

Blokkendozen op het spoor

Carel van Gestel



***Het roemruchte Materieel '24 van
de Nederlandse Spoorwegen***

W BOOKS



INHOUD

VOORWOORD	4
INLEIDING	6
HOOFDSTUK 1	
HET MATERIEEL	10
HOOFDSTUK 2	
EEN REIS DOOR DE TIJD	26
HOOFDSTUK 3	
MOTORPOSTEN EN MOTORDIENSTWAGENS	92
HOOFDSTUK 4	
GETROKKEN RIJTUIGEN	108
HOOFDSTUK 5	
VOOR HET NAGESLACHT	118
HOOFDSTUK 6	
DIENSTMATERIEEL	128
HOOFDSTUK 7	
UITGELICHT	132
BIJLAGEN	168
a. Mat '24 vernummeringen	168
b. Overzicht indienststelling	173
c. Treinsamenstellingen tot 1940	174
d. Overzicht nummering 1950	174
e. Verbouwing tot mP, mK en mDW	174
f. Materieelnummers op dienstwagens	175
g. Overzicht getrokken rijtuigen vanaf 1956	175
COLOFON	176

INLEIDING

De eerste elektrische treinen in Nederland reden in 1908, toen de op 4 januari 1900 opgerichte ZHESM, de Zuid-Hollandsche Electriche Spoorweg-Maatschappij, met de treindienst begon op de spoorlijn van Rotterdam Hofplein via Den Haag naar Scheveningen Kurhaus, bekend als de Hofpleinlijn. Men paste daarbij 10 kV eenfase-wisselstroom toe, een systeem dat eigenlijk nog in de kinderschoenen stond en dat leidde tot nogal wat technische problemen. Niettemin werd het al snel duidelijk dat elektrische tractie vele voordelen had ten opzichte van de stoomtractie, reden waarom werd besloten een groot deel van het Nederlandse spoorweginet te gaan elektrificeren. Na lang en rijp beraad koos men in 1920 voor de nu nog steeds toegepaste 1500 V gelijkstroom. Als proeftraject werd Leiden – Den Haag in 1924 van bovenleiding voorzien. De stroom zou geleverd worden door plaatselijke elektriciteitsbedrijven, zoals geregeld in een wet uit 1921, die bepaalde dat het gehele land, ook het spoorwegbedrijf, van stroom zou worden voorzien door een aantal grote centrales; dit in tegenstelling tot de ZHESM, die een eigen centrale had te Leidschendam, zie de foto op bladzijde 149.

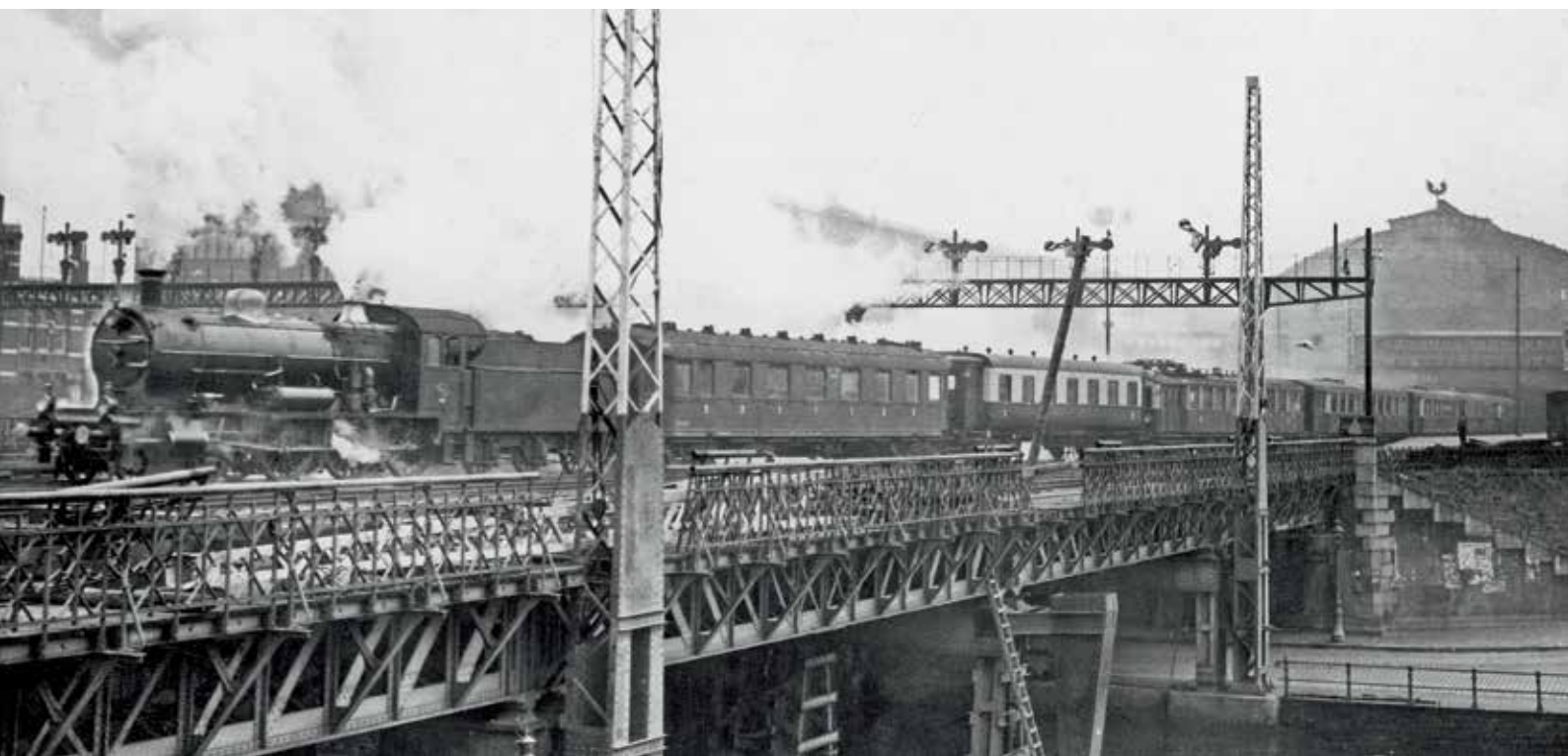
De inmiddels opgerichte N.V. Nederlandsche Spoorwegen was ervan doordrongen dat er een grote behoefte was aan standaardrijtuigen voor gebruik op de hoofdlijnen, waarbij de voorkeur uitging naar rijtuigen met een stalen constructie – er waren in die tijd alleen nog houten rijtuigen. In 1922 kregen Beijnes in Haarlem, Werkspoor in Amsterdam en HAWA in Hannover de opdracht om in totaal tien stalen rijtuigen te leveren, de B 7501-7510, zie het overzicht op bladzijde 13. Hoewel ze in feite bedoeld waren voor de elektrische dienst, waren ze voorzien van stoomverwarming, zodat ze ook in de (buitenlandse) stoomtreindienst konden wor-

den ingezet, met name die naar Parijs. Ze hadden om die reden opschriften in het Nederlands, Frans en Duits. Tevens bestelde NS in 1923 de benodigde rijtuigen voor de dienst op het proeftraject, zes motor- en zes tussenrijtuigen. Hiermee werden twee vijf-wagentreinen samengesteld, waarbij twee motorrijtuigen op reserve stonden. Toen in april 1926 de Hofpleinlijn was aangepast voor het 1500 V-bedrijf, werd het ZHESM-materieel buiten dienst gesteld om te worden omgebouwd. Vanaf dat moment reden er Blokkendoostreinen op deze lijn, maar de reizigers waren niet erg enthousiast. Er kwamen klachten over een onrustige loop en het schudden van de rijtuigen. Verschillende oorzaken waren hiervoor aan te wijzen, vooral betrekking hebbende op de spoorbaan zelf. Het grote treinongeluk bij De Vink op 9 september 1926 was de druppel die de emmer deed overlopen: twee van de oorzaken zouden de snelheid en de ligging van het spoor zijn. Om aan te tonen dat er niets mis was, werd er op 21 januari 1927 een proefsnelheidsrit gereden van Rotterdam DP naar Amsterdam CS en terug. 'Het Algemeen Handelsblad' gaf de exacte tijden: *"Te 9 u. 57 hedenochtend is een trein voor dit doel van Rotterdam D. P. vertrokken om precies 11 u. 09 behouden aan het C. S. te Amsterdam aan te komen."*

De trein bestond uit een locomotief serie 3700, een D-treinrijtuig een tussenrijtuig van de ZHESM en een Mat '24-vijfwagentrein met gestreken stroomafnemers. Aan boord bevonden zich onder andere de directie van de NS, hoofdingenieurs, chefs van de dien-

● **De Potemkintrein op het viaduct over de Westertoegang bij Amsterdam CS, 21 januari 1927. Bij uitvergroting van de foto lijkt de locomotief het nummer 3747 te dragen.**

HET UTRECHTS ARCHIEF, FOTO VEREENIGDE FOTOBUREAUX N.V., COLLECTIE DE PATER





● Een Blokkendoostrein komt binnen in station Laan van Nieuw Oost-Indië, circa 1925.

HAAGS GEMEENTE ARCHIEF, FOTOGRAAF ONBEKEND

sten Exploitatie, Tractie, Materieel, en Weg en Werken. 'De Nieuwe Rotterdamsche Courant' van 22 januari 1927 meldt: *"Betreffende dezen proefrit werd ons medegedeeld, dat gereden is met een snelheid van 90 kilometer en meer, de proefneming goed voldaan heeft en de weg uitstekend in orde werd bevonden. In den trein waren verschillende soorten rijtuigen geplaatst, ook van oudere constructie, ten einde na te gaan, hoe de beweging van deze rijtuigen was tijdens de snelle vaart. De deelnemers begaven zich daartoe onder het rijden van het eene naar het andere rijtuig."*

Goed beschouwd was de rit een succes, want niet alleen was de reistijd tussen beide steden aanzienlijk verkort, ook deden zich geen onregelmatigheden voor. Niettemin hielden critici voet bij stuk en noemden de trein spottend de Potemkintrein. Grigory Potemkin was een Russische minister die met behulp van snel verplaatsbare houten façades tsarina Catharina de Grote bij haar bezoek aan de Krim de indruk probeerde te geven dat de situatie er niets te wensen overliet. Kortom, de zaken mooier voor te stellen dan ze waren. En zo was dat dus ook met die trein...

Met ingang van 2 oktober 1927 werd de dienst op de lijn Amsterdam – Den Haag – Rotterdam, de zogeheten Oude Lijn, geheel uitgevoerd met elektrisch Buffermaterieel '24. Dat gold intussen ook voor de lijn van Haarlem naar IJmuiden. In 1931 werd de elektrificatie voltooid van de driehoek Amsterdam – Alkmaar – Haarlem, waarna in 1934 de lijn Rotterdam – Dordrecht volgde, terwijl in 1935 Schiedam – Hoek van Holland en Haarlem – Zandvoort onder de draad kwamen. Met de komst van het elektrische Materieel '36 werden in 1938 ook de lijnen Amsterdam – Utrecht – Eindhoven en Rotterdam/Den Haag – Utrecht – Arnhem geëlektrificeerd.

Al ver voor het begin van de oorlog werd een toenemende vraag geconstateerd naar derdeklaszitplaatsen, terwijl die naar de eerste en tweede klas afnam. In de stoptreinen op de Oude Lijn verminderde het reizigersaanbod sowieso al, reden om die diensten met tweewagenstellen te rijden, zoals op de lijn Haarlem – IJmuiden. Constructieve wijzigingen aan de C-rijtuigen beperkten zich tot de toevoeging van een stuurstand, de serie Cesc 8107-8110. Een aantal van de oudste B-rijtuigen werd in 1935 gedeklasseerd

tot C-rijtuigen (Ce8c 8595-8600), gevolgd door de A-rijtuigen, die in de jaren erna voor de helft een tweedeklasinterieur kregen. Om van het teveel aan tweedeklasaccommodatie af te komen, werden de mBD's gedeklasseerd. Naast deze veranderingen werden ook de interieurs aangepast, meestal met het oog op comfortverbetering en modernisering. Intussen was in 1934 de maximumsnelheid van 100 km/h verhoogd naar 115 km/h, waarbij de normale dienstsnelheid 110 km/h bedroeg. Er waren ook nog plannen om de snelheid verder te verhogen, maar door de oorlogsomstandigheden is het daar niet van gekomen.

Tot de spoorwegstaking in 1944 zijn de Blokkendozen vrijwel compleet blijven rijden, behalve de vijf rijtuigen die in Rotterdam DP verloren waren gegaan bij het bombardement op 14 mei 1940. Tien dagen later kon de treindienst op de Oude Lijn hervat worden, waarbij lokaaltrains werden opgeheven en de sneltreinen, die vaak uit tien rijtuigen bestonden, stopten op enkele tussenliggende stations. Opmerkelijk is dat vanwege de heersende brandstofschaarste al in 1940 dieseltreinstellen moesten worden vervangen door reizigerstreinen met stoomtractie. De stoomlocs werden onttrokken aan de goederendienst, waarop werd besloten om die locs op geëlektrificeerde baanvakken te vervangen door drie gekoppelde motorrijtuigen van Mat '24. Zelfs de Limburgse kolentreinen werden door deze trekkrachten gereden! In totaal zijn toen 7 van dergelijke trio's gevormd, uiteraard na de nodige technische aanpassingen. Na beperking van de reizigersdienst in 1942 konden er zelfs 12 van dergelijke combinaties worden gevormd, een jaar later waren het er 17. Ze trokken overigens ook wel reizigerstreinen, met name werkliedentreinen, en in de zomer van 1944 ook de Duitse verlofgangerstreinen; toen waren er inmiddels 21 van dergelijke trekkrachten, die meestal bestonden uit een mBD, mCv en mC.

Na de bevrijding bleken er slechts 68 al dan niet beschadigde Blokkendozen in Nederland te zijn achtergebleven, 186 waren door de bezetters tijdens de spoorwegstaking overgebracht naar Duitsland. In de jaren erna is er veel van dat materieel weer teruggekomen, maar een deel daarvan moest als onherstelbaar

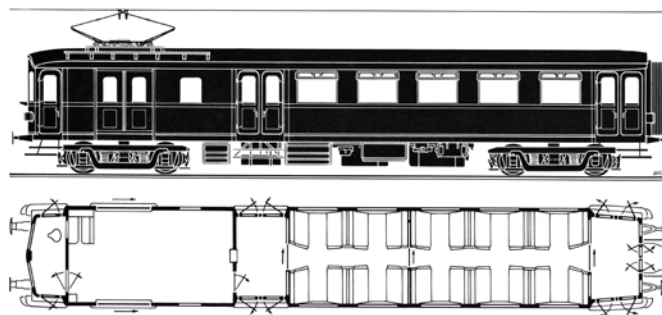
HET MATERIEEL

T Tot 1932 zijn er van Materieel '24 vijf series van in totaal 130 motorrijtuigen en vijf series van in totaal 129 tussenrijtuigen gebouwd. Wat betreft hun robuuste en hoekige uiterlijk stonden ze in schril contrast met het gestroomlijnde materieel dat halverwege de jaren dertig op de baan verscheen. De bijnaam 'Blokkenozen' was toen snel gevonden, tot op de dag van vandaag een begrip bij spoorwegliefhebbers. In dit eerste hoofdstuk passeren de genoemde tien series de revue, in volgorde van indienststelling.

mBD 9001-9030

In 1924 verschenen er op het toen geëlektrificeerde proeftraject Den Haag - Leiden twee treinstellen van Mat '24 in de samenstelling mBD-Bec-Aec-Cec-mC. Het ene treinstel was gemaakt door Beijnes, het andere door Werkspoor. De rijtuigen worden in dit hoofdstuk in genoemde volgorde kort behandeld. Voor deze twee proeftreinen waren drie mBD's gebouwd, de 9001-9003, waarvan er steeds één op reserve stond; de eigenlijke seriebouw begon eind 1926.

De mBD's waren, evenals de mC's, voorzien van slechts één stroomafnemer; vanaf 1929 kregen alle motorrijtuigen er twee, ook de al afgeleverde. Een jaar eerder was de kleurstelling al aangepast: vanaf 1928 werden alle rijtuigen geheel donkergroen geschilderd en verviel het crème, dat toch wel erg besmettelijk was gebleken. Voor een betere zichtbaarheid werden de motorrijtuigen op de koppen voorzien van een brede rode band boven de bufferbalk. Omdat dit niet effectief genoeg bleek, werden boven de frontruiten crèmekleurige vlakken aangebracht. Wat in 1929 eveneens veranderde was het type vouwbalg dat werd toegepast bij alle rijtuigen: van het klassieke model werd overgestapt op de Hongaarse vouwbalg die door een uitgekiende ophanging veel beter was in- en uit te vouwen. De volgende wijziging vond plaats in 1930 bij de invoering van de registratie van het aantal gereden kilometers; om verwar- ring met de motorrijtuigen van de serie mC 9000 te voorkomen werden de mBD's vernummerd in de serie 9101-9130. Alle hierna volgende vernummeringen zijn terug te vinden in de tabel op bladzijde 168.



TEKENING LEX TEMPELMAN



● **Front van motorrijtuig BD 9003.**

HET UTRECHTS ARCHIEF,
FOTO BEIJNES



● **Een aantal van de eerste motorrijtuigen van Mat '24 had een luchtfloit boven de rechter frontruit, te bedienen door middel van een pedaal. Deze fluit werd begin jaren dertig vervangen door de toen inmiddels ingeburgerde typhoon.**

COLLECTIE LEX TEMPELMAN, FOTO HEEMAF

De mBD's beschikten over een bagageafdeling met een draagvermogen van 2,5 ton. In dit gedeelte van het rijtuig, dat aan beide zijden voorzien was van een stel dubbele schuifdeuren, bevonden zich een zitplaats voor de hoofdconducteur (Hc), een tafel en een loket- en waardekast. Grenzend aan deze afdeling was de aan de voorzijde afgesloten cabine voor de machinist, de wagenvoerder; voor hem was een houten klapbankje aangebracht, dat later werd voorzien van leerdoek en een opvulling van paardenhaar. Aan het andere einde van het rijtuig, bij het open balkon, bevond zich een

hulpstuurstand. In de reizigersafdelingen, met in totaal veertig zitplaatsen, waren de banken in de 2+2-opstelling overtrokken met trijp. Een weliswaar comfortabele inrichting, maar zoals in alle motorrijtuigen ontbrak een toilet; alleen de tussenrijtuigen waren daarvan voorzien.

De lengte van de mBD's, gemeten over de buffers, bedroeg 19,80 meter. Dit gold voor alle Blokkendoosrijtuigen, uitgezonderd de Cesc 8107-8110; zie bladzijde 15.



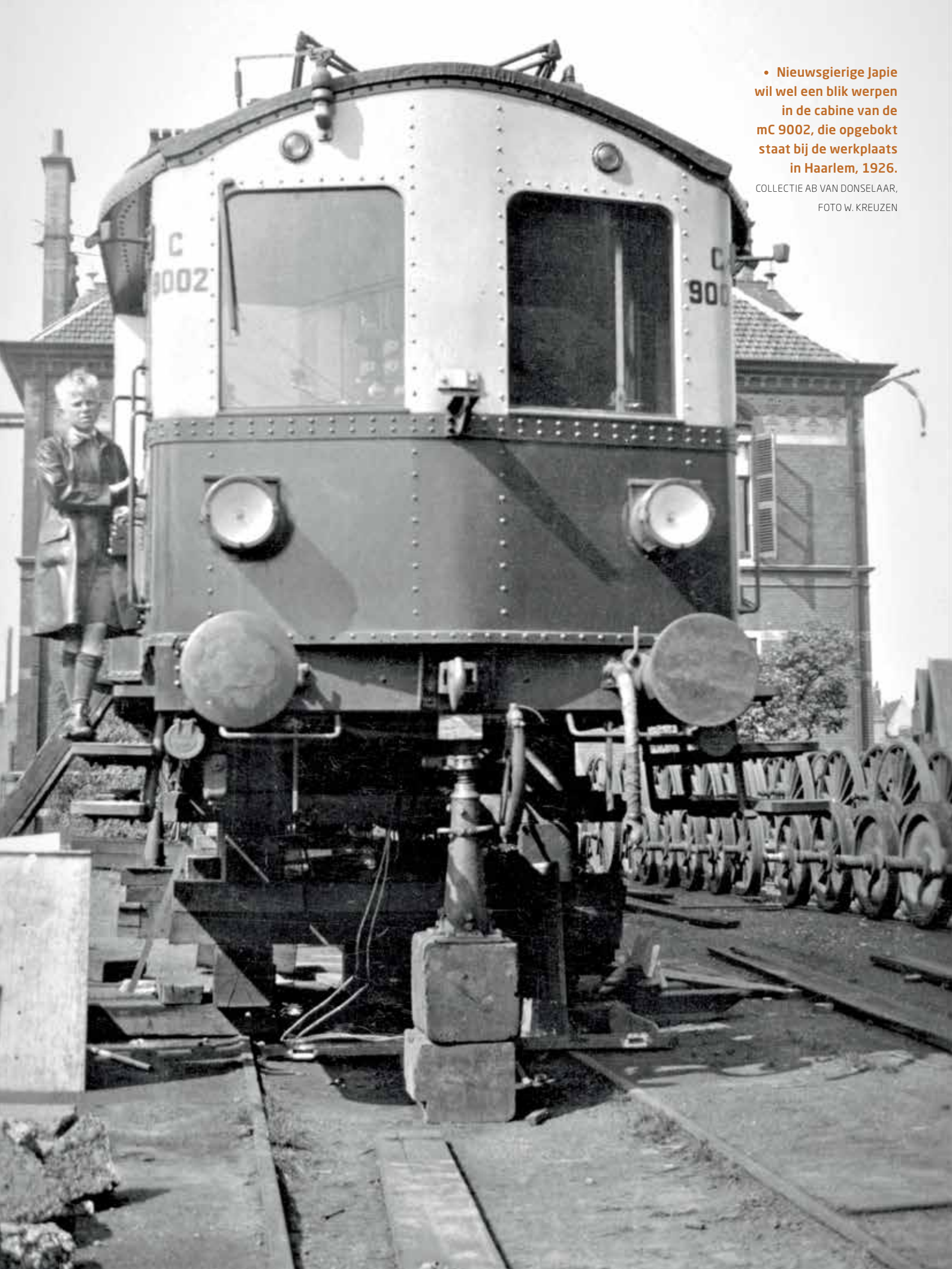
● **Staatsieportret van het gloednieuwe motorrijtuig BD 9001.**

COLLECTIE LEX TEMPELMAN, FOTO HEEMAF

- Nieuwsgierige Japie wil wel een blik werpen in de cabine van de mC 9002, die opgebokt staat bij de werkplaats in Haarlem, 1926.

COLLECTIE AB VAN DONSELAAR,

FOTO W. KREUZEN





- Een Blokkendoostrein, met vooraan de mBD 9004, is onderweg van Amsterdam naar Rotterdam en loopt hier binnen in het nieuwe station Heemstede-Aerdenhout, 7 oktober 1928. De markante abri's zijn een ontwerp van architect H.G.J. Schelling. Vermeldenswaard is ook het feit dat in dit station een vrouwelijke chef was gevestigd; haar intrede werd dan ook met een bloemenhulde begroet.

NATIONAAL ARCHIEF / ANEFO, FOTO VEREENIGDE FOTOBUREAUX



- Gedurende een aantal jaren was er in een tweetal treinen tussen Amsterdam en Rotterdam een restauratierijtuig van Wagons-Lits te vinden, zoals hier de WL 2767. Deze service werd ingevoerd bij het begin van de zomerdienst 1928, maar moest wegens geringe belangstelling in 1934 worden opgeheven. Amsterdam CS, 1 juni 1928.

COLLECTIE AB VAN DONSELAAR,
FOTO J. QUANJER



• Een vierrijtuigtrein, bestaande uit mC 9438 + Cec + Bec + mB4D kort voor vertrek uit station Soest op 23 april 1949. De spoorlijn Den Dolder - Baarn is sinds 25 juli 1948 elektrisch te berijden.

COLLECTIE AB VAN DONSELAAR,

FOTO J. QUANJER



8438

8438

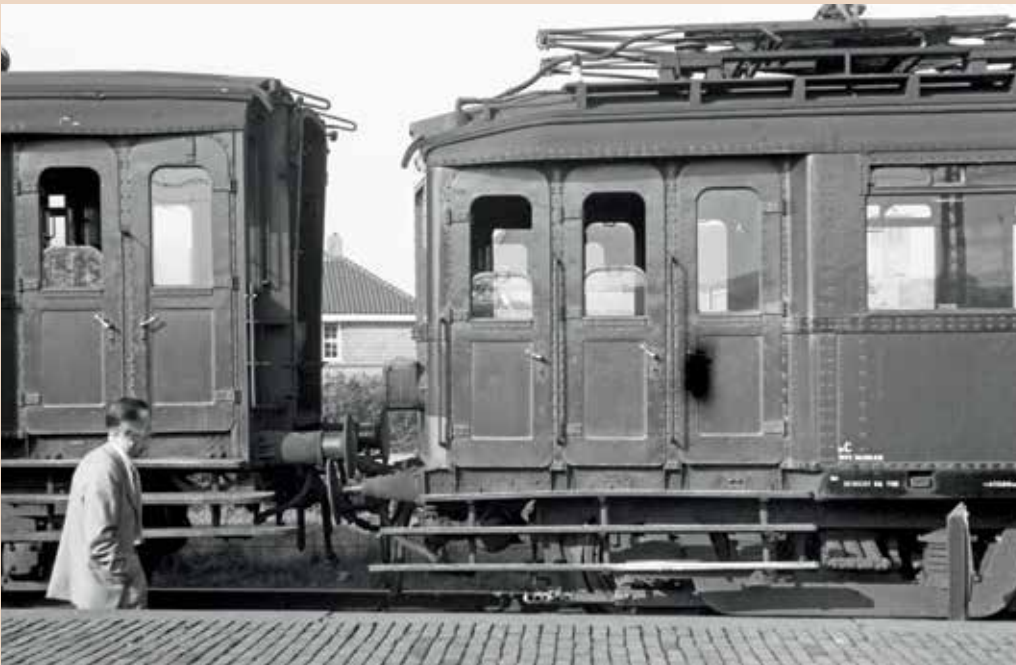
UITGANG

RICHTING
UTRECHT BAAREN



• Uit het 'Nieuw Utrechts Dagblad' van 23 augustus 1956: 'De locomotief van de express trein naar Groningen is donderdagmorgen half tien even buiten het Centraal Station uit de rails gelopen en diep in de flank van een trein uit de andere richting gedrongen. De aangereden wagon is van de trein, die om tien minuten voor negen uit Amersfoort was vertrokken. Beide sporen naar en van Amersfoort werden versperd. De 32-jarige passagier J. Boshuizen uit Weesp moest zwaar gewond naar een ziekenhuis worden gebracht. Drie andere reizigers konden ter plaatse worden verbonden. Als oorzaak van de ontsporing noemen spoorwegautoriteiten 'een samenspel van krachten, voortkomend uit een niet goede ligging van het spoor en een mogelijk defect aan de locomotief'. Uitdrukkelijk werd bekend gemaakt, dat het ongeluk niet is te wijten aan een menselijke fout. De treinen reden op het moment van de aanrijding niet harder dan dertig kilometer.' Het bij de ontsporing op 23 augustus 1956 opengereten rijtuig C 8184. Eén reiziger liep zware verwondingen op en is daar later aan bezweken.

COLLECTIE SHM, FOTO L.J. BIEZEVELD



• Uit de 'Nieuwe Haarlemsche Courant' van 24 september 1956: 'Even voor het station Velsen-IJmuiden Oost is in de nacht van zaterdag op zondag de reizigerstrein in de richting Haarlem ontspoord en daarna weer vanzelf in de rails teruggesprongen. Eerst in Driehuis, nadat de trein dus nog in IJmuiden-Oost en aan de halte Zeeweg had gestopt, ontdekte men, dat er aan de trein iets niet in orde was. Buffers waren over elkaar geschoven en bleken niet gemakkelijk weer in hun normale stand te brengen. Een onderzoek langs het baanvak wees toen uit, dat de trein uit de rails was gelopen en er weer in, iets wat hoogst zelden voorkomt. Urenlang heeft men in de nacht naar de oorzaak gezocht, maar deze is nog steeds niet gevonden. Men neemt aan, dat een samenspel van allerlei factoren hier de mens parten heeft gespeeld.' Inspectie van de onfortuinlijke Blokkendoostrein in Velsen, 23 september 1956.

COLLECTIE SHM, FOTO L.J. BIEZEVELD





- De eerste stoptrein naar Amsterdam in het zojuist geopende station Amsterdam Sloterdijk, 3 juni 1956. Op de achtergrond de in 1663 verrezen Petruskerk, waarvan de toren uit de 15e eeuw stamt. Een groot deel het dorp Sloterdijk is door de bouw van het station en andere grootschalige infrastructuurprojecten van de kaart geveegd, maar de kerk heeft het gered. Tot op de dag van vandaag.

COLLECTIE CAREL VAN GESTEL,

FOTO J.C. DE JONGH



- De zaterdagse militairentrein 11107 (Weert - Utrecht - Groningen) op het baanvak Eindhoven - Boxtel even ten zuiden van Boxtel op 23 maart 1957. De trein wordt aangevoerd door motorrijtuig BD 9107, geen onbekende in dit boek.

FOTO ROEF ANKERSMIT





1417
SPOOR
8 A
Stoptrein
Haarlem
Zandvoort aan Zee

UITG
EXIT SORTIE

• Een prachtig portret van motordienst-
wagen 169 310 in Amsterdam CS,
2 augustus 1966.

FOTO AB VAN DONSELAAR

Uitgave

WBOOKS, Zwolle
info@wbooks.com
www.wbooks.com

Tekst en samenstelling

Carel van Gestel

Met medewerking van

Roef Ankersmit, Leo Boer, Marc van Deventer, Ab van Donselaar, Gerard de Graaf, Martijn Haman, Roelof Hamoen, Frans van Loevezijn, Kees van de Meene, Peter van der Meer, Manfred Meyer, Hans Nahon, Ton Oosterom, Eelco Storm, Lex Tempelman, Peter van der Welle

Vormgeving

Erik Vos / Foxy Design

© 2022 WBOOKS Zwolle / de auteur

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Pictoright te Amsterdam.

© c/o Pictoright Amsterdam 2022.

ISBN 978 94 625 8513 3
NUR 680

Over de auteur



FOTO: HENK KIESTRA

Carel van Gestel (Zeist 1946) was vanaf 1968 leraar Engels in Utrecht en Den Haag, en vanaf 1971 tot zijn pensionering in Arnhem. Al vanaf zijn jeugd is hij geïnteresseerd in fotografie, kerken, orgels en spoorwegen. Over dit laatste onderwerp staan talrijke artikelen en boeken op zijn naam, terwijl Van Gestel ook de auteur is van twee forse boeken over kerkorgels, waaronder het bekende *Orgelrijk*. Van zijn hand verscheen in 2006 het eerste van de uit vier delen bestaande serie *Van kerk naar kerk*. Samen met Jeroen Jeroense publiceerde hij in 2012 de bundel *Open boek*, een spirituele ontdekkingsreis door het jaar. Na *Er kan nog een trein komen* (2014), *Treinen die komen en gaan* (2015), *Nostalgie op het spoor* (2017), *Tot het rode licht gedoofd is* (2018), *Spoor van mensen* (2020) en *Stroomlijn op het spoor* (2021) is dit het zevende boek dat hij voor WBOOKS heeft verzorgd.

Op het omslag voorzijde

Motorrijtuig BD 9107 tijdens een stop in station Rotterdam Blaak, september 1937.
COLLECTIE AB VAN DONSELAAR, FOTO NS

Op het omslag achterzijde

OMSLAG ACHTER a
Het fabrieksnieuwe motorrijtuig BD 9001, 1924.
HET UTRECHTS ARCHIEF, FOTO WERKSPOR

OMSLAG ACHTER b
Blokkeendoostrein van Alkmaar naar Amsterdam te Zaandam, 13 maart 1955.
COLLECTIE CAREL VAN GESTEL, FOTO J.C. DE JONGH

OMSLAG ACHTER c
Getrokken rijtuig B 5238 te Hoorn, juni 1969.
COLLECTIE MARC VAN DEVENTER, FOTO STEPHAN GEERLING

OMSLAG ACHTER d
Blokkeendoosstel mBD 9107 + Ces 8104 van het NSM te Utrechts CS, 18 juni 1989.
FOTO CAREL VAN GESTEL

Op de titelpagina

De machinist van deze Blokkeendoostrein zet zijn dienstrooster in de daartoe bestemde houder, 29 mei 1957. De reis kan beginnen.
HET UTRECHTS ARCHIEF, FOTO L. HESSELS

Afbeelding naast de inhoudspagina

Interieur van het VSM-Blokkeendoostrijtuig C 8505 in 1989.
FOTO CAREL VAN GESTEL

Literatuur

- C. van Gestel, B. van Reems, L. Tempelman, *Elektrische treinen in Nederland, deel 1*, Alkmaar 1992
- F. van der Gragt, J.C. de Jongh, *Sporen in de tijd*, Aken 1989
- S. Ruys, *Hummel Hummel Zügen en zo*, Alkmaar 2020
- J.F. Smit, *Rotterdam Hofplein - Den Haag - Scheveningen Kurhaus*, Rotterdam 1989
- N.J. van Wijck Jurriaanse, *Van Stoom tot stroom*, Alkmaar 1980
- Websites: delpher.nl, martijnhaman.nl, nvbs.com, railwiki.nl, somda.nl, wikipedia.org