

75 JAAR STROOMLIJN bij de NS

75 JAAR STROOMLIJN bij de NS

het Stroomlijnmaterieel uit de nalatenschap van Wim Kwekkeboom

In 1934 werd onder grote belangstelling een nieuw type treinstel bij de NS in dienst genomen. De zilvergrijze 'Diesel-Drie' betekende een ommekeer in de materieelontwikkeling bij de NS en zou een nieuw tijdperk inluiden dat heden ten dage nog steeds voortduurt. In model nemen we u terug naar 1934 en voeren langs de meest kenmerkende treinen het spoor van verleden naar heden, onder de titel: *75 jaar Stroomlijn bij de NS*.

Al het getoonde materieel is afkomstig uit de nalatenschap van onze vriend en oud-penningmeester Wim Kwekkeboom (1945-2005).



Veel van deze motorrijtuigen en treinstellen op zijn speciaal verzoek van en voor Wim gemaakt, door diverse bevriende modelbouwers. De collectie omvat meer dan het hier getoonde, maar er is getracht om binnen de standgrootte van zes meter de meest kenmerkende treinstellen binnen het gekozen thema te exposeren. Wij wensen u veel kijkplezier.

1. Diesel-elektrische stellen (DE-3)

In 1934 introduceerden de Nederlandse Spoorwegen de stroomlijnform met een serie van 40 geheel gelaste dieselektrische drierijtuigtreinen, die snelle diensten tussen de grote steden gingen verzorgen. Dit materieel werd bekend onder de naam 'Dieseldrie', 'Materieel '34' (hoewel het officieel Mat'33 schijnt te zijn geweest) of gewoon *de* Diesel. Niet alleen de stroomlijnform was revolutionair. Ook de lichtgrijze kleur (in plaats van het olijfgroen van de stoomtreinen) en de comfortabele inrichting, zelfs in de derde klasse, spraken tot de verbeelding. Nieuw voor Nederland waren ook de automatische Scharfenberg-koppelingen, waardoor de treinstellen snel konden worden aan- en afgekoppeld en in treinschakeling rijden met twee of meer exemplaren.

Hier getoond zijn de stellen 27 (zilvergrijze afleveringskleur, 1934 – 1938, thans museumstel), 25 (olijfgroen, 1938 – 1952) en 157 (blauw met gele 'proefsnor', 1959 – 1963).

2. Mat'35 Elektrische stellen (ELD-2 en EL-2)

Na de diesels van 1934 besloot NS ook elektrische stroomlijnstellen te bestellen. Als eerste verscheen een voorserie van acht tweerijtuigstellen voor de lijn Hoek van Holland – Rotterdam. Deze 'Hoek-van-Hollanders' kwamen in 1935 in dienst en waren qua vorm gebaseerd op de Dieseldrie. Vier hadden een bagageruimte (ELD-2), de andere vier niet (EL-2).

Door de elektrische en pneumatische verbindingen in de Scharfenberg-koppelingen konden de stellen in treinschakeling rijden met de latere (elektrische) treinstellen, tot en met de Hondekoppen uit de jaren vijftig.

Na WO II deden de zes overgebleven stellen onder meer dienst op de Hofpleinlijn, totdat ze in 1962 uit dienst werden genomen.

In model de ELD-2 205 en EL-2 201 in de uitvoering 1956 – 1962 (na de afschaffing van de derde klasse).

3. Mat'36 Elektrische stellen (ELD-3 en ELD-4)

Al snel kwam NS terug op het idee om de verbindingen tussen de grote steden met dieseltreinen te verzorgen. Al vanaf 1938 kon van Utrecht naar Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Arnhem en Eindhoven elektrisch worden gereden. Er werd een grote serie gestroomlijnde elektrische treinstellen voor gebouwd, die als Mat'36 de geschiedenis in ging. Ze werden uitgevoerd als drierijtuigstellen op zes draaistellen (ELD-3) en als tweetjes op drie draaistellen (EL-2). In en na de Tweede Wereldoorlog kregen ze er bijna allemaal een extra rijtuig bij. Hier ziet u de ELD-3 440 (een verlengde EL-2) en ELD-4 608 (ex ELD-3) in de laatste kleurstelling van de jaren '60. De 440 is inmiddels terugverbouwd tot EL-2 252, als museumstel voor de Stibans.

4. STROOMLIJNPOSTRIJTUIGEN (Pec)

Achter de stroomlijntreinstellen zijn de bestaande PTT-postrijtuigen niet meer te gebruiken. Vandaar dat NS, zo ongeveer als enige spoorwegbedrijf ter wereld, gestroomlijnde postrijtuigen laat bouwen die door het nieuwe materieel kunnen worden gesleept (zowel achter een diesel- als een elektrisch stel). Zoals gebruikelijk in die tijd, is er ruimte aan boord om de post onderweg te sorteren. Het laatste exemplaar gaat in 1979 buiten dienst. Eén exemplaar is museaal bewaard (Pec 8502).

In model de olijfgroene Pec 8504 (1934 – 1938) achter de diesel-elektrische combinatie DE-3 + DE-5 alsmede de moderne grasgroene Pec 928 (1960 – 1979) achter het elektrische Mat'46 vierwagenstel.

5. OLIEMOTORRIJTUIG omBC 11 (1938)

Voor de dienst op de nevenlijnen was vanaf de jaren twintig reeds een traditie opgebouwd met 'oliemotorrijtuigen', wat bij NS een verzamelnaam voor benzine- en dieseltractie is. De motoren gebruikten een stuk minder brandstof dan een stoomloc, terwijl bovendien de stoker werd uitgespaard. De NS schafte in 1938 acht gestroomlijnde omBC's aan (oliemotorrijtuig met tweede en derde klasse), met een iets andere kopvorm dan de eerder gebouwde treinstellen. Begin jaren '50 werd één rijtuig verbouwd tot inspectierijtuig 11. Daarbij verloor het de Scharfenbergkoppelingen. In deze laatste uitvoering is het hier te zien.

6. MATERIEEL 1940 (DE-5, ELD-2 en ELD-5)

Vanaf 1938 bestelde NS een tweede serie stroomlijnstellen, met een iets andere neusvorm en een nieuw type draaistel dat de inbouw van magneetremmen mogelijk maakte. Dit vanwege het idee om op termijn met 160 km/h te gaan rijden. Allereerst werden dieselektrische vijfrijtuigstellen (DE-5) gebouwd, daarna volgden elektrische vijf- en twee wagenstellen (ELD-5 en ELD-2).

Door de oorlog, en het daaruit voortvloeiende brandstofgebrek, werden de diesels meteen na aflevering aan de kant gezet. De elektrische stellen konden wél rijden, maar de aflevering liep grote vertraging op. Na de bevrijding bleken de gloednieuwe stellen vaak zeer zwaar beschadigd; pas in 1953 was het herstel afgerond. Tot overmaat van ramp bleek het draaistelontwerp een miskleun. Sommige exemplaren gingen na minder dan 20 jaar actieve dienst al naar de sloop.

Hier ziet u vijf varianten. De olijfgroene DE-5 54 (afleveringsversie, 1940 – 1956), de blauwe 197 (een 'restantenstel' dat na WO II is opgebouwd met drie bakken van een elektrische soortgenoot) en de rode 188 (beide uit de periode 1962 – 1969). De beide grasgroene elektrische stellen (ELD-2 310 en ELD-5 817) geven eveneens de kleurstelling uit de jaren '60 weer.

7. MATERIEEL 1946 (ELD-2 en ELD4)

Meteen na de Tweede Wereldoorlog bestelde NS de derde serie elektrische stroomlijntreinen. ‘Materieel 1946’ moest de treinstellen vervangen die de oorlog niet hadden overleefd, de groei van het vervoer opvangen, en nieuwe elektrificaties mogelijk maken. Al met al betekende het een ruime verdubbeling van het aantal stroomlijntreinen. De kopvorm was opnieuw gewijzigd en de draaistellen alweer nieuw ontworpen. Het resultaat was uiterst betrouwbaar en sommige treinstellen bleven tot 1983 in dienst, al kon je ze tegen die tijd eigenlijk al niet meer met goed fatsoen naast een perron zetten.

In model de combinatie ELD-2 253 + ELD-4 673 (periode 1956 – 1958, na de afschaffing van de derde klasse aanduiding, donkere daken) en het vierwagenstel 676 in de laatste outfit waarin het buiten dienst gesteld is.

8. MATERIEEL 1952 – ‘BLAUWE ENGELN’

De dieselelektrische motorrijtuigen en tweerijtuigstellen (DE-1 en DE-2) werden in 1953 en 1954 door Allan in Rotterdam gebouwd. De bijnaam ‘Blauwe Engel’ was ontleend aan de helderblauwe kleur en het gevleugelde fabriekseembleem dat het materieel bij indienststelling had. Qua vormgeving kon het gezien worden als een iets lagere en lichtere dieselvariant van het Mat’46. In de jaren ’60 werden ze rood geschilderd, terwijl een aantal tweetjes in de periode 1977 – 1981 geheel gemoderniseerd en gehuisstijld in dienst kwamen. Sluitstuk van de serie was de NS 20 – de Kameel – het inspectierijtuig van de NS-directie, dat in twee kleuren blauw in dienst werd gesteld, maar later ook geel werd.

In model tonen we u de blauwe DE-1 41 alsmede twee Kamelen.

9. MATERIEEL 1954 – ‘HONDEKOPPEN’

In 1954 werd de vierde generatie van het klassieke NS-stroomlijnmaterieel besteld. De kopvorm was helemaal nieuw, met een prominente kreukelzone die al snel leidde tot de bijnaam ‘Hondekop’. Het interieur was ruimer opgezet en de draaistellen alweer vernieuwd. De treinstellen lagen als een blok op de rails en waren mede daardoor uiterst populair, zelfs toen NS allang modernere treinen in dienst had.

De Hondkoppen vormden tientallen jaren het ‘gezicht’ van NS. Ze werden vooral ingezet als sneltrein (later dat InterCity), deels vanwege het comfort en deels omdat ze voor een stoptrein nogal traag optrokken. Als enige ‘oude’ stroomlijners werden ze na 1968 allemaal in het nieuwe NS-geel geschilderd. De laatste exemplaren gingen begin 1996 buiten dienst. In model ziet u hier vele ELD-2 en ELD-4 stellen.

10. MATERIEEL 1957 'BENELUX-HONDEKOPPEN'

In 1957 werd de internationale verbinding Roosendaal-Antwerpen geëlektrificeerd en was het mogelijk om doorgaande elektrische treinen Amsterdam-Brussel te laten rijden. Maar Nederlandse treinen reden sinds 1926 op 1500 V gelijkspanning, en Belgische sinds 1935 op 3000 V. En Antwerpen Centraal was toen nog een kopstation waar alle treinen van richting moesten veranderen. De oplossing werd gevonden in de bouw van 12 Hondekop-tweerijtuigstellen met een aangepaste elektrische installatie, die als 'Beneluxtreinen' bekend werden. Ze waren direct herkenbaar aan hun donkerblauwe kleur met een zandgele band, die vanaf 1969 werd overgeschilderd in NS-geel.

Al spoedig konden ze het vervoer niet meer aan. In 1974 kregen ze versterking van zogeheten 'trekdouwtreinen' met een hoog improvisatiegehalte. Aan het ene eind liep een Belgische loc (reeks 2551-2558) die voor 1500 V was omgebouwd, aan het andere eind een oud Nederlands restauratierijtuig met een cabine van waaruit de loc op afstand kon worden bestuurd.

In 1987 werd de hele collectie vervangen door gloednieuwe trekdouwtreinen, opnieuw met een Belgische loc (reeks 1181-1192) maar dit keer met alleen Nederlandse rijtuigen.

In model tonen we alleen de Hondekop-versies, omdat de getrokken treinen buiten het Stroomlijnthema vallen. De 1202 vertolkt de afleveringsversie uit 1957 (nog met crème bies en omgekeerd L-sein). De combinatie van de drie Benelux-Hondekoppen 1203 – 1208 – 220.901 (laatste met Belgisch nummer) is een weergave van de afscheidsrit.

11. Diesel-elektrische stellen Plan U (DE-3)

In de periode 1960 – 1963 werd een nieuwe serie diesel-elektrische drierijtuigstellen in dienst gesteld, beter bekend als 'Plan U'. Ten opzichte van het voorgaande (elektrische) materieel '54 had de neus een moderne vormgeving, welke later ook werd toegepast bij het elektrische Mat'64 (zie hierna). De treinen werden tomatrood geschilderd, de nieuwe kleur voor dieseltreinstellen. Door de oorspronkelijke kleurstelling kregen de treinen eveneens de bijnaam 'Rode Duivel'. Plan U was tevens het laatste materieel dat (mechanisch) gekoppeld kon rijden met het oudere stroomlijnmaterieel en met de gestroomlijnde postrijtuigen (Pec's). In model vindt u de rode 121 en de gele 112.

12. MATERIEEL 1964 (Plan T en Plan V)

Tot 1960 waren alle elektrische stroomlijntreinen technisch gesproken familie van elkaar. Maar daarna besloot NS radicaal met die traditie te breken. ‘Treinstel Toekomst’ nummer 501 was een trein met de nieuwste snuffjes: een modern interieur, geen handbediende schuifdeuren meer maar pneumatische deuren met drukknopbediening, een pittiger rijgedrag en de nieuwe neusvorm van de kort daarvoor in dienst gestelde Plan U-diesels. Waar de oudere treinstellen allemaal door elkaar waren te gebruiken was dit nu niet meer mogelijk: vanaf dit moment werden elektrische NS-treinstellen alleen nog met soortgenoten van hetzelfde type gekoppeld. Treinstel Toekomst werd gevolgd door enkele honderden treinstellen, die bekend staan als Plan T en Plan V. De meeste daarvan rijden nu nog steeds, als de langst levende treinstellen uit de NS-geschiedenis.

In model ziet u de volgende combinaties:

- Plan T 501 (protostel met afwijkende bakindeling) - geel
- Plan T 526 en Plan V 405 – groene afleveringskleuren
- Plan T 503 en plan V 426 – gemoderniseerde versie eind jaren '90

13. SPRINTERS (EL-2 en EL-3)

In de jaren 70 legde NS een nieuwe spoorlijn aan naar de ‘nieuwe’ stad Zoetermeer. Gezien de krappe bogen en de korte afstand tussen de haltes lag een soort metro-materieel voor de hand, maar NS bestelde toch liever treinstellen die waren ontworpen volgens de normen van ‘normaal’ spoorwegmaterieel. Het enige verschil was dat ze meer vermogen hadden en dus een beetje sneller optrokken. De zogeheten ‘Sprinters’ zijn eigenlijk beter geschikt als stoptrein op bestaande spoorlijnen, en dat is dan ook waar ze het meeste voor zijn gebruikt. De laatste jaren hebben deze treinstellen in het Deense Randers een grondige opknapbeurt gekregen. Daarbij zijn ze overgespoten in een wit/geel/blauw kleurenschema dat ze de bijnaam ‘Vlaflip’ heeft opgeleverd.

In model ziet u de roze Citypendel 2027 in ‘Algemeen Dagblad’-uitvoering, alsmede twee drierijtuigstellen (de gele 2887 en de gemoderniseerde ‘Vlaflip’-Sprinter 2946).

14. KOPLOPERS (ELE-3 en ELE-4)

In 1977 werden de prototypes afgeleverd voor een totaal nieuwe serie treinstellen, speciaal bedoeld voor de Intercityverbindingen en voorzien van de nieuwste snufjes. Als extra attractie beschikten ze over ‘doorloopkoppen’: openklappende kopdeuren en uitschuifbare vouwbalgen maakten het mogelijk om onderweg van het ene naar het andere treinstel over te stappen. De machinist kreeg een plekje in een soort koepel op het dak, zodat hij niet in de weg zat.

Er zijn meer dan honderd van deze ‘Koplopers’ gebouwd. Ze zijn vooral aan te treffen als langeafstandstrein van Amsterdam/Den Haag/Rotterdam naar Groningen/Leeuwarden/Enschede. Maar de storingsgevoelige doorloopkoppen worden sinds een paar jaar niet meer gebruikt en er loopt een moderniseringsprogramma waarbij ze definitief dicht worden gemaakt. Voor de amfitheaters staat een drietal Koplopers opgesteld. De oranje 4241 is een van de ‘Olympische’ stellen die de NS heeft omgeschilderd in het kader van de Olympische Spelen van 2008. De combinatie met opengeklapte kopdeuren heeft de nummers 4006 en 4229.

15. DUBBELDEKKERS (V-IRM)

Sinds de jaren '90 worden de intercitydiensten beheerst door de DD IRM-treinstellen. De afkorting staat voor ‘dubbeldeks interregiomaterieel’; bij aflevering kreeg het de naam ‘Regiorunner’ maar die is bij het publiek nooit blijven hangen. Het eigentijdse ontwerp leverde NS indertijd een prestigieuze designprijs op. Oorspronkelijk waren het drie- en vierdelige stellen, maar door toenemende vraag naar meer reizigerscapaciteit zijn ze inmiddels allemaal verlengd tot vier- respectievelijk zesrijtuigstellen. Sindsdien gaan ze als ‘VIRM’ door het leven. Anno 2009 worden nog steeds nieuwe stellen van dit type bijgebouwd.

Hier ziet u twee exemplaren van V-IRM: de vierdelige 9417 en de zesdelige 8659.