

Programma afd. Den Haag – voorjaar 2026

12 januari 2026

Diverse tramfilms - jaren '50, '60 en '70

Ton Pruissen

Op deze eerste afdelingsavond in het nieuwe jaar toont onze presentator ditmaal een TRAM-filmprogramma. Het betreft:

Trams im Wirtschaftswunderland – West-Duitsland in de jaren vijftig.

Trams zu Ulbrichts Zeiten – DDR in de jaren zestig en zeventig.

Waterland Express - Van Volendam naar Amsterdam, zomer 1956.

Alle films zijn door de presentator bewerkt en gemonteerd, en het zal niet verbazen dat enkele filmopnamen van zijn hand zijn: rond Berlijn.



Chemnitz 1984



Jena 1995

26 januari 2026

Railvervoer in Zwitserland

Tom Tand

Vanavond gaan wij kijken naar het Zwitserse railvervoer. Dit doen wij aan de hand van thema's zoals Stations, Reizigers, Spoorwijdten, Beveiliging, Tractievormen, Tunnels en Bruggen.

Door de centrale ligging in Europa komt er Zwitsers materieel in het buitenland en buitenlands materieel in Zwitserland, en we bezoeken de vele grensovergangen. We zien ook bijzonder vervoer (o.a. water, wijn en bier). Er is ook aandacht voor de omgeving waarin de voertuigen rijden, in steden, dorpen en de fraaie natuur, maar die natuur zorgt ook wel eens voor overlast. Treinen vormen de basis, maar ook trams komen regelmatig aan bod. In Zwitserland is dit onderscheid niet altijd even

duidelijk. Soms rijden er treinen door de straten, heden ten dage nog steeds.

De foto's dateren vanaf midden jaren '50 van de vorige eeuw tot heden. In dit railvervoerland bij uitstek is in deze periode van 70 jaar veel materieel verdwenen. Hieraan is geen apart hoofdstuk gewijd, dat zou veel te veel ruimte vergen, maar er komt heel vaak verdwenen materieel in beeld, zodat u toch kunt zien wat er allemaal geweest is. Wél bij elkaar gezet zijn verdwenen maatschappijen en trajecten, alsmede materieel dat elders een tweede, derde of zelfs vierde leven kreeg. Ten slotte komen wij in hogere sferen met tandradbanen en kabelspoorwegen en volgen we het traject Visp – Zermatt – Gornergrat, de Berninabahn en de lijnen in het Jungfraugebied in het Berner Oberland.



"Elephant" Ce4/4 nr. 321 met bijwagen 687 te Zürich. Foto: Tom Tand

9 februari 2026

Museumtrams en 50 jaar museumtramlijn in Amsterdam *Karel Hoorn & Hans de Meij*

Het totale aantal museumtrams dat - wel of niet rijdend - in Amsterdam is geweest, of nog is, grenst aan het ongelooflijke. In dit programma zult u er ca.150 tegenkomen!

Met uitzondering van de 144 (voor het spoorwegmuseum) zijn museale activiteiten m.b.t. de Amsterdamse tram altijd met een particulier initiatief begonnen. Gemeente en GVB hadden weinig interesse, dit in tegenstelling tot de HTM en de RET. De belangrijkste initiatieven waren Het trammuseum in Weert en het bewaren/kopen van wagens in de 60-er jaren. Een groot aantal wagens werd gestald op NS-sporen, het langst in Hoorn. In 1973/74 concretiseerde zich de mogelijkheid van een

museumlijn op een deel van de Haarlemmermeerspoorweg, eveneens een particulier initiatief. Ir. Ossewaarde, de nieuwe GVB-directeur, schaarde zich achter dit plan. Het eerste stukje, tot aan de ring(spoor)dijk, werd geopend op 20 september 1975. In fasen werd de nog aanwezige spoorlijn geëlektrificeerd totdat in 1997 een volwaardige museumlijn van ca. 7 kilometer elektrisch te berijden was. Nederlands trammaterieel werd aangevuld met buitenlands, waarbij de Weense "werkpaarden" het meest opvielen. In de stad fungeerde het AOM als exploitant van bijzondere diensten hetgeen een onverwacht beeld van binnen- en buitenlandse trams in de passagiersdienst opleverde. Eind tachtiger jaren sprongen medewerkers van de museumorganisaties vaak bij in de normale passagiersdienst, geregeld ook met eigen museumwagens. Inzet van alle soorten trams tijdens evenementen maakten deze tot een waar feest voor de liefhebber..

Verzamelen is tamelijk gemakkelijk, onderhouden en onderbrengen zorgde voor grotere problemen. Voor en tijdens de ontruiming van het Havenstratterrein in 2024 is dan ook een grote sanering van het (buitenlands) materieelpark doorgevoerd. De nu aan twee zijden afgekapte lijn moet haar inkomsten inmiddels met stadsritten verdienen.



Wiener Lokal Bahnen A259 + 55 + 42, Nieuwezijds Vbg-wal, 30-8-'87

23 februari 2026
Grensoverschrijdende beelden
Aad de Meij

Een beladen titel voor een onschuldige presentatie. In dit programma nemen we een kijkje op spoor- en tramlocaties buiten onze landsgrenzen in de periode vanaf 1966 tot heden, die in beginsel op één dag met het OV, de auto of de bromfiets te bereiken waren.

Toen uw presentator nog een schoolgaand en beginnend railhobbyist was, ontbrak het nog aan de financiële middelen en vrije tijd om grensoverschrijdende railtrips te maken en beperkten binnenlandse trips zich meestal tot uitstapjes binnen de regio. Tijdens de schoolvakanties bood een voordelig 8-daags treinabonnement de mogelijkheid alle delen van het land te bezoeken en met een aanvullend treinkaartje vanaf de grens tot Aachen Hauptbahnhof ging een heel nieuwe wereld open. De eerste stoomloc verscheen voor de lens van de geleende 6x6-camera en met tramlijn 12 werd een slag naar de grens bij Vaals gereden. Dagtrips naar België met een collega-railhobbyist, die over een auto beschikte, leverden de eerste beelden op van de buurtspoorwegen en de aandoenlijke drie-assige stadstrammetjes van Gent.

De school werd verlaten, de eerste heuse job diende zich aan en vervolgens ook de eerste eigen auto (FIAT 600), waarmee de nodige grensoverschrijdende railtrips konden worden gemaakt. U kunt een samenvatting tegemoet zien van dergelijke trips naar Engeland, België en West-Duitsland, waarin we zowel in het verleden als in het heden locaties bezoeken en met elkaar vergelijken door middel van de welbekende "toen en nu-plaatjes".

Er zit geen specifieke tijdslijn in dit verhaal, maar we reizen geografisch gezien vanuit Zuid-Engeland via een omtrekkende beweging door België naar het noordwesten van Duitsland. Op de reisplanner staan o.a. Canterbury, Hythe, Antwerpen, de Kustlijn van Knokke naar de Panne, Gent, Brussel, Charleroi, Mons, Moresnet, Köln, Aachen, Kranenburg, München Gladbach, Hohenbudberg, Bochum, Mülheim, Essen, Düsseldorf, Wuppertal en het stoombolwerk Rheine en omgeving.

Een evenredige mix met opnamen van treinen, trams en een enkele trolleybus, zowel in zwart-wit als in kleur.



Aachen Hbf. De DE-2 naar Nederland verdween in 1999

De Kanaaltunnel bij Folkestone, 2011



Aachen in 1967. Lijn 12 naar de grens bij Vaals

9 maart 2026
Trams in Oost-Europa
Bert van Raaij

In deze presentatie gaan we van Budapest in Hongarije naar Tallinn in Estland. In 1982 maakte ik een treinreis naar het toenmalige Tsjechoslowakije. Dit was mijn eerste kennismaking met het communistische Oostblok. Veel (auto-)reizen zouden daarna nog volgen.

We bezoeken de trambedrijven van diverse steden in Hongarije (o.a. Budapest en Szeged), Tsjechië: Praag, Pilzen, Most en Brno), Slowakije (Bratislava en de Hoge Tatra), Polen: Poznan, Wroclaw, Lotz, Gorzow Wielkopolski, Szczecin, Elblag en Grudziadz, en de Baltische staten (Vilnius, Daugavpils, Liepaja, Riga en Tallinn). Ook de omgeving waarin de trambedrijven functioneren krijgt volop aandacht. Bijna allemaal eigen foto's, gemaakt tussen 1982 en 2019.

De bijgaande foto's zijn gemaakt in Budapest (li.b.), Pilzen, Poznan en Daugavpils (re.o.)



23 maart 2026
Naar het land van Uncle Sam in 1988
Bert van der Kruk

In 1988 maakte de NVBS met twee groepen een 3- resp. 4-weekse reis door Amerika, die begon in het Canadese Toronto en eindigde in San Francisco. Frits van der Gragt had een boekwerk van 104 pagina's gemaakt met daarin alle info over wat we onderweg zouden kunnen zien. Onmogelijk dus om dat allemaal in zo'n korte tijd te kunnen doen, maar er was voor elk wat wils. Het werd een zeer gevarieerd en afwisselend programma met zowel trein, tram en natuur, waarbij we met de bus en Amtraktreinen door dit immense land reisden.

Stoomtractie zagen we o.a. op de tandradlijn naar Mount Washington, in het Wilde Westen, en Shay-lokken op bosspoorwegen. De treinen waarmee wij reisden werden door zowel diesel- als elokken getrokken.

In enkele steden was de stadstram nog aanwezig of nieuw in bedrijf. De subway in Chicago op de viaducten in de *Loop* met een groot kruispunt was heel bijzonder. Bij het bezoek aan meerdere musea werden nog veel rijvaardige tramveteranen en van die beroemde interurbans aangetroffen. In San Francisco was een rit met de ook al bejaarde kabeltrams zeker een belevenis. Zelfs in Disneyland, waar de deelnemers een heel leuke dag

beleefden, zijn er meerdere vormen van openbaar vervoer. De prachtige natuur werd in enkele nationale parken bewonderd, met als hoogtepunt de zonsondergang in de Grand Canyon. Kortom een fantastische reis.



Olmstedt Falls, 8 okt. 1988

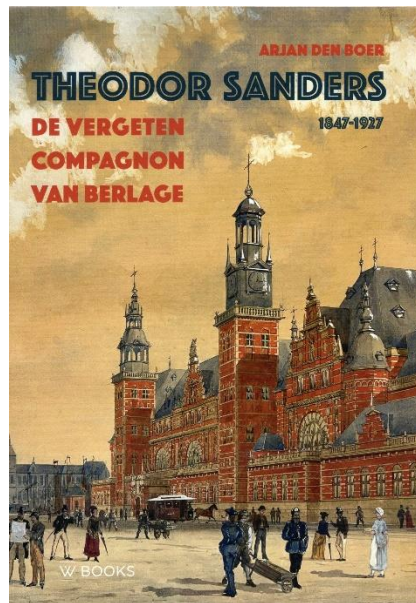


Amtrak in Philadelphia, 3 okt. 1988

13 april 2026

Theodor Sanders, de vergeten compagnon van Berlage

Arjan den Boer



Als architect, spoorwegingenieur en ondernemer zette Theodor Sanders (1847-1927) zich onvermoeibaar in voor de vooruitgang op technisch, economisch en maatschappelijk gebied.

Opgeleid in Delft en Wenen, bouwde hij villa's in Apeldoorn en Baarn. Sanders droeg bij aan de opbloei die Amsterdam eind 19e eeuw doormaakte, een leertijd voor zijn jongere compagnon Berlage. Met internationale zakenpartners begon Sanders panorama's en panoptica die leerzaam vermaak boden aan Amsterdammers, Kopenhagers en Parijzenaars. Ook ontwierpen Sanders en Berlage 's lands eerste sportcomplex.

Als spoorwegondernemer legde Sanders tram- en lokaalspoorwegen aan. Zijn [Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij](#) ontsloot het Waterland en bracht het toerisme naar Marken en Volendam. Op Sicilië begeleidde hij de aanleg van het spoor rondom de Etna. Zij aan zij met zijn vrouw Cateau Huidekoper streed hij voor geboortebeperking, vrouwenkiesrecht, arbeidersrechten en onderwijsvernieuwing.

De auteur van het bijna 500 bladzijden tellende boek kan boeiend vertellen over Sanders, toen al een netwerker met interesse voor railvervoer. We krijgen tegelijk ook een indruk hoe Amsterdam aan het einde van de 19e eeuw bestuurd werd. De auteur/presentator zal een aantal boeken ter verkoop meenemen.

11 mei 2026

Scenic Britain, Liverpool e.o. & Wales, een terugblik
Frans van Sabben

Van 17 tot 25 juni 2024 organiseerde de SNE een 9-daagse Flexreis naar Liverpool aan de Ierse Zee. Een uitgelezen mogelijkheid om het Engelse landschap met diverse spoorlijnen te bezoeken.

Vanavond ziet u in de presentatie hoe we met de Eurostar naar Londen rijden en met de Avanti West Coast aankomen op Liverpool Lime station. Het spoornet in Noord-Engeland is fijnmazig en met de "Coast and Peaks 4 in 8 Day Rover" is daar veel gebruik van gemaakt.

Met deze regiopas reden we naar de Llangollen Railway net over de grens met Wales en de East Lancashire Railway ten noorden van Manchester. Op de vrij te besteden dagen werd de Ffestiniog & Welsh Highland Railways in Wales en de Great Orme Tramway in Lladudno bezocht. Voor de tramliefhebbers stond een museumrit langs de kust in het mondaine Blackpool op het programma.

Liverpool, de havenstad aan de Mersey - vooral bekend geworden door de Beatles - komt zeker ook aan bod. Het oude havengebied waar ooit de Overground Railway heer en meester was heeft de laatste jaren een ware transformatie ondergaan.

Een echte Cumbrian Mountain Express stoomrit naar Carlisle en terug over de fameuze Settle-and-Carlisle-Railway mocht natuurlijk niet ontbreken.

Kortom, na 9 dagen en een vracht aan foto's volgt nu voor u de presentatie als terugblik op een succesvolle SNE Flexreis naar Scenic Britain.



Blackpool, 24-6-24



Tengmere, loc 34067 met Carlisle Cumbrian Mountain Express, juni 2024

8 juni 2026
Overheid en spoorwegen
Gerrit Nieuwenhuis

De relatie tussen de overheid en de spoorwegen is boeiend. Die relatie is sinds het ontstaan van de spoorwegen voortdurend aan het veranderen. Tegenwoordig praten we over marktwerking en de meningen daarover zijn uiteenlopend.

Bij het ontstaan van de spoorwegen werden de bouw en exploitatie van spoorwegen aan het particulier initiatief en het bedrijfsleven overgelaten. In landen om ons heen was dat vaak anders en bemoeide de staat zich met de aanleg van spoorlijnen. Pas in de tweede helft van de negentiende eeuw waren er redenen om ook in Nederland meer staatsbemoeienis te krijgen. Bescherming van reiziger en verlader, veiligheid van het treinverkeer en sociale aspecten van het personeel dwongen de overheid tot regelgeving. In de Eerste Wereldoorlog waren er militaire redenen die mede leidden tot de werkmaatschappij Nederlandsche Spoorwegen en uiteindelijk tot het ontstaan van de N.V. Nederlandse Spoorwegen. Vanaf 1990 werd de marktwerking geïntroduceerd, wat heeft geleid tot een nieuwe inrichting en organisatie van de spoorwegmarkt.



*Arriva, Veolia, Breng en Syntus bij "85 Jaar NVBS";
Beekbergen, 8 oktober 2016. Foto: Gerrit Nieuwenhuis*