



Afdeling Oost

PROGRAMMA 2025



Stoomlocomotief 50 307 op de Raildagen in Zutphen op 21-9-2024

Foto Klaas Wielinga

Welkom bij de NVBS-afdeling Oost!

Als afdelingbestuur zijn we blij dat het weer gelukt is om een afwisselend programma voor 2025 in elkaar te zetten.

Behalve het bijwonen van de presentaties in onze gezellige zaal is ontmoeting met anderen met dezelfde interesse ons doel. We willen graag meerwaarde bieden dan alleen het lezen van *Op de Rails!*

Leden en belangstellenden betalen € 3,- toegang per avond. U bent ook welkom als u (nog) geen lid bent van de NVBS.

Wijzigingen in ons programma zijn niet altijd te voorkomen, kijk voor de zekerheid nog even op de website www.nvbs.com als u van plan bent ons te bezoeken. Voor de route zie laatste pagina.

NVBS leden en bezoekers van vorige bijeenkomsten ontvangen 9 keer per jaar een e-mail over de eerstvolgende bijeenkomst. Ontvangt u die nog niet en wilt u die ook ontvangen? Stuur dan een e-mailtje naar secr.nvbs.oost@gmail.com.



De geschiedenis van het traject Dieren - Apeldoorn, in het bijzonder haar bestaansrecht: de nijverheid (industrie) langs de lijn.

Wat komt er kijken bij het rijden van een VSM-stoomtrein; de voorbereidingen en de uitvoering van de dienst. Het onderhoud aan de spoorlijn door de Infra afdeling van de VSM; welke werkzaamheden zijn er nodig voor een veilige spoorlijn?

Een presentatie met foto en filmmateriaal over de spoorlijn Dieren – Apeldoorn. Waarom is deze spoorlijn er eind 19e eeuw eigenlijk gekomen en hoe verging het haar sindsdien?

De VSM exploiteert er nu al bijna 50 jaar een toeristische stoomtrein.

Een actieve eigen VSM-Infra ploeg doet het nodige onderhoud aan de Koningslijn. Wat impressies van wat erbij komt kijken om de lijn veilig berijdbaar te houden.

Ook de 'aankleding' met spoorse zaken wordt door hen ter hand genomen.

Wie ben ik (op spoors gebied dan)?

In mijn jongere jaren was ik woonachtig in Twente en daar jarenlang vrijwilliger bij de MBS als stoker, werkplaats- en infra medewerker en conducteur.

Als hoogtepunt daar noem ik het een week lang mogen stoken van loc 657 (de Kikker) in Utrecht tijdens 150 jaar Spoorwegen in Nederland in 1989.

Na mijn pensionering in 2015 werd ik, inmiddels verhuisd naar Duiven, vrijwilliger bij de VSM. Nu niet meer als stoker maar wél als conducteur, infra-, marketing en promotie- en administratief medewerker.

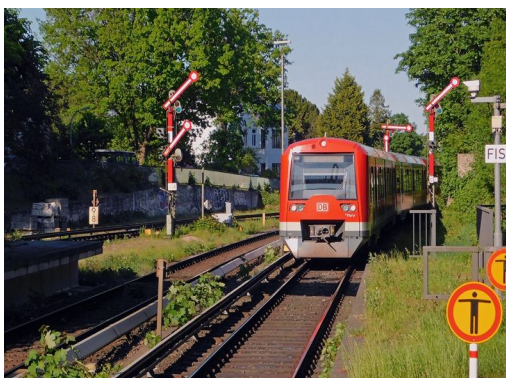
Ook coördineer ik de rondleidingen die we met regelmaat geven in ons VSM-museum stoomdepot in Beekbergen en voer deze mede uit.



Na ruim 15 jaar gezamenlijke tochten naar onze oosterburen voor het bezoeken en fotograferen van tientallen spoorlijnen en vele honderden seinhuizen, blijft de klassieke spoorwegbeveiliging in Duitsland ons nog altijd onverminderd interesseren. Dat komt zeker niet in de laatste plaats vanwege de grote variëteit aan technieken, bouwvormen en combinaties van en koppelingen tussen ruim 100 jaar oude en hedendaagse spoorwegtechniek die we hierbij tegenkomen. Vanavond staan we onder meer stil bij de (klassieke) spoorwegbeveiliging in algemene zin, de ontwikkeling door de jaren heen, een overzicht van de grote verscheidenheid aan bouwvormen en fabrikanten van met name mechanische beveiligingstoestellen en de werking hiervan.

In het tweede gedeelte zullen de beide presentatoren ieder één thema uitlichten dat voor hen op bijzondere interesse weet te rekenen en trachten je mee te nemen in hun enthousiasme over dit beveiligingsaspect.

Om alvast een klein tipje van de sluier op te lichten: Wim Vos zal het gaan hebben over ‘zijn’ “Streckenzentralstellwerk Mathilde” en Peter-Paul van Birgelen neemt jullie mee op reis dwars door de stad Hamburg middels gelijkstroomtractie en langs klassieke spoorwegbeveiliging in een tien minuten dienst.





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.

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

2 april 2025 Railvervoer in Kroatië door John Krijgsman



John Krijgsman neemt ons mee naar een land dat nog niet bestond toen hij er in 1972 zijn eerste dia's maakte. Kroatië was toen nog een van de deelstaten van de federale republiek Joegoslavië. Op 25 juni 1991 verklaarden de Kroaten zich onafhankelijk, waarna een bloedige afscheidingsoorlog volgde. Pas eind 1995 werd de strijd beëindigd en werden de grenzen van Kroatië getrokken zoals ze vandaag de dag nog zijn.

Het uiteenvallen van Joegoslavië betekende ook het verdwijnen

van de federale spoorwegmaatschappij. In Kroatië opereert sindsdien de Hrvatske Željeznice (HŽ). Het land is in 2013 toegetreden tot de Europese Unie, waarna het spoorwegnet conform Europese richtlijnen is opgeknapt in verschillende bedrijfsonderdelen en ook opengesteld is voor andere (goederen) vervoerders. De oorlogsschade is inmiddels grotendeels hersteld, maar het land en de spoorwegen zijn nog altijd arm.

Trams rijden nog in twee Kroatische steden: in de hoofdstad Zagreb en in de provincieplaats Osijek. Dankzij de nalatenschap van ons Rotterdamse NVBS-lid Hans Oerlemans kunnen we ook nog iets zien van het in 1970 opgeheven trambedrijfje van Dubrovnik.

7 mei 2025 Een blik in de keuken van de SNE door Rob Zoomer

Als sinds de oprichting van de NVBS worden er excursies en reizen op spoorgebied georganiseerd met als doel om het spoor ook in het echt te kunnen beleven. In 1996 is de Stichting NVBS Excursies opgericht om een financiële scheiding tussen de vereniging en het "reisbureau" te realiseren. Sindsdien organiseert de SNE deze activiteiten. Maar hoe gaat dat organiseren dan? En wat gebeurt er dan op zo'n reis? Wat gaat er allemaal mis? Want ja, er gaan gewoon ook dingen mis maar hoe los je dat dan op? Iedereen weet ondertussen dat bijvoorbeeld reizen in Duitsland meer neerkomt op toeval dan op een dienstregeling. De presentatie gaat echter niet alleen over de SNE-keuken maar uiteraard ook over de reizen zelf. Waar zijn we geweest, wat maakten we mee, en vooral welk bijzonder materieel is er te zien.. Omdat we op een SNE reis eigenlijk altijd wel eigen (historische) treinen en/of trams afhuren zullen de foto's en films daarvan uiteraard ook te zien zijn. In de presentatie wordt de keuken met de reizen gemengd zodat er een divers en breed beeld ontstaat van de SNE-spoorreizen in binnenland en (verre) buitenland.



3 september 2025 Belgische verhalen door **Sicco Dierdorp**



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 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 die 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.

1 oktober 2025 China Stoomtraktie achter het bamboegordijn door **Bert van der Kruk**

China, dat geheimzinnige verre Aziatische land met zijn geheel eigen cultuur, aparte taal en schrift stelde pas eind zeventiger jaren, na de dood van Mao, langzaam zijn grenzen open voor westerse bezoekers.



Spoorwegliefhebbers grepen die kans met beide handen aan want in dit land zouden nog ruim 10.000 stoomlokomotieven in dienst zijn. In het begin waren dit ware ontdekkingsreizen waarin het culturele aspect de hoofdmoot vormde. Maar al snel begonnen de Chinezen te begrijpen wat die stoomfans wilden en voerden hun reizen naar streken waar veel Chinezen nog nooit een westerling hadden gezien. Een hoogtepunt was ongetwijfeld een bezoek aan de laatste grote stoomlokbakfabriek ter wereld in Datong waar tot 1987 jaarlijks nog 300 nieuwe lokken gebouwd werden.

5 november 2025 Van de Baronnenlijn naar Zwolle - door Onno de Vries



De naam “Baronnenlijn” voor de spoorlijn van Apeldoorn naar Hattemerbroek heeft niet zozeer te maken met de reizigers die er gebruik van maakten: Het gaat om de baronnen die in de 19e eeuw geijverd hebben voor de aanleg ervan, teneinde de Noordoost-Veluwe te ontsluiten en als verlenging van de ook in 1887 geopende lijn van Dieren naar Apeldoorn. De lijn heeft inderdaad enorm bijgedragen aan de industriële ontwikkeling van het gebied en was ook van betekenis voor het zich allengs uitbreidende toerisme. In 1950 had de autobus, die door in plaats van langs de dorpen reed, het pleit qua reizigersvervoer gewonnen, maar in de jaren '50 en '60 van de vorige eeuw bleef het goederenvervoer nog steeds van grote betekenis. Langzaam maar zeker kwam ook daar de klad in en in 1972 werd de lijn voor alle verkeer gesloten en nadien opgebroken. Wat rest is een fietspad over een groot deel van het tracé, enkele wachterswoningen (Apeldoorn, Epe) en één stationsgebouw (Vaassen). De spreker zal foto's tonen uit het door hem geschreven boek, met daarnaast ook materiaal dat niet in het boek staat.

Het tweede deel van de presentatie gaat over station Zwolle en dan speciaal over materieel dat daar vanaf de jaren '70 tot de elektrificatie van Zwolle-Kampen te zien was. Het voor sloop bestemde materieel dat stond opgesteld op de sporen van Zwolle Rangeerstation, speelt een belangrijke rol.



3 december 2025 25 jaar tram in het Nederlands Openluchtmuseum, René A.M. Platjouw



De komst van een tram in het park van het Nederlands openluchtmuseum heeft veel voeten in aarde gehad. Planning en bouw van de lijn worden in dit programma onder de loep genomen evenals de bouw van de remise en de replica van een Arnhemse "truckwagen" uit 1929. Daarnaast wordt de exploitatie van de lijn uit de doeken gedaan en krijgt U een beeld achter de schermen bij de restauratie van en het onderhoud aan de verschillende tramwagens. Natuurlijk wordt ook een korte indruk gegeven van wat U zoal in het park kunt zien.

Uw presentator is bijna vanaf het begin actief vrijwilliger bij de tram in het NOM en kan U dus uit eigen ervaring vertellen.



De bijeenkomst vindt plaats in het ontspannings-gebouw "De Uithoek", dat zich in de noordwestelijke hoek van het emplacement Arnhem Berg bevindt. Het is ongeveer 15 minuten lopen van het station Arnhem Centraal stationsuitgang Sonsbeekzijde. Heen is mogelijk met stadsbus lijn10 richting Het Dorp vanaf de halte aan de Sonsbeekzijde om 19:09. Uitstappen bij halte Tormentilstraat om 19:13. Na 21.00 uur stopt de dienst. Terug: lopen of een lift van iemand krijgen.

Het adres van "De Uithoek" voor navigatiesystemen luidt "Arnhem - Noordelijke Parallelweg kruising Veluwestraat". Er tegenover ligt de inrit naar "De Uithoek". De avond begint precies om 19.45 u. en is rond 22.15 u. afgelopen. De zaal is geopend om 18.45 u. Introducees zijn altijd van harte welkom.

De afdeling Oost is te gast op een niet-openbaar ProRail terrein. Het emplacement is niet toegankelijk om te fotograferen of te bezichtigen. Het hek opent na aanmelden door drukken op de witte knop, we hangen een bord aan het hek met de instructie.

Bestuur NVBS Afdeling Oost, e-mail: oost@nvbs.com
Voorzitter: Paul Muré, Tel. 06-11207920
Penningmeester: Anders Oldenhof, Tel. 026-3515997
Secretaris: Klaas Wielinga, Gruttostraat 4, 6883 CN Velp. Tel.: 06-53472856