig met de toenemende welvaart verdween de tram uit de kleinere steden. In dezelfde periode vervingen busdiensten de elektrische streektrams op de interlokale verbindingen. Marco Moerland toont beelden uit de jaren van het Wirtschaftswunder van Flensburg in het noorden tot Freiburg en Lörrach aan de Zwitserse grens. Te zien zijn bekende, maar ook bijna vergeten trambedrijven. Herstelde oude twee-assers, nieuwe KSW- en Aufbau-trams en de eerste moderne Grossraum- en gelede wagens zorgen voor een aangename variatie in het tramlandschap.



Nürnberg Plärrer rond 1954. (collectie: Marco Moerland)

**10 april 2019.**

**“Finlandia”**

**Op reis met Sjoerd Bekhof**

Vanavond richt Sjoerd Bekhof de focus opnieuw op Scandinavië, een deel van Europa waar hij alle uithoeken heeft gezien, samen met zijn reisgenoot Frank Aakster. In 2017 lag de nadruk op Finland. Het land van 1000 meren, scheppingen van Jean Sibelius, met het beroemde Finlandia, telefoontjes van Nokia, en de breedspoor alleenheerschappij van de ‘VR’. Helsingfors, ofwel Helsinki is hoofdstad van het land en middelpunt van het net van de Finse Staatsspoorwegen. Naar het oosten drie verbindingen met Rusland. Naar het noorden tot de steden Kemijärvi en Kolari. Beide liggen boven de Poolcirkel en worden met nachttreinen uit Helsinki bediend. In de zomer dagelijks, in de winter enkele keren per week. Aan de westkant van Finland ligt de Botnische Golf. Daarover wordt met schepen de verbinding met de Zweedse hoofdstad Stockholm onderhouden. De spoorverbinding bestaat uit breedspoor tussen Tornio en Haparanda aan de Zweedse kant. De normaalsporige verbinding is al jaren buiten gebruik. Reizigersvervoer tussen deze plaatsen is er niet meer. De lading van de goederentreinen wordt in Haparanda overgeslagen op normaalsporig materieel. Rond Helsinki is intensief voorstadsverkeer, waar voornamelijk nieuw materieel van Stadler rijdt. Bijzonder zijn de treinen naar de Russische steden Sint Petersburg, waar Allegro-treinstellen rijden en de nachttrein naar Moskou.

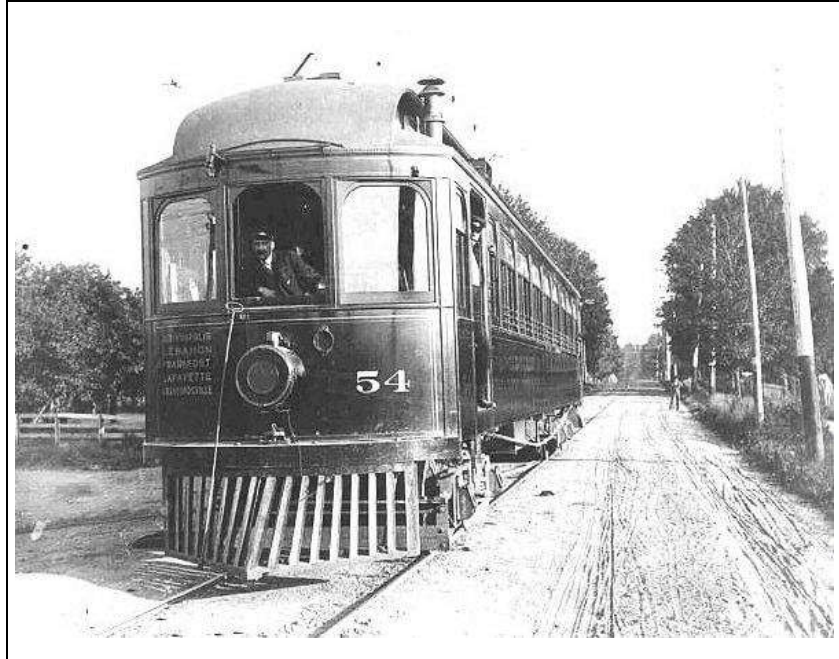


**8 mei 2019**

### **“Take the Interurban”**

#### ***Een presentatie van Leo de Jong en René Platjouw***

De eerste elektrische trams in de USA reden in 1884 in Cleveland (Ohio) maar waren weinig betrouwbaar. Frank Julian Sprague maakte de “trolley” in Richmond (Virginia) in 1887 een technisch betrouwbaar vervoermiddel voor in de steden, waarvan veel straten nog ongeplaveid waren en door paard en wagen werden beheerst. Omdat trolleylijnen zonder veel moeite verlengd konden worden, konden de steden zich uitbreiden. Die eerste ‘suburban’-lijnen gingen meer en meer ook het platteland en de dorpen rond de steden bedienen. Daardoor werd de bevolking uit zijn isolement gehaald. De lijnen groeiden uit tot interlokale trams tussen steden en werden ‘interurbans’ genoemd. Hun netwerk groeide sterk tot circa 1910, vooral in de drukker bewoonde gebieden in het oosten en westen. De interurbans reden met veel hogere frequenties dan de spoorwegen, die soms slechts één maal per dag een lijn bedienden. Gemotoriseerd verkeer over de weg was er in 1900 nauwelijks, maar door de opkomst van de auto vanaf 1910 was het snel gedaan met de interurban. Na de 1e WO had de auto het op de korte afstanden gewonnen. Modderige wegen werden geasfalteerd en auto’s werden betaalbaar. Het verval van de interurban ging net zo snel als hun opkomst en veel lijnen waren voor 1940 al opgeheven. Alleen de sterkste bedrijven overleefden de 2e WO. Nieuwe autowegen en de Amerikaanse liefdesaffaire met de auto brachten in de jaren ‘50 de genadeslag. We maken een tour door de VS met de Interurban Car, de voorloper van wat we nu light rail noemen.



Lebanon, Indiana.



Cincinnati & Lake Erie 116, te zien Branford trolley museum.