

PROGRAMMA AFDELING ZEELAND 1^e helft 2019

11 januari: DE PYRENEEËN VAN WEST NAAR OOST

De grens tussen Frankrijk-Spanje wordt gevormd door de Pyreneeën. Het gebied aan weerszijden is dunbevolkt en de mogelijkheden om via het gebergte de grens over te steken zijn beperkt. Drie spoorgrensovergangen zijn in gebruik. In het westen tussen Hendaye en Irun, op drie spoorwijdten. Smalspoor met elk half uur de regionale Eusko-trein, normaalspoor voor goederen- en enkele reizigerstreinen en breedspoor uit Spanje dat in Hendaye eindigt. Voor grensoverschrijdend reizigersvervoer gold 'dat men elkaar over de grens brengt.' Door de verder oostwaarts in gebruik genomen HSL zijn de doorgaande reizigerstreinen over de oude grensovergangen vervallen. Van de Franse lijn Dax – Toulouse takte in Pau een lijn af naar het Spaanse Huesca via het grensstation Canfranc. Lang reden de treinen niet verder dan Oloron-Ste.Marie. Tot veler verbazing is in 2016 de spoorlijn tot Bedus weer in gebruik genomen. Het vervolg richting Spanje is sinds 1970 in verval. In Canfranc komt een paar keer per dag een dieseltrein uit Huesca. Het Franse deel van het station is geheel verkommerd. In het ministaatje Andorra ontbreekt elk spoor van spoor. De naam van het station Andorre l'Hospitalet aan de hoofdlijn van Toulouse naar Latour de Carol doet vermoeden dat er een lijn naar Andorra is geweest, maar de Pyreneeën gaven zich hier nooit gewonnen. In Latour de Carol begint 'le train jaune', de gele smalspoorlijn naar Villefranche. Deze toeristische lijn loopt door de noordelijke Pyreneeën, met een fameus hangviaduct. Het treintje rijdt dicht langs de grens, maar blijft op Frans grondgebied. In Latour de Carol eindigen ook de nachttrein uit Parijs (normaalspoor) en de lokale trein uit Barcelona (breedspoor). De meest oostelijk gelegen stationsgrensovergang vinden we tussen het Franse Cerdère en het Spaanse Port Bou. Een beamerpresentatie van Sjoerd Bekhof.



De Talgo nachttrein wordt in Cerdère door SNCF 7293 naar Port Bou geduwd.
(foto: Sjoerd Bekhof)

15 februari: STOOMLOCOMOTIEVEN BIJ NS IN DE JAREN DERTIG, DOOR EEN BRITSE BRIL BEKEKEN

In de jaren tachtig bracht de NVBS via het Engelse fotobureau *Photomatic* een reeks fotokaarten uit in formaat 9x14 cm van Nederlandse stoomlocomotieven die door Britse spoorwegfotografen in de jaren dertig op de gevoelige plaat waren vastgelegd. Hoe interessant deze foto's ook waren, het formaat was tamelijk klein.

En nu bekend is wie tegenwoordig de negatieven beheert, is het presentator Hans van Poll gelukt om van die oorspronkelijke negatieven scans in hoge resolutie te verkrijgen zodat niet alleen fraaie en grote afdrukken kunnen worden gemaakt, maar de digitale foto's ook in groot formaat op een scherm kunnen worden getoond. Bovendien blijkt dat indertijd bij de kleine foto's helaas maar al te vaak behoorlijk in de achtergrond is gesneden, de digitale afbeeldingen laten soms veel meer zien. Vanavond verplaatsen wij ons in een tijd waarin de stoomlocomotief, hoewel de neergang van de stoomtractie bij NS al is ingezet, nog een behoorlijke partij meeblaast op de spoorwegen in Nederland. Hans van Poll brengt met behulp van de Britse foto's die tijd weer tot leven en licht ook de achtergronden toe van het stoombedrijf in die tijd.



Utrecht CS, 13 juli 1935: Om 15.34 uur vertrekt loc 3903 met trein D 283 naar Frankfurt/Main. Tevoren zijn de treindelen vanuit Rotterdam/Maas en Den Haag Staatsspoor, die in Gouda aan elkaar gekoppeld werden, met loc 1713 in de Domstad aangekomen en even later liep het Amsterdamse deel met de 3900 binnen. Aan deze loc de taak de gehele trein naar Zevenaar te brengen, waar een Duitse machine het werk overneemt. Het is weliswaar een mooie en droge zomerse dag, maar toch heeft de meester de zandstrooier aangezet: de D-trein met zijn – op het houten NS-postrijtuig na – uitsluitend stalen rijtuigen van de *Reichsbahn* is geen trein waarmee de 3900 zomaar wegwandelt. Elf Duitse vooroorlogse vierassers van 40 ton of meer ledig eigengewicht plus de 35 tons P 6059 van NS vormen met reizigers en bagage aan boord al gauw een treingewicht van tegen de vijfhonderd ton. In 1935 leven we in Utrecht nog in het tijdperk van de armseinen. Pas met elektrificatie van het middennet in

1938, die een grootscheepse verbouwing van Utrecht CS met zich meebrengt, sneuvelt ook de mechanische beveiliging.

Foto: George Grigs, Rail Archive Stephenson

8 maart: EEN VERZAMELING HARZTOCHTELIJKE PLAATJES

Velen zullen bij de Harz denken aan de Harzer Schmalspurbahnen. Maar de streek had in de loop der tijden meer te bieden. In de jaren '70 van de vorige eeuw werd er nog met stoom gereden tijdens de laatste stuiptrekkingen bij de Deutsche Bundesbahn. Toen dit voorbij was, ging steeds meer de aandacht uit naar de oostzijde van de grens tussen de twee Duitslanden. Hier was veel te beleven op zowel normaal- als smalspoor, waarbij het smalspoor tot vandaag de dag erg populair is. Vanavond ouderwetse dia's gemaakt tussen Seesen en Sangerhausen, tussen Goslar en Gernrode, alles in de periode van 1975 tot 2008. Een programma met de nadruk op stoomtractie. Een dia-presentatie door Jan Strooband.





12 april: EEN SPOORWEGREIS DOOR JAPAN EN KOREA

De spreker van vanavond, Bram Stelling heeft in juni 2018 door Japan en Korea gereisd als deel van een rondreis door het oosten van Azië. Vanavond zien we indrukken van het spoorwegverkeer in deze landen. We zien niet alleen de bekende hogesnelheidstreinen maar ook het lokale verkeer en via museumlijnen ook de nodige stoom. Ook is er aandacht voor het leven in deze landen en de herinneringen aan de oorlog.



Vele stoomlocomotieven zijn bewaard gebleven. Van deze 1C2t zijn er nog zo'n 60 over, waarvan een aantal rijvaardig. Deze rijdt bij de Tobu Kinugawa museum lijn (foto: Bram Stelling)

10 mei: DOOR LAPLAND EN LANGS DE FJORDEN VAN STOCKHOLM NAAR OSLO

Gerrit Nieuwenhuis doet verslag van zijn reis in de zomer van 2013 door Zweden en Noorwegen. De reis begon in de Zweedse hoofdstad Stockholm en begon met een rit over de Inlandsbanan naar Lapland. Via de ertsspoorlijn werd Narvik in Noorwegen bereikt. Vanuit Narvik weer zuidwaarts naar Trondheim en door het fjordengebied naar

Bergen. Bekende spoorlijnen als de Raumlijn en de Flåmlijn komen aan de orde. De laatste etappe gaat van Bergen naar de Noorse hoofdstad Oslo. Van zowel Stockholm als Oslo zal het veelzijdige railvervoer met tram, metro en trein besproken worden. Delen van de reis werden veertig jaar geleden, in 1973, ook al gemaakt. Beelden van toen wisselen de foto's van 2013 af.



Trein op de Zweedse Inlandsbanan van Östersund naar Gällivare. Eén trein per dag noordwaarts en één per dag zuidwaarts, die elkaar in Sorsele kruisen.
(foto: Gerrit Nieuwenhuis, zomer 2013)