



**Nederlandse Vereniging van Belangstellenden  
in het Spoor- en tramwegwezen**



**PROGRAMMA TWEEDE HALFJAAR 2018**

**NVBS - AFDELING DEN HAAG**

## De **NVBS**

Trein en tram zijn voor veel mensen niet anders dan een vervoermiddel. Maar anderen hebben er meer dan gemiddelde belangstelling voor. Zij zijn gefascineerd door de techniek van het materieel of de regelmaat van de dienstregeling. Of zijn geboeid door de sfeer die de tram in de stad geeft, de passie voor lange treinreizen, de variatie aan locomotieven en treinstellen of de verschillen in trams. Wie zich verder in het railverkeer verdiept ontdekt steeds weer andere aspecten die de interesse wekken. Overall wonen mensen met belangstelling voor spoor en tram. Alleen al in Nederland zijn dat er vele duizenden. Een kleine 5000 van hen zijn lid van de NVBS, de grootste vereniging op dit gebied in ons land.

Het lidmaatschap, inclusief het fraaie maandblad "Op de Rails", kost bij automatische incasso € 55,- per jaar. (Voor jongeren t/m 24 jaar € 28,-). Nadere informatie over het lidmaatschap is te vinden op **www.nvbs.com** of te verkrijgen via het bestuur van onze afdeling.

### NVBS-afdeling Den Haag

In de maanden september t/m mei zijn er op de 2e, 4e en eventueel 5e maandag bijeenkomsten in de grote zaal van de **Christus Triumfatorkerk, Juliana van Stolberglaan 154, 2595 CL Den Haag**.

De zaal is geopend vanaf 19.00 uur; het programma begint altijd om 19.45 uur en eindigt omstreeks 22.30 uur. Te laat komen of te vroeg weggaan wordt door velen als storend ervaren. U wordt dus dringend verzocht tijdig aanwezig te zijn. Ter dekking van de zaalhuur en overige kosten bedraagt de entreprijs € 3,50 voor NVBS-leden. Niet-leden zijn ook welkom en betalen € 4,- entreegeld.

### Foto voorzijde

*Tram- en busdrukte (HTM-lijnen 12 en 22) op het Markenseplein in Duindorp, maart 2018; foto Kees Bal.*

### Bereikbaarheid van de zaal

Trein: vanaf Den Haag Centraal (12 min. lopen) of Laan van Nieuw Oost Indië (8 min.).

De Christus Triumfatorkerk heeft de haltes van de HTM-lijnen 2, 6 en 23 voor de deur.

HTM: tramlijnen 2 en 6, halte Oostinje.  
HTMbuzz: buslijn 23,  
halte Juliana van Stolberglaan.

Voorts:

RandstadRail 3, 4 en E: Station Laan van NOI, 8 min. lopen.

HTMbuzz: buslijn 24, halte LvNOI  
ConneXXion: buslijn 43, halte Laan van NOI

Er is ook altijd voldoende – gratis - parkeergelegenheid rondom en achter de kerk.

### Bestuur

- Voorzitter: *Paul Muré*, 070- 386 4734
- Secretaris: *Hans Haije*, Juliana van Stolberglaan 182, 2595 CM Den Haag, tel. 070- 347 8983
- Penningmeester: *Erik Herbschleb*
- Bestuurslid: *Edward Kuijper*

**E-mailadres:** *denhaag@nvbs.com*

**IBAN rek.nr.:**

**NL53 INGB 0000 6052 19**

t.n.v. NVBS-afd. Den Haag te Rijswijk.

---

## Programmaboekje

Leden die de verenigingsavonden bezoeken krijgen het halfjaarlijkse programmaboekje van de afdeling gratis digitaal (of als papieren versie) toegezonden. Ook is het programma te downloaden op [www.nvbs.com](http://www.nvbs.com)

---

## Van het bestuur

Voor u ligt nu het programma voor het tweede halfjaar 2018. Zoals altijd proberen we als bestuur weer genoeg afwisseling te brengen in de gepresenteerde onderwerpen. Dat lukt nog steeds en daar zijn wij natuurlijk heel blij mee. Presentatoren komen graag naar Den Haag vanwege het grote aantal bezoekers en de sfeer.

Als we terugkijken naar het afgelopen halfjaar kunnen we opnieuw vaststellen dat het gemiddelde aantal bezoekers iets boven de 50 per avond ligt. Dat verheugt ons iedere keer weer. En we doen ons best om dit aantal vast te houden.

Om iedereen optimaal van de presentaties te kunnen laten genieten hebben we de indeling van de zaal vorig jaar wat aangepast, zodat vrijwel iedereen aan een tafel kan zitten. Uit de reacties blijkt dat de bezoekers dit waarderen. Zo proberen we steeds om u niet alleen een interessant programma te bieden, maar er ook voor te zorgen dat u elkaar in een prettige sfeer kunt ontmoeten en contact kunt onderhouden met andere belangstellenden.

We nodigen u ook in dit seizoen weer van harte uit om onze bijeenkomsten te bezoeken! Natuurlijk mag u altijd iemand van buiten de NVBS meebrengen die een keer een bijeenkomst wil bijwonen.

En tot slot: Als u zelf eens iets wilt presenteren of suggesties hebt, laat het gerust weten! Samen met u

als bezoeker maken wij er iets moois van!

*Het afdelingsbestuur*

+++++

## **Welk programma is er vanavond?**

Kijk voor het laatste nieuws op  
[www.nvbs.com](http://www.nvbs.com)

+++++

## **Programmagegevens sept. – dec. 2018**

---

### **10 september 2018**

**Nieuwe tramontwikkelingen in Rusland**  
**Karel Hoorn**



*Samara-TOS. Lijn 5 960  
Krasnoarneyskaya ulitsa. 29 maart 2016  
Foto: Karel Hoorn.*

Na de revolutie van 1917 nam de communistische staat alle trambedrijven over. Steden met meer dan 100.000 inwoners kregen standaard een trambedrijf. Na de Tweede Wereldoorlog werden langzaam weer nieuwe trams aangeschaft, meestal van Russisch en soms Oost-Duits fabricaat. De Comecon bepaalde dat nieuwe trams vooral uit Praag moesten

komen (Tatra's van ČKD). Russische fabrieken van na de oorlog stonden in Riga, Ust-Katav en Leningrad.

Al ras bleken de Tatra-trams van betere kwaliteit dan de Russische soortgenoten van de laatste twee fabrieken. Na 2000 ontstonden weinig succesvolle joint ventures met westerse trambouwers, die de Russische industrie wel de beschikking gaven over moderne techniek. De eigen fabrieken moderniseerden hun producten en de boycot samen met de lage roebel deden de import stranden. Een aantal trambedrijven werpt zich nu op renovatie van de beste trams (meestal Tatra T3R).

De "verbouwingscultuur" kent vele voorbeelden en is eigenlijk niet bij te houden. Sinds enkele jaren is een succesvoller model (71-623) uit Ust-Katav beschikbaar dat zich over Rusland verspreidt. De infrastructuur blijft, vooral in kleinere steden, ver achter, wat vaak tot opheffingen leidt. In de bestaande bedrijven is vaak nog een grote variëteit aan rail-gebonden werkwagens aanwezig. Er is ook aandacht voor trambedrijven in de voormalige Sovjet-satellieten, waaronder Oekraïne.

-----  
**24 september 2018**

**Door onveilig sein: spoorweg-ongevallen en automatische treinbeïnvloeding**

**René Jongerius**

Spoorwegongevallen spreken tot de verbeelding en dat geldt vooral voor ongevallen als gevolg van het rijden door onveilig sein: De eenzame machinist die een fout maakt en daarmee de levens van anderen in gevaar brengt. Al vroeg kwam de roep om hulpmiddelen om het rijden door onveilig sein te verhinderen. Niet alleen spoorwegingenieurs maar ook amateuruitvinders stortten zich op het onderwerp, meestal met weinig

succes. Spoorwegdirecties hadden ook lange tijd weinig trek om te investeren in automatische treinbeïnvloeding.

In zevenmijs-stappen gaan we door de Nederlandse spoorweg-geschiedenis. Per periode bekijken we welke ernstige ongevallen zich voordeden en tot wat voor ontwikkelingen dat leidde. Na de ramp bij Harmelen in 1962 werd dat niet alleen een zaak van het spoorwegbedrijf maar ook van de nationale en zelfs internationale politiek. Zo eindigen we bij een spoorweginet dat anno 2018 vier systemen voor automatische treinbeïnvloeding kent: ATB-EG, ATB-Vv, ATB-NG en ERMTS.



*Tilburg, 1961*

-----  
**8 oktober 2018**

**Railvervoer in Duitsland, 1971/1972**  
**Harry Peters**

Tot eind jaren zestig wordt informatie over interessante spoor- en tramonderwerpen uit de Duitse Bondsrepubliek hoofdzakelijk mondeling uitgewisseld, tijdens NVBS-bijeenkomsten of voorstellingen van de verschillende Railtheaters in Nederland. Meestal gebaseerd op ervaringen van vakantiereisjes en dergelijke van medehobbyisten of vrienden.

In Duitsland zien in die tijd verschillende hobbybladen het levenslicht die ook bijzondere uitgaven op de markt brengen zoals de extra uitgave van Eisenbahn Kurier "Die



*DB-loc 023 012 met een reizigerstrein van Lauda naar Heidelberg, bij de passage van Boxberg-Wölchingen, 5 april 1972*

Dampfgeführte Zugen der DB und DR”, waarin alle treinen worden vermeld die, volgens dienstregeling, door een stoomloc getrokken moeten worden. De OV-tijdschriften “Blickpunkt Strassenbahn” en “Der Stadtverkehr” geven veel informatie over de ontwikkelingen bij de trambedrijven van de Bondsrepubliek.

Mijn kameraad Huub van Keulen en ik besluiten met deze informatie iets te gaan doen en op stap te gaan. Soms per trein en soms per auto. Vanavond wil ik u dus in feite een reisverslag tonen. Het betreft geen specifieke uitgediepte onderwerpen, doch u krijgt de resultaten te zien van onze reizen zoals wij die hebben vastgelegd. Als eerste onze treinreis naar de omgeving van Stuttgart en Ulm in Zuid-Duitsland tussen Kerstmis en Oudjaar 1971 en vervolgens een voorjaarsreis door het midden van de Bondsrepubliek in 1972. Wij bezoeken trambedrijven, verschillende spoorlijnen en Bahnbetriebswerken van de DB maar ook diverse “Nicht Bundeseigene Eisenbahnen” (private spoorwegmaatschappijen). Indien de tijd dat toelaat wil ik afsluiten met een kort Haags toetje!

-----  
**Zaterdag 20 oktober**  
**Tramrit door Den Haag en omgeving met o.a. de HTM 58 voor bezoekers van onze afdeling, 13.00 – 17.00 uur.**

-----  
**22 oktober 2018**  
**Railjournaal 2017**  
***Journaalteam Railtheater A'dam***

In deze 48<sup>e</sup> versie van het filmische jaaroverzicht van het Railtheater Amsterdam worden ruim 100 nieuwsfeiten bij spoor- en trambedrijven in binnen- en buitenland uit de periode 1 december 2016 t/m 31 december 2017 belicht.

In digitale bewegende beelden met synchroon geluid en live commentaar komen zaken als railjubilea, nieuw materieel, nieuwe/ gewijzigde/ opgeheven lijnen en andere actualiteiten in chronologische volgorde aan de orde. 35% van de projectietijd betreft spoorwegen, de overige 65% diverse trambedrijven. 43% van de beelden is opgenomen in Nederland, de overige 57% betreft railvervoer in 9 andere Europese landen, te weten: België, Bosnië en Herzegovina, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk, Polen, Tsjechië en Zwitserland.

Dit afwisselende programma bevat voor elke rail liefhebber wel iets interessants om te bekijken.

-----  
**29 oktober 2018**  
**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 eerst 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, tram-museum 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.



*Waldeisenbahn Muskau. Brigadelok 99 3317 neemt water te Bad Muskau.  
Foto: Peter Doove, 8 augustus 2004*

-----  
**12 november 2018**

**NS-Dieselvijven, 1940-1974**

***Daan Viergever en Ed Janssen***

Op 22 april 1940 vond de presentatie plaats van de DE5. Het plan was deze treinen in te zetten voor een snelle verbinding van het westen naar Noord- en Oost-Nederland. Ook zouden ze op middelgrote trajecten naar het buitenland kunnen rijden. De stellen waren geschikt voor een snelheid tot 160 km/h.

Door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog en de daarop volgende schaarste aan vloeibare brandstof, kwam van al die mooie plannen niets terecht. De door het oorlogsgeweld zwaar beschadigde stellen werden deels hersteld. In totaal zijn veertien stellen weer opgebouwd. Enkele reden nog als exprestreinen naar Groningen en Leeuwarden, maar door de elektrificatie in 1952 kwam daaraan een einde.

Van 1950 tot 1958 kwamen ze goed tot hun recht tussen Nijmegen en Vlissingen en Enschede – Roermond. Na de elektrificatie van de Zeeuwse lijn en door de instroom van de Blauwe Engelen in Oost-Nederland verhuisden de Dieselvijven naar secundaire baanvakken. We zagen ze in Noord-Holland op de lijn naar Enkhuizen, in de Betuwe tussen Dordrecht, Geldermalsen en Arnhem, in de Achterhoek naar Winterswijk en in Overijssel tussen Zwolle en Emmen. De NVBS kon in 1973 afscheid nemen met een rit naar Groningen. Een jaar later ontfermde sloper Koek in Mijdrecht zich over de stellen. Wat rest zijn nog enkele onderdelen, foto's, filmpjes en vooral herinneringen. Het Spoorwegmuseum "had al een dieseltrein".



*Amsterdam CS, 8-5-1970. DE5-treinstel 196. Dit is één van de treinstellen, die na de oorlog zijn samengesteld met gebruikmaking van overgebleven bakken van elektrische vijfwagenstellen Mat '40. Foto: Nico Spilt.*

-----

**26 november 2018**  
**Met de Trans-Mongolië Express van Moskou naar China**  
***Bram Stelling***

De presentator neemt ons deze avond mee met de "Trans-Mongolië Express" van Moskou naar Ulaan Bataar, de hoofdstad van Mongolië. Vervolgens reizen we via dit land naar Binnen-Mongolië, wat een autonome provincie van China is.



*Op 26 maart 2014 rijdt de JS 6368 door een woestijnlandschap bij Sandaoling in het westen van China. Door de winning van steenkool is het landschap hier volkomen verwoest! Foto: Bram Stelling*

Verder bezoeken we nog enkele andere plaatsen in China, waar in elk

geval in 2014 nog dagelijks stoomtreinen in gebruik waren. Dit geldt niet voor de vroegere Sovjet Unie waar uiteraard de moderne spoorwegen de aandacht krijgen. Omdat niet overal waar we willen reizen treinen rijden zullen we ook andere zaken gaan bekijken op vervoersgebied. Ook culturele zaken zullen de aandacht krijgen.

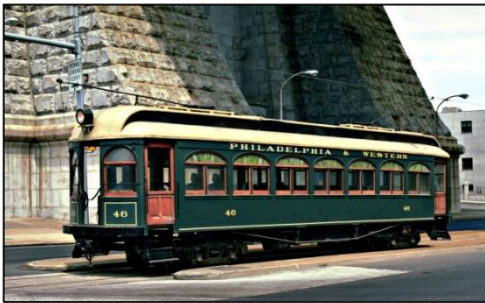
-----

**10 december 2018**  
**'Take the Interurban'**

***Leo de Jong en René Platjouw***

De eerste elektrische trams in de Verenigde Staten reden in 1884 in Cleveland (Ohio). Technische verbeteringen door Frank Sprague in Richmond (Virginia) maakten de tram - of 'trolley' in Amerikaans spraakgebruik - een betrouwbaar, comfortabel vervoermiddel voor steden, waarvan de straten toen ongeplaveid waren en nog door paard en wagen werden beheerst. De trolleylijnen werden steeds langer en gingen meer en meer ook het platteland bedienen. Daardoor werden boeren uit hun isolement gehaald en konden zij eenvoudiger hun producten in de stad verkopen. Deze interlokale trams werden interurbans genoemd. Vooral in Ohio, Indiana en California werden ze zeer populair en het netwerk groeide sterk tot circa 1910. De interurbans reden met veel hogere frequenties dan de spoorwegen, waarvan de treinen vaak slechts 1 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 het succes van de interurban. Na de Eerste Wereldoorlog had de auto het op de korte afstanden gewonnen. De modderige wegen werden geasfalteerd en de auto's werden betaalbaar. Het verval van de interurban duurde ongeveer 20 jaar en de meeste lijnen

waren voor 1940 al opgeheven. Alleen de sterkste rond Chicago en in California overleefden de Tweede Wereldoorlog, maar werden door de nieuw aangelegde autowegen en de Amerikaanse liefdesaffaire met de auto in de jaren '50 de nek omgedraaid. Slechts enkele bedrijven bleven over: o.a. de *South Shore* lijn naar South Bend en de *Philadelphia & Western* lijn (nu SEPTA) naar Norristown. In deze presentatie gaan de sprekers in op de ontwikkelingen, de belangrijkste bedrijven, het materieel en wat rariteiten. We maken een tour door de VS met de Interurban Car, de voorloper van wat we nu light rail noemen.



*Philadelphia & Western, Penn's Landing, 1990; bron: Wikipedia*

-----  
**27 december 2018**  
**VARIA-avond**

Ter afsluiting presentaties door **vijf leden** van de afdeling Den Haag. Opgave hiervoor bij de voorzitter.

-----  
**Vooraankondigingen:**

-----  
**14 januari 2019**  
**Spoorwegen op de kaart**  
**en 10 jaar NVBS-excursies**

*Presentatie door **Ronald Bokhove***

Een gedeeltelijke reprise van de avond van 11 december 2017 waar vanwege 'code rood' met veel ijs en gladheid slechts 13 bezoekers aanwezig waren. Maar het merendeel van het gepresenteerde zal toch nieuw zijn.

-----  
**28 januari 2019**  
**Wederwaardigheden in 1958**  
*Hans van Lith*

# RAILHOBBYREIZEN

Reizen voor liefhebbers van spoor- en tramwegen in combinatie met toeristische- en cultureel/historische elementen



## TOURINGCAR-, TREIN- & VliegREIZEN



ALLE INFORMATIE VINDT U OP

## WWW.RAILHOBBYREIZEN.NL

H. Kamerlingh Onnesweg 7A – 2408 AX Alphen aan den Rijn  
 Postbus 1071 – 2400 BB Alphen aan den Rijn Telefoon : 0172.434848  
 Fax.: 0172.441248 info@railhobbyreizen.nl