NVBS Afdeling Noord-Holland Noord

Programma 1e halfjaar 2027



NVBS Railvereniging van toen en nu.

Ontdek de NVBS-afdeling in de buurt!

Beste lezer,

Met voldoening kijken we terug op een geslaagd jaar 2026. De 750ste avond en de rit met barbecue tijdens ons 50-jarige bestaan waren een groot succes. In het eerste halfjaar 2027 geven **Sicco Dierdorp, Erwin Voorhaar, Peter Collet, Ger Broekema, Rudi Liebrand, Jan Tromp, Bert van der Kruk en Rienko Verboon** acte de présence. We denken opnieuw een gevarieerd programma te hebben samengesteld.

Het RTA-jaaroverzicht vonden we als bestuur niet voldoen aan onze wensen. Maar…. Het jaaroverzicht komt wel weer terug in de originele vorm van Jan Noorlander en wordt nu verzameld en gepresenteerd door uw huidige voorzitter. U krijgt daarover nog apart bericht.

Veel activiteiten zullen door de NVBS in 2027 worden georganiseerd. De NVBS-website, NVBS Actueel en de NVBS NHN mailing zorgen daarbij op een moderne digitale manier voor informatie. Daarnaast is Op de Rails het blad met achtergrond info. Kortom: **NVBS, een Railvereniging van Toen en Nu.**

Het bestuur, uw voorzitter.

Foto voorpagina,

Op 29 augustus 2026 vierden we met een grote groep leden en partners het 50-jarige bestaan van de NVBS-afdeling Noord-Holland Noord. De gezamenlijke groepsfoto werd gemaakt tijdens de excursie in Wognum met Bello en een historisch rijtuigen-set op de achtergrond.

Voorzitter: **F.B.van Sabben** Geelvinckstraat 7 1901 AE Castricum Tel: 06-12 85 40 33 f.van.sabben@gmail.com	**Penningmeester:** **J.de Jong** Westeinde 3 1674 PP Opperdoes Tel: 0227-54 56 64 bellojan@tiscall.nl	**Secretaris:** **R.Veninga** Igor Strawinskystraat 38 1544 ME Zaandijk Tel: 06-24 63 01 54 robbert.veninga@gmail.com
Email: **NoordHollandNoord@nvbs.com**	**Stationsrestauratie Museumstoomtram** Van Dedemstraat 8 1624 NN Hoorn	Aanvang 19:30 uur Bijdrage in de kosten **€ 3,00 cash**

Belgische verhalen van Toen

Presentatie: Sicco Dierdorp

Dinsdag 12 januari 2027

19:30 uur, stationsrestauratie SHM Hoorn

Al vanaf jonge leeftijd ontwikkelde het Zwolse bestuurslid Sicco Dierdorp een passie voor de spoorwegen in België. In die tijd werd daar soms een beetje vreemd tegenaan gekeken: er waren in Nederland niet veel lotgenoten. Het eigen land, Duitsland of de meer gekende vakantielanden hadden de voorkeur.

België kenden de meesten toch enkel van de passage op doortocht, waar je aan de wegen en omgeving precies kon zien waar je de grens overstak. Voor wat betreft de treinen was het vooral ‘een verouderde bende’ vergeleken met het relatief moderne Nederlandse spoor. In Roosendaal kwamen donkergroene blokkendozen de grens over, in Neerpelt werden met stoom verwarmde dieseltreinen nog vanuit seinhuizen het station in- en uitgeleid en in de Ardennen leken de stationnetjes in de tijd bevroren sinds de jaren stillekes. Toch is het precies die cultuurshock die het land enorm interessant maakt, niet alleen als spoorland.



Een boeiende geschiedenis met sterke invloeden van de Europese industriële revolutie en voortdurende politieke strijd leidde tot een ongekend dicht spoorwegnet. Een net dat in de loop van de jaren steeds verder inkromp, maar niet zonder strijd. De Belgische geschiedenis en cultuur bleef nog jaren, zichtbaar en minder zichtbaar, voortleven in het spoor. Zo is er nu bij elke spoorlijn, al verdwenen of niet, wel een bijzonder verhaal te vertellen. In deze presentatie zal een aantal van deze verhalen verteld worden, geïllustreerd met kaarten en foto's uit het verre en recentere verleden.



Het verhaal begint met een korte geschiedenis: hoe is het nou allemaal zo gekomen. België had zo'n dicht spoorwegnet en stations met veel grandeur, maar toen kwam er het verval. Dan gaan we op reis naar een aantal locaties en lijnen waar een interessant verhaal over te vertellen is. Een verhaal over een vergeten spoorlijn naar Nederland waar het tracé op vier plekken werd gewijzigd. Of een 'Kanonenbahn' door een grensgebied met een geopolitieke geschiedenis van wereldbelang. We kijken naar treinen waar je liever niet te dichtbij in de buurt kwam, maar toch dag in dag uit dwars door een grote stad reden.

En natuurlijk zien we die typische Belgische spoorsfeer, waar je op de grote stelplaatsen nog gewoon kon rondstruinen op een zaterdag, waar de gemiddelde machinist je meevroeg in de cabine en waar soms de lokale stationschef nog wel 'wat kon regelen'. Een speciale voorkeur is er daarbij voor de onbekende, vergeten lijntjes die vaak verrassend boeiende verhalen uit het verleden hebben. Lijntjes die anno 2024 op grote schaal niet meer bestaan, ook in België niet meer.

London, Kris Kras.

Presentatie: Erwin Voorhaar

Dinsdag 2 februari 2027

19:30 uur, stationsrestauratie SHM Hoorn

Een reis in en om Londen per trein, tram en bus in heden en verleden. Vanavond nemen we u mee naar een stad die we allemaal wel kennen: Londen. Maar kennen we het écht zo goed? Mijn ervaring is simpel: bij elk bezoek kom je weer iets nieuws tegen. U zult dus vanavond ook van de ene in de andere verrassing vallen en merken dat er ook net buiten de stad heel veel te beleven valt voor de openbaarvervoerliefhebber.



2025 loco parade The Bluebell Railway 65-jarig bestaan

We duiken ook diep in de ingewikkelde geschiedenis van trein, tram, metro, trolleybus in deze stad en we bezoeken museumlijnen die op een uurtje rijden van de hoofdstad liggen: de Bluebell Railway, de Spa Valley Railway, de Mid-Hants Railway, de Great Western Railway-gerelateerde musea in Didcot en Swindon maar natuurlijk ook de enorme collectie van het London Transport Museum in hartje stad. Zo hier en daar zult u ook wat van de andere hobby's van de spreker tegenkomen.



London United 159 gerestaureerd te Crich



Oudste Tube 1972 stock Bakerloo Line

Hopelijk heeft u, na het zien van dit programma, zin gekregen om ook eens naar deze metropool af te reizen. Vergeet niet: *When a Man is tired of London, he is tired of life*!

Met de NVBS naar Japan in 2024

Presentatie: Peter Collet

Dinsdag 23 februari 2027

19:30 uur, stationsrestauratie SHM Hoorn

Met deze presentatie maken we een reis door het midden en zuiden van de Japanse eilanden Honshu en Kyushu. We bezoeken de steden Tokio, Toyohashi, Toyama, Kyoto, Izumo, Hiroshima, Nagasaki, Kumamoto, Beppu en Osaka.



Nagasaki 26-05-2024 JRK N700S-8000 stel Y 3 bij aankomst uit Takeo onsen

We verplaatsen ons soms per stoomtrein, maar vaker met de Shinkansen. Ook reizen we via het smalspoor van talloze particuliere maatschappijen en over steile, trage bergtrajecten. In een aantal steden komt bovendien het tramnetwerk uitvoerig aan bod. Natuurschoon ziet u in deze presentatie daarentegen vrijwel niet.

Wel passeren er vele typen en kleuren materieel de revue. Japan is immers rijkelijk voorzien van spoorwegen, met in totaal meer dan 250 verschillende spoorbedrijven.



Enoshima 14-05-2024 50 - ..



Toyohashi 16-05-2024 emr 3203 – 786

Dit verslag is mijn persoonlijke belevenis van de NVBS-excursie naar Japan in mei 2024. Aangezien we met 33 deelnemers waren, zijn er natuurlijk nog vele andere verslagen mogelijk.

Met de dieseltrein van Groninger Ommeland tot Limburgs heuvelland.

Presentatie: Ger Broekema

Dinsdag 16 maart 2027

19:30 uur, stationsrestauratie SHM Hoorn

We beginnen dit programma bij het personenvervoer op de noordelijke nevenlijnen in de jaren 70 toen NS daar nog heer en meester was. Daarna zakken we af richting Zwolle met de diensten naar Kampen, Enschede, Emmen en Almelo-Mariënberg.

Via Hengelo en Zutphen komen we in de Achterhoek terecht. Via Arnhem en Nijmegen reizen we naar het zuiden over de Maaslijn richting Zuid-Limburg. Ook de grensoverschrijdende verbindingen met dieseltractie worden niet vergeten.



Nijmegen -Tiel - Geldermalsen en Geldermalsen - Dordrecht komen eveneens aan bod. We eindigen bij "het dieseleiland" tussen Amsterdam en Hoorn - Enkhuizen.



Naast de NS-tijd komen de treinen in beeld van Noordned, Arriva, Breng, Connexxion, Syntus en Veolia om het dieselplaatje compleet te maken.

Kortom: we maken een reis door de tijd van zo'n 50 jaar, dieselend door Nederland!

Railgoederen in beweging deel 1

Film Presentatie: Rudi Liebrand

Dinsdag 6 april 2027

19:30 uur, stationsrestauratie SHM Hoorn

Een avond met uitsluitend filmbeelden, gemaakt tussen 2005 en 2026. Voor de pauze gaat het over binnenlands vervoer: het vervoer van, naar en bij Tata Steel in Beverwijk, vervoer in het cluster Arnhem met o.a. een cabinerit met de Bocholter Eisenbahn (alles verleden tijd) en in Twente (bijna gestopt). Na de pauze komen zware treinen in het buitenland aan de beurt, de zinkertstrein in het zuiden des lands van Antwerpen naar Budel, het rangeren van torpedowagens met vloeibaar ijzer bij Völklingen en de zware ertstreinen in Noord-Zweden. Mogelijk is er nog ruimte voor een korte railquiz.



De BEG bij Corus in Arnhem Goederen juli 2005 - Rudi Liebrand



Völklingen 26 juni 2021 – Rudi Liebrand

Nord-Süd S-Bahntunnel Berlijn / Draaistroom in Italië

Presentatie: Jan Tromp

Dinsdag 20 april 2027

19:30 uur, stationsrestauratie SHM Hoorn

Berlijn kent al van oudsher een uitgebreid openbaarvervoernetwerk, waarin de bijna volledig boven de grond verlopende S(chnell)-Bahn een bijzondere plaats inneemt, naast de U(ntergrund)-Bahn. In de twintiger jaren bestond deze S-Bahn uit een ring rond de oude stadskern, een oost-westlijn (de Stadtbahn op een viaduct) en uitlopers naar de voorsteden.



Potsdamer Platz 1936 - Bouw van de tunnel

Maar een noord-zuidverbinding ontbrak. Deze werd in twee gedeelten - tussen 1934 en 1939 - vanwege de dichte stadsbebouwing in een tunnel aangelegd. De bouw was gecompliceerd vanwege kruisende U-Bahntrajecten en waterlopen, zoals de Spree en het Landwehrkanal.

Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog werd de tunnel opgeblazen en liep deze vol water. Na 1945 kwam de dienstuitvoering van de S-Bahn in handen van de DDR. Tijdens de bouw van de muur bleef de tunnel in gebruik bij het West-Berlijnse deel van de S-Bahn maar werden alle stations onder het oostelijk stadsdeel gesloten, behalve Friedrichstrasse dat fungeerde als oost-west transitiepunt. Na de Wende in 1989 werd de tunnel in gedeelten gesaneerd. Op dit moment is in het kader van het project S21 een tweede tunnel in uitvoering.

Draaistroom in Italië

Rond de eeuwwisseling was de elektrificatie van spoorwegen in opkomst. In Noord-Italië werd gekozen voor een draaistroomsysteem met een gecompliceerde dubbele bovenleiding maar eenvoudige en robuuste aandrijving. Al in 1902 werden enkele lijnen in gebruik genomen en al spoedig ontstond een uitgebreid netwerk, waarbij ook de Simplontunnel naar Zwitserland en de Fréjus-tunnel naar Frankrijk met dit systeem werden uitgerust. Ook de Brenner Pas was tot de grens van een draaistroomsysteem voorzien. Daarmee had het net een omvang van bijna 2000 km bereikt.



Pontedecimo ten noorden van Genua, 1910.

Vlak voor de Tweede Wereldoorlog werden al enkele trajecten omgebouwd naar gelijkstroom 3000 V dat als standaard in Italië wordt toegepast. Na 1945 werd het net weer opgebouwd (behalve de Tenda-lijn in noordwest Italië) maar ook steeds verder ingekrompen totdat in 1976 het laatste deel bij Cuneo werd omgebouwd. Het gebruikte materieel was dermate robuust dat veel locomotieven het meer dan zestig jaar hebben uitgehouden.

Tussen Lolland en Lapland

Presentatie: Bert van der Kruk

Dinsdag 11 mei 2027

19:30 uur, stationsrestauratie SHM Hoorn

De aankondiging ***"Stoomtraktie boven de poolcirkel"*** was aanleiding om in 1982 een rondreis door Denemarken en Zweden te maken.



DSB Nohab's te Fredericia.

Landen waar toen nog veel materieel uit de vijftiger jaren in dienst was. De reis begint in Denemarken waar de bolle neuzen en de Lyntogs nog

actief waren en er door de vele eilanden een uiterst effectieve samenwerking was tussen spoorwegen en veerponten, zoals op de belangrijke verbinding tussen Nyborg en Korsør.



DSB Lyntog te Struer.



Veerdienst Nyborg-Korsør.

Ook in Zweden werd er een klein stukje gevaren op het 150-jarige Gotha kanaal, waar we, heel toepasselijk, met een stoomtrein naar toe reisden. Stoomtraktie was er ook bij enkele smalspoor museumlijntjes die we natuurlijk bezochten.

Tijdens deze afwisselende reis naar het hoge noorden waren de bezoekjes aan het spoorwegmuseum te Gävle en de werkplaats in Luleå minstens zo interessant.



Midnight Sun Special Inlandbaan bij Storån.

Opvallend was wel dat bij de Zweedse Spoorwegen nog meerdere series stangenelokken in dienst waren, maar die zouden spoedig worden afgelost door de nog volop in aflevering zijnde elokserie Rc.

Hoogtepunt was ongetwijfeld de 7½ dag durende treinreis met de door meerdere stoomlokken getrokken ***"Midnight Sun Special"*** van Narvik naar Göteborg met onderweg nog verschillende verrassingen, met o.a. een kijkje bij de ertsmijn in Kiruna. Ook het passeren van de poolcirkel ging niet onopgemerkt voorbij.

In totaal werden ruim 6000 treinkilometers afgelegd en zagen we 14 lokken onder stoom + een stoomrijtuigen.

De Gooische Stoomtram bracht vooruitgang én gevaar: van verbinding tot ‘Gooische Moordenaar’

Presentatie: Rienko Verboon

Dinsdag 1 juni 2027

19:30 uur, stationsrestauratie SHM Hoorn

Het geluid van de stoomfluit kondigde vanaf 1881 een nieuwe tijd aan in het Gooi. Met de komst van de Gooische Stoomtram werden dorpen verbonden met Amsterdam, kwamen handel en toerisme op gang en raakte de streek steeds minder geïsoleerd. Maar de tram kreeg ook een beruchte reputatie. Door de vele ongelukken werd hij al snel de ‘Gooische Moordenaar’ genoemd.



De tram wordt bewonderd, Huizen 1917-1925

Over die bijzondere geschiedenis vertelt Rienko Verboon van de Historische Kring Huizen op Dinsdag 1 juni 2027. Onder de titel *Een reis per (stoom)tram naar en door ’t Gooi* neemt Rienko bezoekers mee naar de tijd waarin de stoomtram zijn intrede deed.

De eerste tram reed in 1881 door de streek en veranderde niet alleen de manier waarop mensen reisden. Verboon gaat tijdens zijn lezing in op de geschiedenis van de tram, de ongelukken en de invloed op het landschap en de samenleving. Ook spreekt hij over de sporen die deze periode in het huidige Gooi heeft achtergelaten.



Beschrijving: De stoomtram van de GoTM van Bussum naar Hilversum via Huizen, bestaande uit de gehuurde locomotief NTM 50 en de personenrijtuigen NS C 551, GoTM 301 en 22, in het tramstation van Laren (NH). De foto is gemaakt op Tweede Pinksterdag en de nieuwe route, via het herlegde traject Huizen - Laren, is sinds zaterdag 23 mei 1942 in gebruik. Fotograaf:Voerman, J.



Grote en kleine motorwagens ontmoeten elkaar, Naarden Abri, 1 februari 1936



Bij de foto: Het bij de Museumstoomtram bewaarde materieel van de Gooische Stoomtram, Wognum, 2 augustus 1992, foto Rienko Verboon.

Modelbouwavond

Coördinator: Jan de Jong

Dinsdag 22 juni 2027

19:30 uur, stationsrestauratie SHM Hoorn

Ook dit jaar wordt de modelbaan van de NVBS Spoorgroep Noord-Holland Noord weer opgesteld. Het “Hondenbot” zal weer bij mooi weer buiten onder de kap worden opgesteld.

Hierop kan de rechtgeaarde modelspoorder zijn nieuw aangeschafte en/of zijn zelf gemodelleerde modellen weer nieuwe kilometers laten maken, op de analoge – of digitale baan (DC of AC) in zowel HO als schaal N.



De modeltreindienstregeling voor al deze modeltreinritten wordt zoals ieder jaar door de model-spoorders zelf in overleg vastgesteld.



Modelbouwavond in 2026. Grote en kleine modellen ontmoeten elkaar.

Samenstelling en productie van het programma

Rob Veninga, Jan de Jong en Frans van Sabben