



De NVBS, veelzijdig als het Railvervoer zelf.  
Voor iedereen. **Passie voor het spoor**

Programmaboekje

NVBS afd. 't Gooi 2024 -2025



## **PROGRAMMA 2024/2025**

Vanaf september 2024 worden er weer bijeenkomsten georganiseerd en wel in onze locatie

### **Wijkcentrum St.Joseph, Minckelersstraat 71, Hilversum.**

De avonden zijn vanaf **oktober tot en met mei** steeds op de **tweede dinsdag van de maanden**.

De entree is voor leden 3,50 euro, voor niet leden 5,00, om de zaalhuur en andere kosten te betalen.

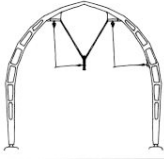
De zaal is op de begane grond links naast de entree, met vlak bij een bar waar in de pauze koffie, thee of een ander drankje kan worden gekocht.

**De zaal is open vanaf 19.00 uur, de bijeenkomsten beginnen om 19.30 uur met na ongeveer een uur een pauze. Het eindtijdstip is rond 22.00 uur.**

St. Joseph is 16 minuten lopen vanaf station Hilversum. Neem uitgang Oosterpoorplein, ga rechtsaf de Kleine Drift op, na ongeveer 400 m bij de snackbar schuin rechts en gelijk links aanhouden en volg de Kleine Drift, deze gaat over in de Minckelersstraat.

Er rijden ook bussen. Heen: lijn 108, uitstappen Daltonstraat. Terug: lijn 109 vanaf halte Adelaarstraat (recht tegenover St. Joseph). In de buurt is parkeerruimte.

Wilt U het programma digitaal ontvangen stuur dan een mailtje naar [gooi@nvbs.com](mailto:gooi@nvbs.com).



**Dinsdag 17 september 2024**

**De Duitse Waddeneilanden en Ostfriesland**

Presentatie door **Peter Doove**

Op de Duitse waddeneilanden voor de kust van Ostfriesland was de trein het aangewezen vervoermiddel tussen de dorpen op het eiland en de aanlegplaats van de veerboot. Op alle eilanden was ooit spoorvervoer. Nu is er nog op vier eilanden railvervoer aanwezig.

Borkum heeft een flinke dubbelsporige spoorlijn. Gemotoriseerd verkeer is op het eiland toegestaan. De lijntjes op Langeoog en Wangerooge zijn er niet alleen voor het vervoer van toeristen, maar ook voor het vervoer van alles wat op het eiland nodig is. Spullen voor de supermarkt en voor de aannemer worden per schip en trein vervoerd. Er is geen gemotoriseerd vervoer op deze eilanden.



Op Spiekeroog wordt een stukje van de oude spoorweg geëxploiteerd met een paardentram. Het eiland is zo compact dat je er zelfs geen fiets kunt huren.

Er rijdt tegenwoordig modern materieel op de eilanden. Om met het oude materieel van de "Inselbahn" te reizen kun je terecht bij museumbedrijven zoals de DEV in Bruchhausen-Vilsen en bij de Harzer Schmalspurbahnen.

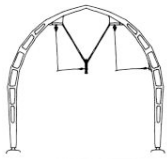


Het programma bestaat uit een diapresentatie over de spoorlijnen op de Duitse Waddeneilanden en in Ostfriesland, die ik in 2001 en 2013 bezocht.



We reizen van de Eemshaven tot Wilhelmshaven en doen alle Waddeneilanden en plaatsen als Emdem, Aurich en Esens aan. Er zijn o.a. oude dia's te zien van de Kreisbahn Aurich en Spiekerooog, foto's uit het Moormuseum te Wiesmoor en (dankzij internet) het niet toegankelijke smalspoor op Minsener Oog. Ansichtkaarten vullen het overzicht aan.

Het tweede deel bestaat uit drie films uit 2013 die een impressie geven van het vervoer zoals dat op Borkum, Langeoog en Wangerooge plaatsvindt.



**Dinsdag 8 oktober 2024**

**Jaaroverzicht 2023**

Presentatie door **Rail Theater**

Deze 53e editie van het gefilmde jaaroverzicht van het Railtheater Amsterdam, toont een kleine 100 nieuwsonderwerpen uit de periode 1 december 2022 tot en met 31 december 2023, die in chronologische nieuwsvolgorde, digitaal worden getoond.

Ook in deze editie zijn de onderwerpen weer voorzien van synchroon geluid en commentaar, wat zorgt voor een afwisselend programma, waarin alle railbelangstellenden wel iets van hun gading zullen aantreffen.

Naast beelden uit eigen land zijn er deze keer ook opnames van spoor- en tramwegen in België, Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland te zien.

Een greep uit de onderwerpen:

Nederland: Divers tramnieuws uit Amsterdam, Den Haag en Rotterdam; GVB Metro 51 ingekort tot station Lelylaan; RET metrolijn B verlengd naar Hoek van Holland Strand.

Nederlandse Spoorwegen nemen nieuwe 'Inter City Nieuwe Generatie' in proefbedrijf met passagiers gefaseerd in dienst; SSN dagtocht naar Hoorn; NVBS-Koningsdagrit met Railexperts 1251 onderweg naar- en op



Bentheimer Eisenbahn; SGB evenement 'Sporen naar het verleden' met diverse gasten; 2454 Crew: met NS 151 naar Zeeland, inzet motorrijtuig Jaap vanuit nieuwe thuisbasis Hoorn SHM; VSM voor Westfalendampf naar Amsterdam; Thalys nu als Eurostar; Amsterdamse dag bij Electricische Museumtramlijn

Amsterdam; Gasten bij SHM 'Bellofestival'; NVBS-afscheidsrit NS locserie 1700; Vectron vervangt 1700 op IC-Berlijn; Zutphen-Oldenzaal van Keolis naar Arriva; Keolis vervangt CXXN op Valleilijn.

België: Tramnieuws uit Antwerpen; Viering 150 jaar tram in Antwerpen. Duitsland: Tramnieuws uit: Gotha, Dresden, Duisburg, Erfurt, Frankfurt/Main, Freiburg, Jena, Ludwigshafen, Nürnberg, Schöneiche; SBB Deutschland op Singen-Schafhausen; ex-Westbahn materieel in dienst bij DB op Singen-Zürich; 10 jaar Feldebahn Mannheim; Waterstoffreinen in dienst bij DB-dochter Start.

Oostenrijk: Westbahn nu ook vanuit Wenen naar Innsbruck; Innsbruck tramlijn 5 verlengd naar Rum; nieuw materieel ÖBB City Jet Tirol.

Zwitserland: BLT-lijn 19 in dienst (ex Waldenburgerbahn); Limmattalbahn van start.

Samenstelling en presentatie: Journaalteam Railtheater Amsterdam.



**Dinsdag 12 november 2024**

**Belgische verhalen (van toen)**

Presentatie door **Sicco Dierdorp**

Al vanaf jonge leeftijd ontwikkelde 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 vakantie-landen 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 stoomverwarmde 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 dicht bij in de buurt kwam, maar toch dag in dag uit dwars door een grote stad reden. En natuurlijk zien we die typische Belgische spooersfeer, 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.



**Dinsdag 10 december 2024**

**Lezing over de NZH, HTM, RTM, RET en NS**

Presentatie door **Peter Eradus**

Op deze avond presenteert Peter Eradus een digitale dialezing over de NZH, HTM, RTM, GVBA, RET en NS. Ruim 400 kleurendia's uit met name de jaren 60, toen de trambedrijven, en vooral ook de omgeving er nog heel anders uitzagen, en sommige bedrijven in hun laatste jaren verkeerden.



We zien niet alleen het trammaterieel maar vooral ook de situatie er omheen, oude bussen, auto's en vooral ook de rust op straat... Zo zien we de NZH Blauwe Tram tussen Katwijk / Noordwijk / Leiden en Den Haag.

De laatste jaren van de RTM tussen de bekende Rosestraat in Rotterdam en Oostvoorne en Hellevoetsluis. Maar ook bij de Haagse HTM is veel veranderd: de buitenlijnen naar Leiden en Delft, en het oude materieel in de stad is al zo'n 60 jaren verdwenen. Verder opnames van de RET Rotterdam,

met Allan en Schindler trams. Ook de treinliefhebbers komen nog even aan bod met veel Allan-diesels (ook nog als echte Blauwe Engel), mat'46 en zelfs nog een TEE.

En al zegt Peter het zelf, slechts zelden komen er nog zo veel unieke opnames "boven water", bijna allemaal 50 jaar of meer geleden genomen!



**Dinsdag 14 januari 2025**

**Stoomtrams van de Gelderse Tramwegen**

Presentatie door **Jaap Nieweg**

Jaap Nieweg (NVBS lid15005) geboren in Doetinchem als zoon H. Nieweg (NVBS lid 17) en auteur van de twee standaard werken over de Gelderse Tramwegen (GTW) (uitg. GTW 1951 en NVBS/Bril 1976) , die van 1928 tot en met 1971 bij de GSTM en later de GTW werkzaam was.

Zelf was Jaap van 1973 t/m 2023 verbonden aan de Museumstoomtram Hoorn – Medemblik, vanaf 1993 tot 2015 als directeur.



Op de eerste railverbinding vanuit Doetinchem naar Doesburg opende de GSTM in 1881 een stoomtramdienst. Bij de opheffing in 1997, bleek die stoomtramlijn de langst bestaande – 76 jaar - van Nederland te zijn.

Om die tramlijn heen heeft zich een groot stoomtramnetwerk met de spoorbreedte van 75 centimeter ontwikkeld. Stoomtrambedrijven die op drie plaatsen de landsgrens met Duitsland passeerden op weg naar Bocholt, Anholt-Isselborg en Emmerik. Zij deden dat in het begin zeker niet in samenwerking, hoewel de spoorbreedte misschien anders doet vermoeden. De meeste leden een financieel nooddriftig bestaan, terwijl vanaf 1915 de GSTM onder leiding van haar directeur Sebbeelee haar invloed uitbreidde,

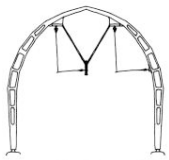


zodat de aanwezige stoomtrambedrijven vanaf 1934, onder deze éénhoofdige directie gingen samenwerken onder de naam, Geldersche Tramwegen (afgekort GTW).

Speciale aandacht vanavond voor onder andere, het ontstaan, plannen en realisatie, de spoorbreedte, de schipbrug in Doesburg, de modernisering van stoom naar motortractie, de ultieme uitbreiding van het tramnet en van rail naar weg, de directie en medewerkers, het vervoer, de klanten, de tweede wereldoorlog, de wederopbouw en de afbraak. Daarbij werd het bedrijf zeer sterk gereorganiseerd en gemoderniseerd. Hoewel de tweede wereldoorlog dat proces vertraagde leidde dat toch tot de liquidatie van de



vijf stoomtram bedrijven en de omzetting van de N.V. GSTM in de N.V. GTW.. Waarna eigenlijk alleen de naam nog aan de inmiddels opgeheven tramlijnen deed denken.



**Dinsdag 11 februari 2025**

**Stoom in de Harz**

Presentatie door **Paul Muré en Martin Bos**

Al in de DDR-tijd trokken de stoomtreinen in de Harz veel liefhebbers, ondanks dat het traject van Schierke naar de Brocken toen niet toegankelijk was.

Een bijzonderheid was in 1984 de heropening voor reizigersvervoer van de nieuwe verbinding tussen Strassberg en Stiege, waarmee de Selketalbahn en de Harzquerbahn opnieuw met elkaar verbonden werden.

Toen de muur in 1989 viel zullen weinigen gedacht hebben dat de stoomtractie in de Harz tot in de huidige tijd zou overleven.



De heropening van de lijn naar de Brocken in september 1991 bleek al meteen een enorme publiekstrekker, waar de exploitatie van het net grotendeels op drijft, vooral ook financieel.

Na de overdracht van het lijnennet door de toenmalige Deutsche Reichsbahn aan de Harzer Schmalspurbahnen begon op 1 februari 1993 definitief een nieuwe tijd.

In 2006 werd zelfs nog een nieuw traject geopend: de lijn van Gernrode naar Quedlinburg, waardoor de smalspoortreinen konden doorrijden naar het fraaie stadje Quedlinburg.

Uw presentatoren hebben – los van elkaar – in verschillende periodes de Harz bezocht. De beelden geven de ontwikkeling weer die het lijnennet sinds 1979 heeft doorgemaakt. We bereizen het gehele net, inclusief de Selketalbahn en krijgen een goede indruk van de omgeving en de sfeer waarin de treinen rijden, in verschillende seizoenen.

Uiteraard wordt ook aandacht besteed aan de stations en het materieel, soms ook diesel.

Tot besluit vertoont Paul Muré een filmische sfeerimpressie van een stoomrit van Quedlinburg via Alexisbad, Eisfelder Talmühle en Drei Annen Hohne naar de top van de Brocken, waar we in een ijzige winterse sfeer aankomen.



**Dinsdag 11 maart 2025**

**North Yorkshire Moors Railway en Keighly & Worth Valley Railway**  
**Foto's Wim Roozen, Frans van Sabben**

Presentatie door **Frans van Sabben**

De North Yorkshire Moors Railway (NYMR) is een historische spoorlijn in North Yorkshire in het noordoosten van Engeland.



Vanuit Pickering slingert de spoorlijn noordwaarts door de prachtige Moors - het uitgestrekte Yorkse heidegebied van het North York Moors National Park - naar het plaatsje Grosmont, om daarna de Esk Valley te volgen naar de kustplaats Whitby.

Andere stations langs de spoorlijn zijn Levisham, Newton Dale Holt en Goathland.

De spoorlijn werd voor het eerst geopend in 1836 als de "Whitby and Pickering Railway" en werd in 1831 gepland door George Stephenson om handelsroutes landinwaarts te openen vanaf de toen belangrijke zeehaven Whitby.

De lijn tussen Grosmont en Rillington werd in 1965 gesloten. Het gedeelte tussen Grosmont en Pickering werd in 1973 heropend door de North York Moors Historical Railway Trust Ltd.

De bewaarde spoorlijn is nu een toeristische topattractie, is bekroond met verschillende onderscheidingen en behoort tot de bekendste Engelse museumspoorlijnen.

Wat George Stephenson en Harry Potter te maken hebben met deze zeer karakteristieke spoorlijn komt in de presentatie zeker aan bod.

**\*\*De Keighley & Worth Valley Railway (KWVR)\*\*** is een museumspoorlijn in de Worth Valley in West Yorkshire, in het noordoosten van England. De standaard spoorlijn heeft een aansluiting op het nationale spoorwagennet in het station van Keighley en klimt 8 kilometer zuidwaarts door de prachtige Worth Valley naar het eindpunt Oxenhope. Andere stations langs de lijn zijn: Ingrow, Damems, Oakworth en Haworth, waar ook het lokdepot gevestigd is.

Met zeer veel aandacht heeft men een sfeer gecreëerd, die een lokale spoorlijn uit de vijftiger jaren ademt. Deze beslissing is enorm populair, niet in de laatste plaats bij filmmakers en tv-producenten. De spoorlijn is er terecht trots op, dat haar zorgvuldige aandacht voor detail zo goed beloond wordt. Het station Oakworth is b.v. beroemd door filmserie 'The Railway Children'.



De steile hellingen vereisen behoorlijk veel vakmanschap van machinist en stoker. Regelmatig doorslaan van de wielen komt regelmatig voor bij het vertrek uit Keighley, waar direct in de bocht de klim omhoog begint. Ook de helling bij Damems Junction, waar de treinen elkaar passeren, geeft vaak spectaculaire beelden.

Het is een spoorlijn voor alle seizoenen, waar winterbezoekers de stations verlicht met gaslantaarns kunnen bewonderen en de reizigers zich kunnen warmen voor de kolenvuren in de wachtkamers. In de zomer staan de tuinen van de stations volop in bloei. Kortom een Eldorado voor stoomliefhebbers met echt de sfeer uit de vijftiger jaren van de vorige eeuw. Zeer zeker de moeite waard om te bekijken.

**Dinsdag 8 april 2025**



## **Goederenvervoer in beweging, deel 2**

Presentatie door **Rudi Liebrand**

Dit keer bekijken we bewegende beelden van het railgoederenvervoer in uiteenlopende delen van ons land uit de periode 2004 tot en met 2024: onder het motto: wat was er toen en wat is er nu?

We beginnen in Zuid-Limburg met het (ook in 2024) intensieve spoorvervoer rond het industriegebied Chemelot (voorheen DSM) bij Geleen Lutterade en maken uitstapjes naar Born, Maastricht en Haanrade.

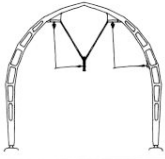
Vervolgens trekken we naar het oosten van het land. Akzo Hengelo (ketelwagens en zout), Almelo (tijdelijke containerterminal), Nijhoff (ballast), Van Merksteijn (walsdraad), Dollegoor (grind) en niet te vergeten de bediening van Servo/Kolb (ketelwagens) in de bossen van Delden. In 2024 had alleen de laatste nog regelmatig vervoer, zij het slechts eenmaal per week en Van Merksteijn incidenteel.



Na de pauze komt Amsterdam aan bod. Dit gedeelte sluit aan bij de artikelen in OdR 2023-4/5/6. In de presentatie worden de stand van zaken en de plannen rond het spoorvervoer in de haven van Amsterdam belicht. We zien

bedrijfsbedieningen (deels al lang verleden tijd) ) in de Coenhaven de Westhaven en de Houtrakpolder.

Het vierde deel is nog niet ingevuld; het zal een beeld geven van een van de havengebieden in Rotterdam met veel containervervoer, mogelijk Pernis.



# Dinsdag 13 mei 2025

## Grensoverschrijdende beelden

Presentatie door **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 hele 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 (kort), België en West-Duitsland, waarin we zowel in het verleden als 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, Mönchen 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 zwart-wit als in kleur.

NVBS is DE vereniging voor iedereen die geïnteresseerd is in:



Trein, Tram en Metro met

- het verenigingsblad "Op de Rails";
- de winkel;

- de bibliotheek;
- documentatie en foto's.

Kom eens naar ons toe, naast het station Amersfoort C

Stationsplein 47.



Wij zijn te vinden op:

-Onze [gratis nieuwsbrief](#) NVBS Actueel

[nvbs-actueel.com](http://nvbs-actueel.com)

NVBS-website [www.nvbs.com](http://www.nvbs.com) voor alle informatie

NVBS op Facebook [www.facebook.com/NVBS1931/](http://www.facebook.com/NVBS1931/)

NVBS op Instagram [www.instagram.com/nvbsspoor/](http://www.instagram.com/nvbsspoor/)

NVBS op X (twitter) [twitter.com/NVBSspoor](https://twitter.com/NVBSspoor)

NVBS op LinkedIn

[www.linkedin.com/company/nederlandse-vereniging-van-belangstellenden-in-het-spoor--en-tramwegwezen/](http://www.linkedin.com/company/nederlandse-vereniging-van-belangstellenden-in-het-spoor--en-tramwegwezen/)