



Eemland@nvbs.com

passie voor spoor

***Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het
Spoor- en tramwegwezen
Stationsplein 43 -2
3818 LE AMERSFOORT***

www.nvbs.com



Afdeling Eemland

Programma 2019

donderdag 10 januari

Trams in oostelijk Duitsland, verleden en heden

Deel 1: Berlin, Brandenburg en Mecklenburg-Vorpommern

presentatie: Bert van Raaij

In deze presentatie bezoeken we het midden en het noordelijke deel van de voormalige DDR. Deze socialistische arbeidersstaat, die van 1949 tot 1990 heeft bestaan, bleek al snel niet het snel stijgende welvaartsniveau van de Bundesrepubliek in het westen van Duitsland te kunnen bijhouden. In de jaren 80 maakte de socialistische heilsstaat zelfs een sterk verarmde indruk.

Een auto was voor velen nog een onbereikbare luxe en de meeste mensen waren aangewezen op het openbaar vervoer. In de steden namen trams een belangrijk deel van het vervoer voor hun rekening. Het trammaterieel was vaak oud en versleten en modernere Tatra-stellen kwamen pas vanaf de jaren 70 op de baan.

Na de hereniging van de twee Duitslanden in 1990 werd de infrastructuur gemoderniseerd naar Westduits voorbeeld. Ook het trammaterieel werd vernieuwd. Hoewel de passagiersaantallen terugliepen zijn er veel tramlijnen en bedrijven blijven bestaan.

In mijn verhaal kijken we niet alleen naar de diverse tramtypes, maar ook naar het bijbehorende straatbeeld dat na de "Wende" sterk veranderde.

De oudste plaatjes dateren uit de jaren 60 van de vorige eeuw en de nieuwste uit 2018.



boven: Berlijn 1986;
onder: Rostock 1991.

boven: Plau 1991.
onder: Schwerin 2016.

donderdag 14 februari

Trams in het Wirtschaftswunderland

presentatie: Marco Moerland

Kort na afloop van de Tweede Wereldoorlog keerde de tram terug in het verwoeste Duitsland. Terwijl de steden nog in puin lagen, tingelden de trams alweer door de straten. In een fascinerend hoog tempo herstelde de in 1949 opgerichte Duitse Bondsrepubliek zich van de oorlogsschade. Gelijktijdig met de toenemende welvaart verdween de tram uit de kleinere steden. In dezelfde periode vervingen busdiensten de elektrische streektrams op de interlokale verbindingen. In de Jaren van het Wirtschaftswunder reizen we aan de hand van zwart-witbeelden van Flensburg in het noorden naar Freiburg en Lörrach aan de Zwitserse grens. We bezoeken bekende maar ook bijna vergeten trambedrijven. Herstelde oude tweeassers, op dat moment nieuwe KSW- en Aufbau-trams maar ook de eerste moderne Grossraum- en gelede wagens zorgen voor een aangename variatie in het tramlandschap.



Wuppertal, circa 1951.



Krefeld, Rheinstraße, circa 1956.



Heidelberg, Bismarckplatz, circa 1954.



Nürnberg, Plärrer, circa 1954.

donderdag 14 maart

Van Eurofima tot Railjet - rijkstuggen in Europa 1960-2018

presentatie: Albert Koch

Hoewel treinstellen de boventoon voeren in het langeafstand- en hogesnelheidsverkeer, zijn nog steeds veel door locomotieven voortbewogen rijkstuggen op Europese sporen te zien, al dan niet met stuurrijkstug om toch treinstelexploitatie mogelijk te maken. Sinds een aantal jaren beleven locomotief-rijkstugconcepten zelfs een heropleving, bijvoorbeeld in de vorm van de Oostenrijkse railjet.

In dit fotoprogramma toont Albert Koch de ontwikkeling van getrokken treinen en rijkstuggen van circa 1960 tot nu. Aan de hand van foto's uit binnen- en vooral buitenland wordt een aantal bekende rijkstugconcepten nader belicht: de grote serie m-rijkstuggen van DB, de Eurofima-verzameloeder van midden jaren zeventig en de daaruit afgeleide types, en natuurlijk de ICR-rijkstuggen van NS. Er is aandacht voor details, maar natuurlijk ook voor de inzet van de rijkstuggen.



Lübeck Hbf



La Tour de Carol



Bonn Hbf



München Hbf



Baarn



Venlo

donderdag 11 april

Amsterdam andere tijden, diaklankbeeld over Amsterdam in de jaren '60 en '70.

Presentatie door Railtheater Amsterdam

Na de eerdere succesvolle digitale diapresentaties in beeld en geluid over Amsterdam in de jaren '20/'30 en '40/'50 belicht het Railtheater Amsterdam vanavond op identieke wijze de periode 1960-1980.

Aan de gezapigheid van de jaren '50 kwam ruw een einde in de jaren '60. Acties van Provo en rellen waren gemeengoed. Beelden van de rookbom bij het huwelijk van de Kroonprinses gingen de wereld rond. Dolle Mina's, happenings bij het Lieverdje, het witte fietsenplan, de Hoofdstad werd flink wakker geschud.

Meer positief gewaardeerd waren de viering van het 700-jarig bestaan met de manifestaties Mokum-700 en Sail. De introductie van de Witkar bleek uiteindelijk niet het alternatief voor de door de auto verstikte binnenstad te hebben gebracht.

De opkomst van de popmuziek veranderde het muziekbeeld geheel en de rondvaart van de immens populaire Beatles zorgde in 1964 voor hysterische toestanden.

U ziet en hoort enkele artiesten uit die tijd. Ook televisieseries als Het Schaep met de Vijf Pooten, cabaret en andere vormen van kleinkunst waren populair.

Het trambedrijf vormt weer de basis van dit programma. De aflevering van gelede trams ging voort en de enkelgelede trams werden verlengd tot dubbelgelede.

De twee-assers verdwenen uit de dienst en het aantal drie-assers verminderde. Ondanks de start van de metro, die in 1977 de moderne Bijlmermeer met de stad ging verbinden, kwamen er in jaren '70 nieuwe gelede trams, met nu als fabrikant het Duitse LHB.

Het fenomeen museumtram ontstond en er werden regelmatig excursieritten door de stad gehouden met twee-assers, vaak met prehistorische lijnnummers. 100 jaar tram in Amsterdam werd in 1975 met een grote optocht gevierd en de elektrische museumtramlijn startte vanaf het Haarlemmermeerstation. Lijn 17 kwam terug als tramlijn, tramlijnen werden verlengd en verlegd en er verschenen nieuwe lijnen.

Bij het autobusbedrijf ging men over op de Standaard bus en landelijk Noord kreeg zijn minibusjes. Ontwikkelingen bij het vervoer over het IJ completeren het overzicht van het Amsterdamse stadsvervoer.

Ook bij de Nederlandse Spoorwegen, die in 1964 125 jaar bestonden, verving nieuw oud, vaak vooroorlogs materieel. Onder de naam Spoorslag '70 werden een starre dienstregeling en een nieuwe huisstijl ingevoerd.

Er komen vanavond zeer veel afwisselende feiten op het scherm, die ook voor diegenen zonder specifieke belangstelling voor het openbaar vervoer interessant zijn. Komt u dus allen kijken en luisteren en neemt u vooral uw eega, partner, vriend(in) en/of burens mee. Deze RTA-productie mag u niet missen.



donderdag 9 mei

de bijzondere foto

Een spoor- en tramprogramma met veel andermans veren

Presentatie: Karel Hoorn

Iedereen die verzamelt heeft in zijn verzameling gewone en bijzondere zaken. Deze verdwijnen in een archief en komen tevoorschijn na een vraag of een gericht bezoek. Programma's die in onze hobby gemaakt worden zijn vaak onderwerp gericht en plaats- bedrijf- of land gebonden.

Vanavond zal dat niet zo zijn. Het gaat hier vooral om foto's die (soms voor een groter publiek) een bijzonder moment c.q. een gebeurtenis hebben vastgelegd. De enige rode draad in dit programma is dat het steeds gaat om railvervoer. Tram en trein wisselen elkaar af. Het zal duidelijk zijn dat de ook de persfoto in dit verhaal een rol speelt. Na 60 jaar foto's maken is ook een flink aantal eigen opnames geschikt voor dit programma.

Bij de voorbereidingen werd al duidelijk dat daar waar iets misgaat de meeste foto's gemaakt worden, want ook voor een fotograaf geldt -geen mooier vermaak dan leedvermaak-. Toch is het gelukt om in dit programma het aantal ongelukken te beperken en naar de leuke momenten of bijzonderheden van het openbaar vervoer te kijken. Kortom een uitzonderlijke voorstelling waarin voor ieder wel wat verrassends te zien zal zijn. U houdt er vast wel een aantal blijvende herinneringen aan over.



tot september heeft Eemland zomerpauze

donderdag 12 september

75 jaar na D-Day

Presentatie: Hans Altena

De bevrijding van Europa was niet mogelijk geworden zonder de inzet en het materiaal van de *Military Railway Services* (MRS) of op zijn Nederlands gezegd, de Geallieerde Spoorwegen. Na de aanval op Pearl Harbor raakte Amerika vanaf 7 December 1941 betrokken bij de Tweede Wereldoorlog. Vrijwel direct is men aan de slag gegaan om op vele fronten de vijand te keren. De Amerikaanse industrie werd op grote schaal ingeschakeld om militaire voertuigen te ontwikkelen en produceren, zo ook spoorwegmaterieel. Want men had reeds bedacht was dat de spoorwegen de ruggengraad van alle militaire operaties in de diverse gebieden zouden gaan vormen. De enorme hoeveelheden goederen konden alleen op die wijze door de te bevrijden landen worden getransporteerd. Door middel van calculaties had men berekend 100.000 stuks materieel nodig te hebben voor die taak en rekende men er niet op dat ter plaatse aanwezig materieel nog bruikbaar zou zijn. In samenwerking met Engeland werd de productie van MRS materieel vorm gegeven. Na de oorlog hadden vele landen behoefte aan spoorwegmaterieel waardoor overnames werden gedaan uit de legerdumps die na de oorlog aanwezig waren in diverse landen. De Nederlandse Spoorwegen kochten op die wijze ook diverse stoom- en diesellocomotieven en diverse wagen typen. Een bekend type vormt de Whitcomb diesellocomotief, annex NS 2000, waarvan sinds 2018 twee exemplaren weer in Nederland aanwezig zijn. Presentator Hans Altena was nauw betrokken bij de repatriëring van beide locomotieven en kan uit de eerste hand vertellen hoeveel logistieke voeten dit in aarde had. Daarnaast is hij de voorzitter van de Stichting 162. Een stichting die materieel van de Geallieerde Spoorwegen in bezit heeft en gerestaureerd heeft. Aan de hand van historische en dus ook recente beelden belicht hij dit vergeten stuk geschiedenis.



NS-loc 2014 voorzien van nieuwe motoren op het fabrieksterrein van Thomassen; 1953. Foto: W.K., Steffen.



Whitcomb locomotief rijdt de eerste kolentrein naar Rome; 4 juli 1944.



Dankzij Rita Lijten heeft de SGB een Whitcomb kunnen verwerven.

donderdag 10 oktober

Mijn eerste films

Presentatie: Sjoerd Bekhof

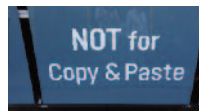
In 2018 heb ik besloten om naast mijn 'dia'-presentaties te beginnen met filmen. Er waren voldoende aanleidingen om beweging in beeld te brengen. Een reis langs de grenzen van Duitsland, de in Berlijn gehouden Inno Trans, een reisje naar Sachsen, samen met Ton Pruissen.

Behalve al het moois van de materieelshow van deze grote tentoonstelling is Berlijn een onuitputtelijke bron van treinen, S-Bahn, U-Bahn, trams en bussen. Herinneringen aan de door enkelen nog aanbeden maar door velen liever vergeten DDR, de nagedachtenis aan de capitulatie van Duitsland na de Tweede Wereldoorlog in Postdam en Wannsee. Kortom, de dagen rondom de Inno Trans waren te kort.

In Sachsen zijn de vroegere DR-smalspoorlijnen Oberwiesenthal - Crazahl en Jöhstadt - Steinbach, zeker in het najaar, een bezoek meer dan waard. De Preßnitztal Bahn tussen Jöhstadt en Steinbach had bovendien een verrassing in petto.

En niet te vergeten de opening van de Noord-Zuidlijn in Amsterdam en het als gevolg daarvan verdwijnen van o.a. de tramlijn 16 van de VU naar het CS. Filmen in een drukke stad, een aparte belevenis. Niet alleen het bij de NVBS-leden geliefde materieel, maar vooral de omstanders brengen leven in de brouwerij.

Rond het Centraal Station waren ook andere zaken te beleven, bijvoorbeeld het vertrek van het cruiseschip 'Koningsdam' van de HAL, Holland Amerika Lijn.



nieuws?

Inno Trans Berlin 2018



*Hergebruikte 1600'en
Amsterdam en Bad Bentheim*



*Cheb, Rumburk
Tsjechische grensstations*



donderdag 14 november

Spoorwegen in de USA

Presentatie: Cock Koelewijn

De Verenigde Staten zijn een 'echt' spoorwegland. Dat klinkt misschien vreemd, want bij spoorwegen denken veel mensen in eerste instantie aan reizigerstreinen. De railway scene in de Verenigde Staten wordt echter geheel bepaald door het goederenvervoer. Niet minder dan 40 procent van het goederenverkeer in de VS verloopt via de rails, bijna drie keer zoveel als in Europa.

Vanavond een presentatie over het spoorwegverkeer in de VS, waarin diverse aspecten van het Amerikaanse railverkeer aan bod komen. Daarbij ook enkele tips voor wie zelf op reis wil naar de VS.



donderdag 12 december

AMSTERDAM, wat ben je toch veranderd!

Presentatie: Rob de Haan

Er hoefde niets afgebroken te worden toen de eerste spoorlijnen geopend werden. In 1839 Amsterdam - Haarlem en in 1843 Amsterdam - Utrecht. Stations werden gebouwd net buiten de gemeentegrens (De Een Honderd Roe) of net buiten de Singelgracht (Rhijnspoorstation).

Hoe anders zou het worden toen een plaats gevonden moest worden voor het te bouwen Centraal Station. Nadat men het eens geworden was over de plaats werden grachten gedempt en doorbraken ontworpen om toegang te waarborgen vanuit de stad naar dit nieuwe verkeersknooppunt.

Met de komst van de paardentram in de jaren '70 van de 19e eeuw werden bruggen vervangen of verlaagd om het de paarden mogelijk te maken de tram over de brug te trekken. (De Hoge Sluis was veel te hoog).

Vanaf rond 1920 kreeg het opkomende autoverkeer meer aandacht.

De Dienst Publieke Werken stond paraat om straten te verbreden.

Het gemeentebestuur kwam al in de jaren '50 tot de conclusie dat de aanleg van een metronet de oplossing zou zijn voor het verkeersvraagstuk.

Een groot deel van de Nieuwmarktbuurt zou afgebroken worden en dat schoot rond 1975 een deel van de bewoners in het verkeerde keelgat.

Een oproer volgde en besloten werd de Oostlijn af te bouwen en verder af te zien van meer metrolijnen.

Dit betekende een ommekeer in het denken over de toekomst van verkeer en vervoer in de stad.

Voortaan meer aandacht voor de voetganger, de fietser en het OV.

Rob de Haan neemt ons vanavond mee door de stad om aan de hand van zijn foto's te tonen wat en waar het stadsbeeld veranderd is.

In de nabije toekomst zal de stad uitgebreid worden met jaarlijks 7500 nieuwe woningen, waarbij voor het OV een belangrijke taak zal zijn weggelegd.

En dan zullen we weer zeggen: AMSTERDAM, wat ben je toch veranderd!



Hoe Amsterdam veranderde. Lijn 9 kreeg er een cijfer bij en rijdt sinds de opening van de N.Z.-lijn naar Sloterdijk!



De afdeling Eemland komt bijeen in gebouw
'Railzicht'

Stationsplein 299, 3818 LE Amersfoort
(achter het P&R-terrein)

Treinreizigers lopen via uitgang Barchman
Wuytierslaan en volgen
de weg langs de ingang van het P&R-terrein

Tijdstip: tweede donderdag
januari - mei en september - december

Aanvang 19.45 uur (zaal vanaf 19.15 uur open)
Einde 22.30 uur

Eemland stelt een bijdrage van € 2.00 op prijs
Eemland@nvbs



*Van weide aan de Lageweg tot bedrijventerrein De Wieken.
ICE 3 op weg naar Expo 2000 in Hannover (2000); IC 145 Amsterdam-Berlijn (2010 en 2018)*