Passie voor Spoor

Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen

www.nvbs.com

NVBS-afdeling Apeldoorn

PROGRAMMA 2020

foto: Aad Griffioen

*De **NVBS** is een vereniging van en voor spoor- en trambelangstellenden: mensen met passie voor spoor! Meer dan 20 regionale afdelingen organiseren veelal maandelijks interessante presentaties door boeiende sprekers. Elke maand verschijnt het fraai geïllustreerde blad 'Op de Rails' en op de website http://www.nvbs.com staat actuele informatie over de activiteiten van de vereniging. Regelmatig worden excursies en buitenlandse reizen georganiseerd en de afdeling Jongeren onderneemt speciale activiteiten voor jonge spoorliefhebbers. De NVBS winkel heeft een groot assortiment boeken en dvd's over railverkeer. Wie boeken en documentatie zoekt, kan terecht bij de NVBS bibliotheek en de enorme collecties foto's en documenten. De Winkel, de Bibliotheek en de documentatiecentrum zijn gevestigd in 'NVBS Centraal', een gezellige ontmoetingsplaats voor spoorgeïnteresseerden in het stationsgebouw van Amersfoort, Stationsplein 43, met uitzicht op het spoor. U vindt de locatie aan de stadszijde van de hoofduitgang, daar links en bij de eerste ingang naar binnen. De openingstijden vindt u op de website. U bent van harte welkom!*

22 januari 2020

Hannoverische Westbahn

Evert Heusinkveld

DB220-033-5, D-trein voorbij Aschendorf

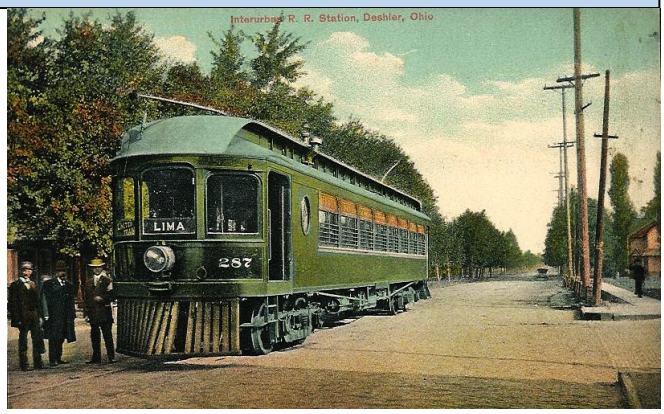
15-5-1976

De Hannoverische Westbahn Rheine – Emden werd aangelegd om de haven van Emden een goede verbinding te geven met haar achterland in het Ruhrgebied. Daarnaast was ze deel van de verbinding in het toenmalige koninkrijk Hannover van het Emsland en Ost-Friesland met de hoofdstad Hannover. Op 23 november 1854 werd het lijngedeelte Emden – Papenburg in exploitatie genomen. Op 2 mei 1856 werd Lingen bereikt en op 20 juni 1856 werd de gehele lijn officieel geopend met de gebruikelijke feestelijkheden. Wereldwijde bekendheid kreeg de lijn in de jaren 1970 toen in grote scharen fotografen en filmers het Emsland bezochten om de laatste stoomlocomotieven in normale dienst van de DB op de gevoelige plaat vast te leggen. Evert Heusinkveld schreef een boek over het wel en wee van de lijn, die men tegenwoordig meestal aanduidt als „Emslandstrecke". Aan de hand van vele afbeeldingen, foto's en kaarten, waarbij de oudste foto dateert uit 1879 geeft hij een beeld van de infrastructuur en het dienstdoende materieel vroeger en nu.

26 februari 2020

Take the Interurban

René Platjouw, bij de samenstelling geholpen door Leo de Jong



Het reusachtige Amerika werd ooit in een tijd vóór de automobiel doorsneden met ontelbare spoor- en tramlijnen. De tram in de steden drong door naar de buitenwijken, de 'Suburbs'. Het was vandaar een 'small step' (om met Neil Armstrong te spreken) naar de dorpen en steden verderop. Die interlokale trams waren vanuit kleinere plaatsen soms de enige snelle verbinding met de buitenwereld en werden met een Latijnse naam "Interurban" genoemd.

Zo snel als de Interurban lijnen tussen 1890 en 1920 werden aangelegd en feestelijk werden ingehuldigd, zo snel ook raakte de elektrische tractie in ongenade toen andere middelen van vervoer na 1910 hun opwachting maakten en meer vrijheid leken te bieden. In de USA keek (en kijkt) men vaak slechts naar het heden, waardoor veel goed openbaar vervoer verloren is gegaan.

Vanavond neem ik U mee naar het eerste begin van de Interurban en reis met U door de tijd, onderweg de technische ontwikkeling besprekend van deze grote interlokale trams. Verschillende bijzondere zaken in de 'Electric Traction' licht ik nader toe, bijvoorbeeld het enorme vrachtvervoer per tram en de industrie die op de vijfde plek kwam. Die tramindustrie trachtte terug te vechten tegen de oprukkende automobiel en bracht fraaie snelle voertuigen voort zoals de 'Highspeeds' in Indiana, de 'Bullets' in Philadelphia en de 'Electroliners' tussen Chigago en Milwaukee. Enkele grote bedrijven krijgen wat extra aandacht zoals die rond Chigago en Philadelphia en we eindigen met het grootste Interurban bedrijf van de Pacific Electric in Los Angeles.

25 maart 2020

Van Bosporus naar Rode Zee

Ron Couvee

Het Jordaanse treindeel van de Hedjaz spoorweg

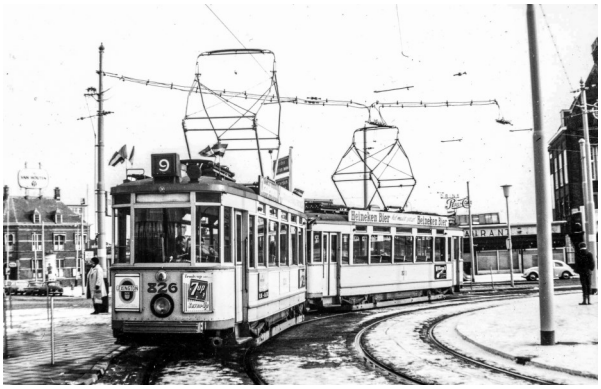
De Hedjaz-spoorlijn
In oktober 2008 maakte een groep van 42 NVBS-leden een reis naar Turkije, Syrië en Jordanië met als hoofddoel het berijden van de Hedjaz-spoorlijn. Die loopt vanaf Damascus tot in het zuiden van Jordanië. John Tapking maakte een uitgebreide film hiervan. De filmbeelden worden aangevuld met een fotopresentatie. We beginnen in Istanbul met de Aya Sofia, Blauwe Moskee, Topkapi-paleis en de Bazaar en verplaatsen ons daar per tram, metro en de funiculaire. Met de veerboot maken we de oversteek naar het door de Duitsers in 1913 gebouwde treinstation Haydarpasa aan de Aziatische kant. Via Eskiçehir en Ankara reizen we naar Adana, vlakbij de grens met Syrië. In Syrië bezoeken we Aleppo met zijn beroemde Citadel en Souq, de havenstad Latakia en de hoofdstad Damascus. Van Aleppo naar Damascus reizen we in een modern Koreaans treinstel. De werkplaats van de Hedjazspoorlijn is in Cadem (bij Damascus) en is een Walhalla voor de stoomliefhebber. Van Cadem vertrekken we per stoomtrein naar de grens met Jordanië en rijden in dit land met een andere stoomtrein de rest van de Hedjazlijn, voor zover toegelaten voor personenverkeer. Het is treurig, dat veel van de getoonde beelden van de Syrische steden in deze vorm verleden tijd zijn, veroorzaakt door de enorme verwoestingen gedurende vele jaren burgeroorlog.

22 april 2020

Haagse bluf

Aad de Meij

Als je op internet op zoek gaat naar de betekenis van Haagse Bluf kom je iets heel lekkers tegen. Namelijk een zoet toetje wat in feite grotendeels uit lucht bestaat. Het hoofdgerecht voor vanavond is geen gebakken lucht maar een luchtige chronologie over het stedelijk vervoer in en om de Residentie gedurende de afgelopen 53 jaar, met de nadruk op alles wat er in deze periode veranderd of verdwenen is. Te zien zijn onder andere: de echte allerlaatste inzet van de 800'en in de normale passagiersdienst; sloop (lees verbranding) van de laatste bijwagens op 's Gravenmade; inzet, afscheidsritten en sloop van de PCC's; de komst, de inzet en de afvoer van de eerste GTL8-trams; trams uit Rotterdam en Amsterdam te gast in Den Haag voor proefnemingen; Haagse PCC's in Rotterdam, Amsterdam en zelfs in Brussel; trams uit Hannover in dienst bij de HTM; trams in bijzondere beschilderingen en proefkleuren; sneeuwpret met 2-assige pekeltrams; enkele flinke aanrijdingen; de jubileumparade ter gelegenheid van 125 jaar tram met inzet van stoomloc Ooievaar; de manifestatie "Retourtje Leiden" ter gelegenheid van het feit dat 50 jaar geleden de laatste tramlijn Den Haag-Leiden opgeheven werd; opgeheven tramtrajecten en natuurlijk de "toen en thans"-plaatjes waarop soms ook een enkele autobus figureert.



27 mei 2020

De Baronnenlijn

Onno de Vries

Onno de Vries zal een lezing met beelden verzorgen naar aanleiding van zijn in oktober verschenen boek "De spoorweg Apeldoorn-Hattemerbroek". Deze nu geheel verdwenen spoorlijn vormde een onderdeel van de in 1889 tot stand gekomen verbinding Dieren-Zwolle. De bedoeling is, dat de geschiedenis en de betekenis van de lijn nog eens in perspectief worden geplaatst en dan wat de naoorlogse jaren betreft, in principe ook met beelden die in het boek geen plaats hebben gevonden.

Van 1950 tot 1972 was er alleen nog goederenvervoer, maar juist door de uiteenlopende soorten industrie langs de lijn was dat bijzonder gevarieerd. De vader van Onno de Vries was rond 1959/60 hoofdstationschef in Apeldoorn en spreker heeft in die tijd de gang van zaken op en rond het station heel grondig leren kennen. Ook daarover zal hij deze avond graag een en ander willen vertellen.

26 augustus 2020

De NOLS

Geert de Weger

De spoorlijn van Zwolle naar Emmen maakte ooit deel van de Noordoosterlocaalspoorweg-Maatschappij" (NOLS) evenals de nog bestaande lijnen Mariënberg - Almelo, Coevorden - Duitse grens en Zuidbroek -Stadskanaal. De textielindustrieel en tevens Tweede Kamerlid Jan Willink, nam ooit het initiatief tot de aanleg van het net van de NOLS. Zoals hij dat eerder gedaan had bij de Nederlandsch Westfaalsche Spoorweg-Maatschappij (NWS) en de Geldersch-Overijsselsche Lokaalspoorweg-Maatschappij (GOLS). De NOLS vormde in zijn opinie een belangrijk deel voor een spoorwegnet dat lag vanaf de Duitse grens bij Winterswijk tot aan de Noordzee. Het was zijn wens om de GOLS en de NWS zo veel mogelijk over eigen lijnen te verbinden met de haven van Harlingen. Het hele project bleek uitermate taai en werd waar nodig aangepast, uiteindelijk werd in 1898 de wet voor de realisatie van de NOLS door het parlement geaccordeerd. In 1901 ving de bouw aan en reeds in 1903 werd de lijn Zwolle - Ommen in gebruik genomen. Twee jaar later bereikte men Stadskanaal en werd de tak Gasselternijveen – Assen in gebruik genomen. In 1906 volgde Mariënberg - Almelo. Om in 1910 het NOLS net te vervolmaken met de aansluiting – vanuit Coevorden - op de lijnen van de Bentheimer Eisenbahn en de lijn Stadkanaal – Zuidbroek – Delfzijl. Geert de Weger geeft in woord en beeld een indruk van de ontwikkeling van de NOLS waarbij ook de opvolgers niet vergeten worden.

Noordbroek, ca 1915,

Groninger Archieven

Dalfsen 24 juni 1985, foto G.R. de Weger

23 september 2020

De NS in de jaren 80

Bart van 't Grunewold

Wie denkt dat de NS in de jaren tachtig van de vorige eeuw saai en geel waren, moet vanavond zeker naar de bijeenkomst van de afdeling Apeldoorn komen om zich van het tegendeel te laten overtuigen. Er gebeurde immers veel meer dan het alleen maar rijden met gele treinen. We namen gaandeweg afscheid van de series 1000 en 1500, van mat'46, van de Benelux-Hondenkoppen en van de rode DE1 en DE2. De locs van de serie 1100 kregen een botsneus. De series 1200 en 1300 en een aantal DE2-en kregen een levensduur verlengende revisie. Er kwamen geheel nieuwe locomotieven: de series 1600 en 6400, terwijl er nog meer SGM en ICM instroomde. Aan het begin van het decennium reden er nog blauwe getrokken treinen met plan E, K, N en W. Het einde van de jaren tachtig kende een hoogtepunt in de grootse wijze waarop het 150-jarig bestaan van de spoorwegen in Nederland werd gevierd. De jaren tachtig was een decennium waarin de NS nog een echt spoorwegbedrijf was en waarin veel te zien en te beleven viel.

Loc 1206 met een blauwe intercitytrein (Plan E-rijtuigen) bij vertrek uit Roermond in de richting Sittard, 19 augustus 1978 (foto: Bart van 't Grunewold).

Vanavond laat hij een selectie daarvan zien, waarbij de belangrijkste ontwikkelingen gedurende deze afwisselende periode ruimschoots de aandacht zullen krijgen.

Treinstel 659 komt uit de richting Geldermalsen aan te Utrecht en is gefotografeerd vanaf het viaduct van de Waterlinieweg,
7 december 1980. (foto: Bart van 't Grunewold).

28 oktober 2020

Vijf landen per Pullman

Bart van der Kruk

Het Zwitserse reisbureau Intraflug was in de jaren zeventig eigenaar van enkele Pullmanrijtuigen waarmee exclusieve treinreizen voor spoorwegliefhebbers werden gemaakt.
Uniek en legendarisch was de 11-daagse, 3200 kilometer lange rondreis door vier oostbloklanden (met als begin- en eindpunt het Oostenrijkse Wenen), met een trein bestaande uit twee Pullman- en twee Mitropa restauratierijtuigen . Via Hongarije en Tsjechoslowakije ging het naar Polen waar destijds een streng fotografeerverbod gold, maar waar nu ineens alles mogelijk bleek en de vele loktypen dit land tot het hoogtepunt van de reis maakte.
Ook een korte blik op enkele trambedrijven in de steden waar overnacht werd, ontbreekt niet in het programma, zoals o.a. in de steden Wenen, Boedapest, Kosice, Lodz, Poznan, Stettin en Dresden.
Met 120 à 130 km/h zorgden de BR 01 en 03 in de DDR voor een belevenis en ervaring van de glansrijke sneltreinjaren van weleer. Wederom via Tsjechoslowakije, waar de blauwe papegaai een hoofdrol speelde, werd Oostenrijk weer bereikt, waar de 55 deelnemers konden terugkijken op een geslaagde en zeer bijzondere reis, waarbij ook enkele smalspoorlijnen werden bereden en waarvoor in totaal 36 verschillende locomotieven, waaronder 25 stoomloks in actie kwamen.

10 PKP Ty 2 Omgeving. Nowy Sacz

25 november 2020
Finlandia
Sjoerd Bekhof

Deze keer richt Sjoerd Bekhof de focus op Finland, dat hij in 2017 en 2019 bezocht. In 2017 lag de nadruk op de reis op Finland. Het land van de duizend meren, de scheppingen van Jean Sibelius, met het beroemde Finlandia, het serviesgoed van Arabia, de telefoontjes van Nokia, maar ook van breedspoor en alleenheerschappij van de Finse Staatsspoorwegen VR. Helsinki (Helsingborg) is niet alleen de hoofdstad van het land maar ook het middelpunt van het spoorwegnet. Dit strekt zich uit naar het oosten met een drietal verbindingen met het naburige Rusland en naar het noorden tot de steden Kemijärvi en Kolari. Beide eindpunten liggen boven de Poolcirkel en worden met nachttreinen uit Helsinki bediend. In de zomer dagelijks, in de winter enkele keren per week.

1 augustus 2017 Hyvinkää Foto: Sjoerd Bekhof

7 augustus 2017 Arola Foto: Sjoerd Bekhof

De westkant van Finland ligt grotendeels aan de Botnische Golf. Daarover wordt de verbinding met de Zweedse hoofdstad Stockholm met schepen onderhouden. De spoorverbinding met Zweden bestaat uit gemengd spoor 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 op breedspoor rijdende 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. De Allegro treinstellen naar Sint Petersburg en de nachttrein naar Moskou.

2 augustus 2017 Helsinki C Foto: Sjoerd Bekhof

16 december 2020

Werk van vaste bezoekers

Vaste bezoekers van de afdelingsbijeenkomsten

Vanavond willen wij de vaste bezoekers van onze bijeenkomsten de gelegenheid geven om zelf in het kort eigen werk te presenteren. Wij vragen aan hen die iets willen vertonen, dat te laten weten in oktober of november, via e-mail apeldoorn@nvbs.com

Bereikbaarheid

Met de auto vanuit alle richtingen
Op de A1 afslag 19 Hoenderloo. Vervolgens richting Apeldoorn volgen (Europaweg).
Op de eerste kruising rechtsaf (Hoog Buurloseweg).
Aan het eind van deze weg (T-kruising) linksaf (Hoenderloseweg).
In een flauwe bocht naar rechts staat aan de linkerkant de Bronkerk en de Duiker.

Met de bus:
U kunt ons bereiken vanaf het station met buslijn 12, richting Ugchelen.
Vertrek 18:53.Uitstaphalte G.P. Duuringlaan aankomst 19:07. Vanaf de bushalte is het ongeveer 300 meter lopen. Na het uitstappen de bus in de rijrichting volgen en na 50 meter rechtsaf de G.P. Duuringlaan op. Na circa 250 meter ligt de Bronkerk met daarachter De Duiker

Looproute in Ugchelen

NVBS–afdeling Apeldoorn

www.nvbs.com/apeldoorn

NVBS-afdeling Apeldoorn
De bijeenkomsten van de NVBS-afdeling Apeldoorn worden gehouden in "De Duiker", Hoenderloseweg 10, 7339 GH Ugchelen.
De Duiker is het zalencentrum dat verbonden is aan de Bronkerk.
De bijeenkomsten beginnen om 19:30 uur en de zaal is open vanaf 19:00 uur.
De toegangskosten tot de bijeenkomsten bedragen € 3, ook voor niet NVBS-leden. Zie verder: www.nvbs.com/apeldoorn

Afdelingsbestuur

Voorzitter	: Lolke Looijenga	0648212569 / 0575-527524
Secretaris	: Leo van Engeland	0623206044 / 055-5062267
Penningmeester	: Steven Hopman	0341-420532
Afdelingsmail	: apeldoorn@nvbs.com	

Voor informatie omtrent lidmaatschap en het verenigingstijdschrift Op de Rails zie: www.nvbs.com

NVBS Actueel

Nog geen abonnee van NVBS Actueel? NVBS Actueel informeert bijna maandelijks over boeiende mensen in de railwereld, nieuws over de NVBS, railreizen en excursies. Daarnaast krijgt de lezer fototips, ideeën voor vakanties (met railideeën en nog veel meer). Ga naar http://nvbs-actueel.com/aanmelden/ om u aan te melden.