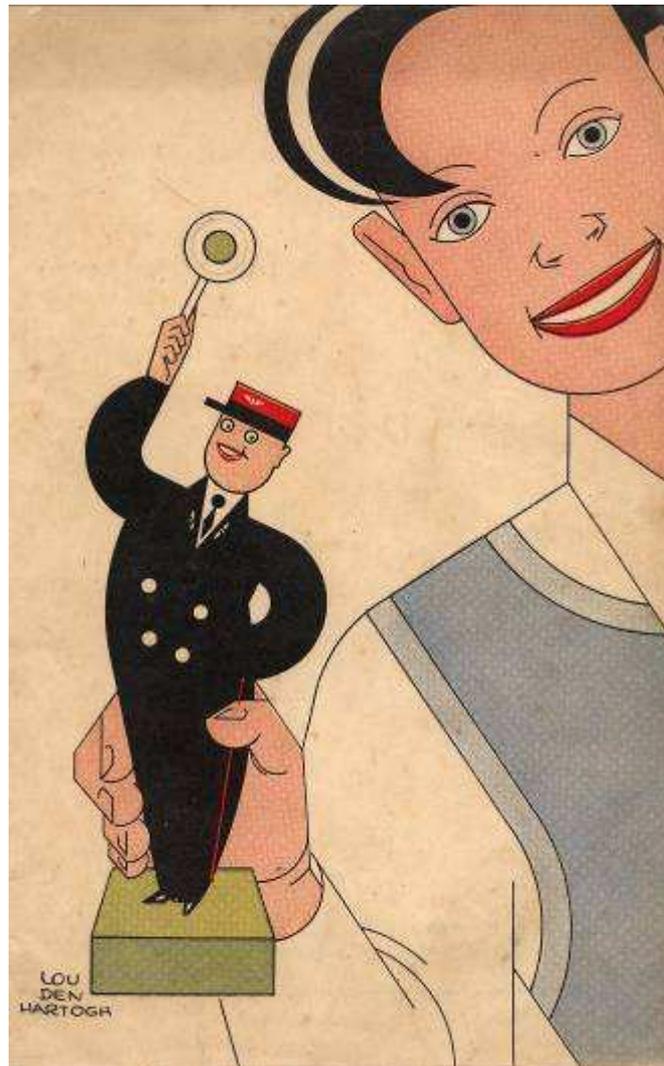


Op Reis – Auf Reisen

A.D. (Anton) Hildebrand (Groningen, *11. Juni 1907 - †Kollum, 29. Juni 1977) war ein berühmter niederländischer Autor von Kinderbüchern. Hildebrand wuchs in Amsterdam auf, studierte Literatur an der Universität von Amsterdam und arbeitete als Journalist. Im Jahr 1928 trat er in die AVRO (Radio) ein und engagierte sich bei der Herstellung von Hörspielen. Er schrieb insgesamt etwa 250 Kinderbücher, vorzugsweise Tiergeschichten. Seine berühmteste Bücherserie war Bolke der Bär, deren erster Band im Jahr 1935 erschien. Darauf folgten neun Fortsetzungen. Eine weitere Bücherserie behandelte die Riesen Belfloor und Bonnevu. Anton Hildebrand erstellte zusammen mit anderen in den fünfziger Jahren Lehrbücher für öffentliche Schulen. Seine Stücke waren damals zu hören beim VARA Radio. Berühmte Hörspiele waren: Monus, der Mann vom Mond, und Brilstra, die Brummfliege.

Gemeinsam mit **Gerard van Seumeren** und dem Zeichner **Lou den Hartogh** entstand ein reichillustriertes Werk von 32 Seiten Umfang über das **Reisen mit der Eisenbahn** für die Grundschule. Das Büchlein gewährt einen interessanten Einblick in die Welt der niederländischen Eisenbahn kurz vor der einbrechenden Katastrophe des Zweiten Weltkriegs und vor der deutschen Invasion mit all ihren negativen Folgen. Es stellt klar, daß „Holland aus mehr besteht als Klompen, Windmühlen und Tulpen“ (A.D.H.). Wer das Heft gelesen hat, „soll ihm einen guten Platz auf dem Bücherregal geben und es von Zeit zu Zeit zu angenehmer Lektüre hervorholen“. Dies Schlußwort des Autors hat der vormalige Besitzer beherzigt. Das Buch befand sich nach vielen Jahrzeiten noch in gutem Zustand und schenkt nach dem Kauf auf dem Bredevoorter Büchermarkt tatsächlich immer noch „een prettige les“.

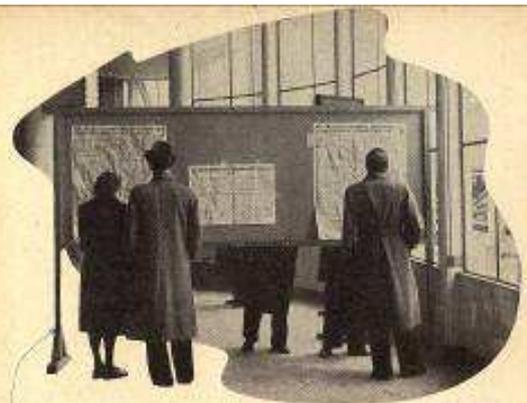


Das Titelbild von Lou den Hartogh zeigt einen lächelnden Jungen mit der Figur eines niederländischen Aufsichtsbeamten mit roter Dienstmütze, der die Abfahrtskelle erhebt.

Den eigentlichen Titel des Buches erfährt man erst auf Seite 3: **Op Reis. Auf Reisen.** Von Anton D. Hildebrand und Gerard van Seumeren, mit Zeichnungen von Lou den Hartogh. Herausgegeben von der Abteilung Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der NS (Nederlandse Spoorwegen), o.J. (1941). Eine Lesebroschüre für die letzte Klasse der Grundschule (Kinder im Alter von 12 Jahren).

Vóórdat wij je iets gaan vertellen over treinen, stations, wissels, reizen enz. laten wij hieronder nog even de verklaring der letters en tekenen volgen, welke in het spoorboekje voorkomen. Deze opgave staat op de eerste bladzijde van het spoorboekje afgedrukt.

- ✕ Restauratie of restauraerijtuig.
- ✕✕ Restauratierijtuig alleen op werkdagen.
- ✕✕✕ Slaaprijtuig.
- ✕ Halls met uitgebreide verkeersbevoegdheid.
- ✕✕ Bootschaling.
- ✕✕✕ Treinen, voor welke gebruik toedagen verantwoordelijk zijn.
- ✕✕✕✕ De dienstregeling door treinen is bovendien vast gesteld.
- ✕✕✕✕✕ Alleen op werkdagen.
- ✕✕✕✕✕✕ Alleen op Zon- en Feestdagen.
- ✕✕✕✕✕✕✕ De trein rijdt niet dagelijks of de trein rijdt op één of meer bepaalde dagen of gedurende een bepaald tijfvak.
- ✕✕✕✕✕✕✕✕ De trein rijdt door.
- ✕✕✕✕✕✕✕✕✕ Stopt.
- ✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕ Stopt alleen op Zon- en Feestdagen.
- ✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕ Stopt alleen op werkdagen.
- ✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕ Stopt alleen op tijdig verzoek.
- ✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕ Stopt alleen voor instappen.
- ✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕ Stopt alleen voor uitstappen.
- ✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕ Stopt op tijdig verzoek alleen voor instappen.
- ✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕ Stopt op tijdig verzoek alleen voor uitstappen.
- ✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕ Stopt op tijdig verzoek alleen op Zon- en Feestdagen.
- ✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕ Stopt op tijdig verzoek alleen op werkdagen.
- ✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕ D-trein met zondag.
- ✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕ D-trein met een beperkt aantal plaatsen.
- ✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕ bij het treinstammer beduidt Elektrische trein.
- ✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕ bij het treinstammer beduidt Metrotrein.
- ✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕ bij het treinstammer beduidt Stoomtrein op een ge-elektificeerd baanvak.
- ✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕✕ bij het treinstammer beduidt Tramtrein.



1. DIENSTREGELING-BILJETTEN

Ja, dat is een groot woord, hè? Maar ver-voudig het in lagrijzen, hoor. Lees maar verder. Daarbij dienstregeling verstaan wij het regelen van de loop der treinen. En de biljetten (dooen een dore toestand) regeling duidelijk voor de reizigers aan te geven. Zo je niet is het biljet verbeeld in verschillende vakken. Elk vak heeft een nummer en dit nummer komt voor overeen met het nummer van de tabel in het spoor-boekje, ieder vakje (tabel) is bestemd voor een of meer baanvakken. Een baanvak is een gedeelte spoorlijn tussen twee plaatsen. Hoe zoeken we nu het vakje of de tabel welke wij nodig hebben? Dit is ook zeer gemakkelijk. Hiervoor is op één der vier dienstregeling-biljetten (er zijn vier in totaal) een kaartje gedrukt, voorstellende het spoorwagzet. De spoorlijnen op dit kaartje zijn ook naar getoonst. En nu begrijp je mees alles.

Stu je dus in de hall van het station Utrecht en je wilt zelf uitzoeken hoe laat een trein vertrekt naar Amsterdam, dan wandel je eerst naar de grote boorden, waarop de dienstregeling-biljetten zijn aangebracht. Je vindt er vier verschillende biljetten. Je zoekt op het kaartje naar de lijn Utrecht-Amsterdam, vindt hij die lijn het nummer 24, zoekt op één der biljetten het vakje 24 en ziebaar, een lange rij van lijnen waarop de treinen naar Amsterdam vertrekken, staan netjes in volgorde voor je neus.



Ja, dat is een groot woord, hè? Maar ver-voudig het in lagrijzen, hoor. Lees maar verder. Daarbij dienstregeling verstaan wij het regelen van de loop der treinen. En de biljetten (dooen een dore toestand) regeling duidelijk voor de reizigers aan te geven. Zo je niet is het biljet verbeeld in verschillende vakken. Elk vak heeft een nummer en dit nummer komt voor overeen met het nummer van de tabel in het spoor-boekje, ieder vakje (tabel) is bestemd voor een of meer baanvakken. Een baanvak is een gedeelte spoorlijn tussen twee plaatsen. Hoe zoeken we nu het vakje of de tabel welke wij nodig hebben? Dit is ook zeer gemakkelijk. Hiervoor is op één der vier dienstregeling-biljetten (er zijn vier in totaal) een kaartje gedrukt, voorstellende het spoorwagzet. De spoorlijnen op dit kaartje zijn ook naar getoonst. En nu begrijp je mees alles.

Stu je dus in de hall van het station Utrecht en je wilt zelf uitzoeken hoe laat een trein vertrekt naar Amsterdam, dan wandel je eerst naar de grote boorden, waarop de dienstregeling-biljetten zijn aangebracht. Je vindt er vier verschillende biljetten. Je zoekt op het kaartje naar de lijn Utrecht-Amsterdam, vindt hij die lijn het nummer 24, zoekt op één der biljetten het vakje 24 en ziebaar, een lange rij van lijnen waarop de treinen naar Amsterdam vertrekken, staan netjes in volgorde voor je neus.

Eine Einführung in Dienstregeling = Fahrplan und Biljetten = Fahrkarten.

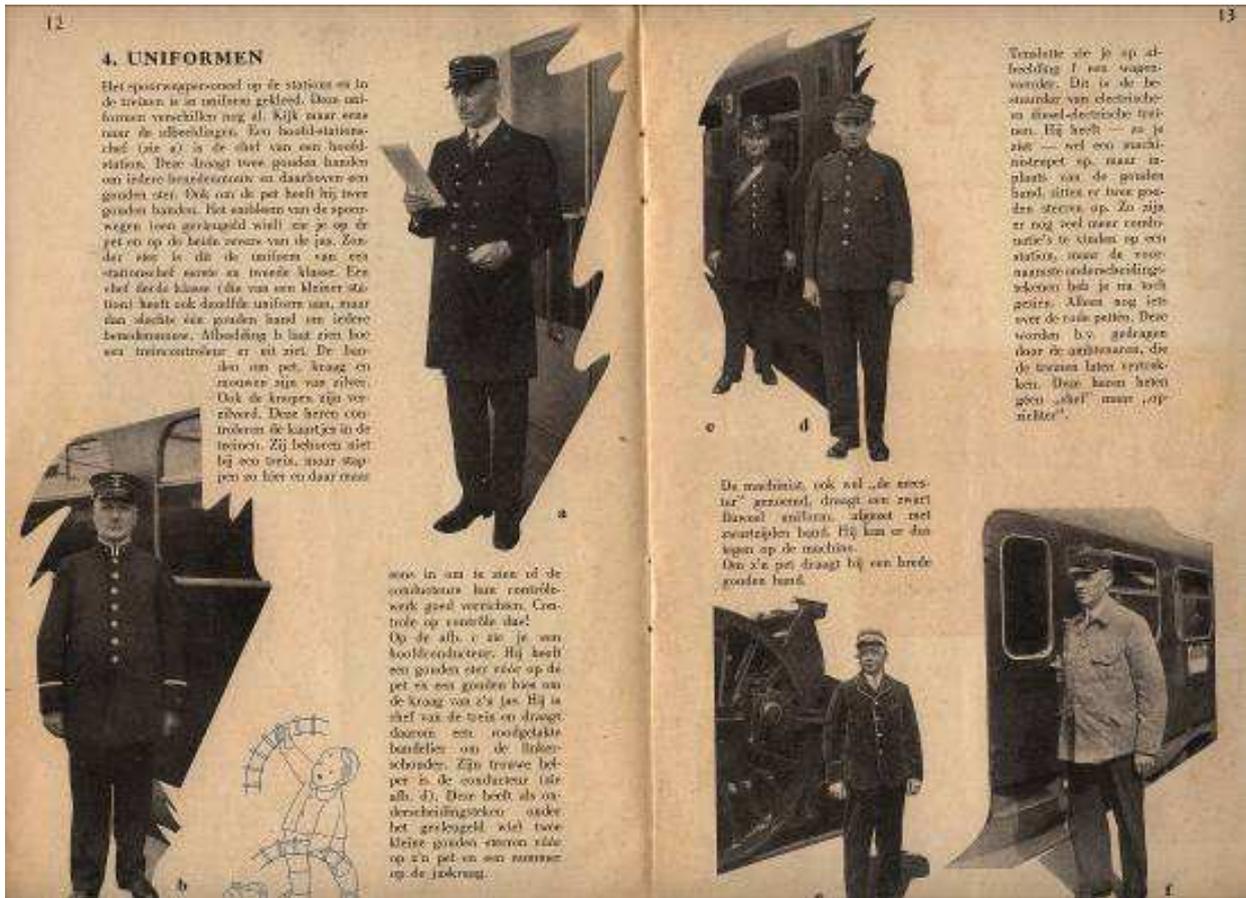
2. PERRONBORD

Na we weten hoe laat de trein zal vertrekken, kopen we een kaartje en gaan naar het perron. Daar staan weer andere borden voor ons klaar, waarop staat aangegeven, van welke perrons de verschillende treinen vertrekken. In Utrecht is het een groot vak met honderd plaatsen, waarmee de gehele dag geposteld wordt. We willen naar Amsterdam en zien, dat de eerstvolgende stoomtrein gaat om 10.52 van het tweede perron.

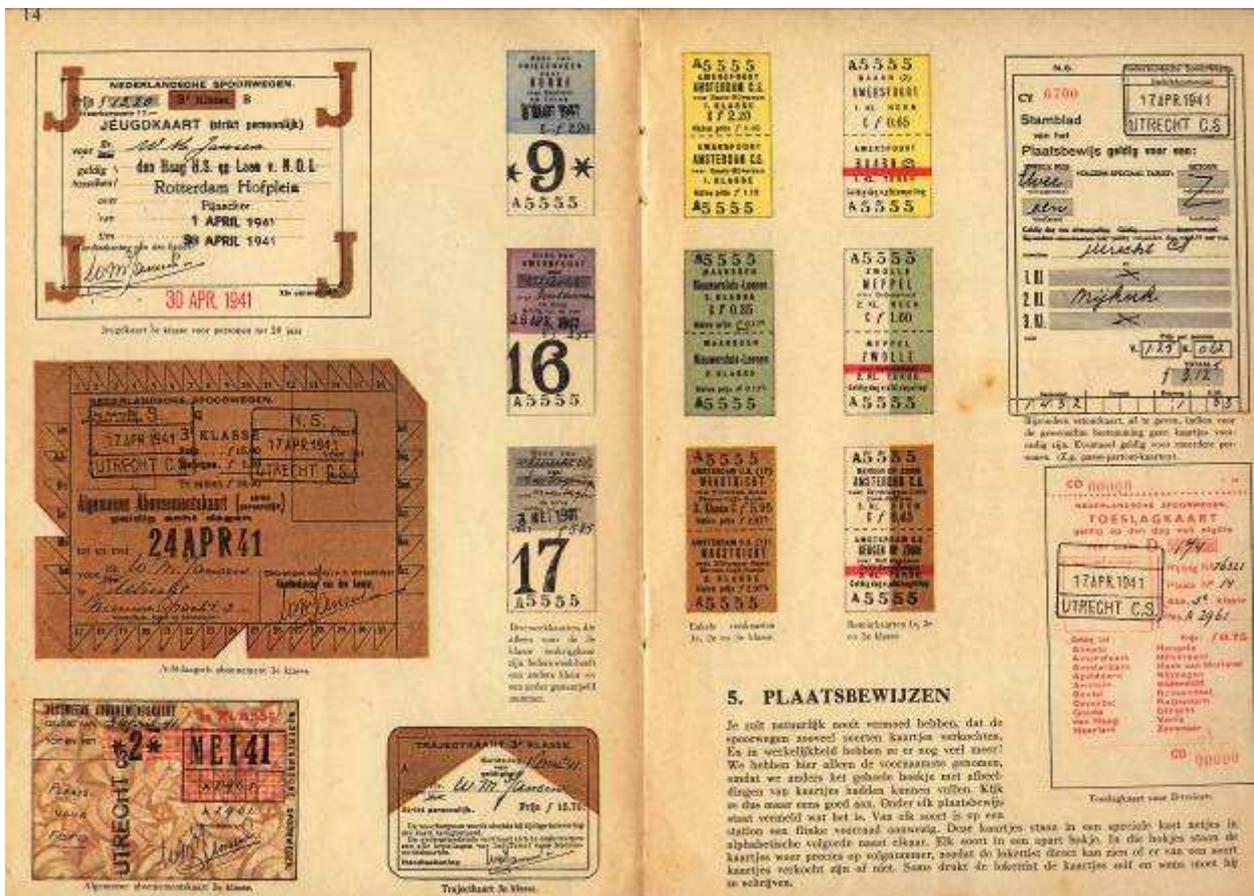
3. TREINAANWIJSBORD EN KOERSBORD

Door een tunnel bereiken we het tweede perron. Daar bij de trap is een bord aangebracht waarop het woord „Amsterdam“ te lezen staat. Dit bord wijst in de richting van de plaats, waar de trein zal aankomen te staan. Dit bord heet „trein-aanwijshoed“, want het wijst de trein aan. De trein staat al voor. Kijk maar naar het witte bord, dat aan de trein hangt. Dit bord geeft de koers (richting) van de trein aan en heet „koersbord“. Amsterdam CS staat er op te lezen, dus het is onze trein. Ohé, nu je er nog Arnhem op staan, maar dit woord staat op 's' kop, dus daar behoeft je je niet van ons te trekken.

Zuganzeiger auf dem Bahnsteig / Hinweisschilder für Züge und deren Ziele



Uniformen der niederländischen Staatsbahnen (1940er Jahre)



Verschiedene niederländische Fahrkarten von 1941

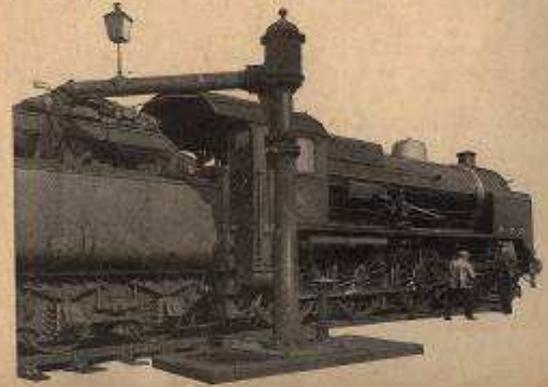


6. EERSTE LOCOMOTIEF „DE AREND“

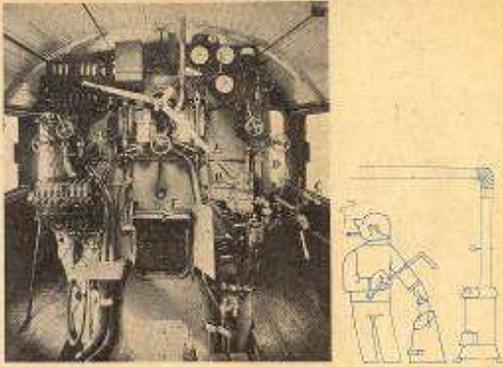
Hoe eenvoudig de eerste locomotief er in ons land uitzag kan je op bovenstaande foto zien. Het is een getrouwe nabootsing van het eerste treintje, dat 100 jaar geleden — in 1839 — tussen Amsterdam en Haarlem de reizigers vervoerde. De locomotieven werden vroeger niet genummerd, zoals tegenwoordig, maar voorzien van een naam. Dikwijls waren dat dierenstraten. De eerste heette „De Arend.“ De machinist stond in een zit stoel aan en in de open lucht achter op de machine, welke maar drie assen (dus zes wielen) had.

En kijk dan eens naar deze zware jumbo. Dat is heel wat anders! Een toelieve locomotief. Die kan tippen, ja! Meer dan 100 km in het uur. Er zitten vijf assen onder, waarvan er drie aan elkaar gekoppeld zijn met een koppeling. Je weet wel die stang, die met de wielen meedraait. Die grote wielen zijn nog groter dan de machinist die er bij staat. Je ziet hier de loc (want zo noemen de machinisten hun machine) juist water innemen. „Een slokje water“ zeggen ze dan, maar het is een groot slokje. Er gaan 28 kubieke meters water in zo'n tender en dan nog 6000 kg. steenkolen. Dat water zit in grote vergaarbakken, links rechts en achter de kolen. De kolen liggen dus in het midden. Er is ook een flink machinistenhuis op. Kijk maar eens naar het volgende plaatje.

7. P.O. 4



Die erste Lokomotive „Der Adler“ und eine moderne Maschine der NS –
Hundert Jahre Dampfloktechnik



8. OP DE VOETPLAAT

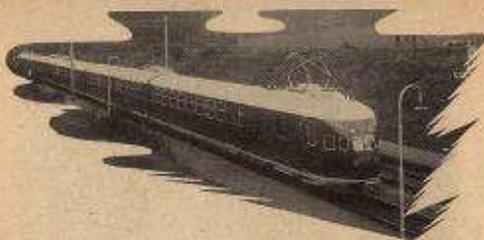
Hier worden de meester en z'n leerling op de machine. Maar ze behoeven nooit stil te zitten, want er is veel te doen. De meester zit in Nederland rechts, omdat in ons land de scijpelen ook rechts van de spoorbaan staan en de treinen elkaar rechts passeren. In België h.v. is dat net andersom. De leerling zit bijna nooit, want voorshand moet deze het vuur van kolen vastzetten. Zo'n „gwaerte jongen" laat heel wat, hoor. Van Amsterdam naar Maastricht eet hij 50 mud steenkolen. Nu wil je misschien nog wel weten hoe je er mee kunt rijden ook? Kijk dan maar eens goed naar het plaatje. Bostrop staan enige letters aangegeven. A is het handle, waarmee de machine in beweging wordt gebracht. Die stang omhoog en woef... woef... de loc. zet zich in beweging. B is de reukraan. Als we die kraan een paar centimeter naar ons toe trekken beginnen de remmen te werken en staat de trein spoedig stil. Bij de letter C zie je een slinger. Als we die een paar slagen naar links draaien en het handle (A) weer omhoog zetten, gaat de machine achteruit, en als we aan de kraan (D) draaien, loopt het water uit de tender in de ketel. Deze krijgt dan voeding en dus heet die kraan voedingkraan en het water voedingswater. Dit water wordt echter eerst voorverwarmd in een aparte bak. Dit verwarmen geschiedt door de stoom uit de ketel. E is de vuurkist. Een reusachtig rooster van enige meters hoogte, waarop een reusachtig vuur wordt gestookt. De klep van de vuurkist gaat naar binnen open en de hitte is gevoelig. Daarom heeft een meester nooit z'n winterjas op de loc. aan. Dat snap je zeker wel.



9. STALEN ABCD

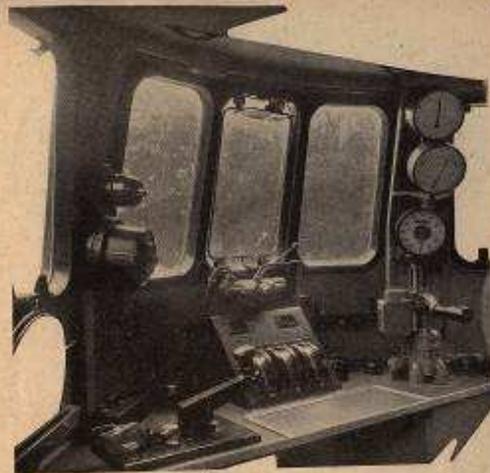
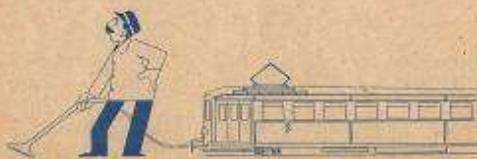
Hierboven zie je een rijtuig voor D-treinen. ABCD staat er op, dat wil zeggen, dat het voorzien is van een zijgang en eerste (A), tweede (B) en derde (C) klasse coupé's. Op deze foto's kun je ook goed zien, dat deze rijtuigen in de kopwand een deur hebben en om die deur heen bevindt zich de halfsluiting. Net een grote harmonika. Onder het rijden, kun je door die deur en door die kokers van het ene rijtuig in het andere komen, zonder dat je een springerje behoeft te nemen. Zie je ook, dat er geen coupé-deuren aanwezig zijn? Alleen een ingang en een uitgang voor en achter. Langs die grote ramen loopt de zijgang, waar je zo heerlijk naar het landschap kunt aarzelen.

Auf dem Dampflokführerstand – Ein stählerner Reisezugwagen (1.-3. Kl.) mit Seitengang



10. GESTROOMLIJNDE ELECTRICISCHE TREIN

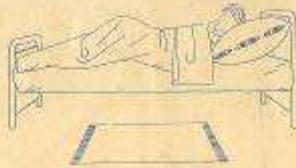
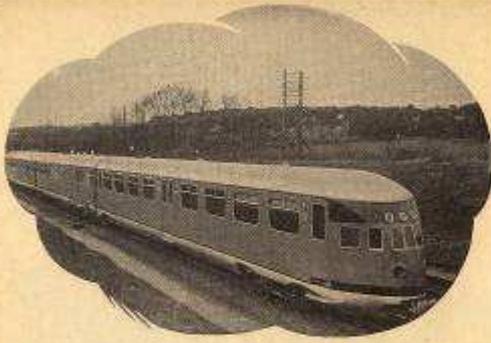
Dit is een heel andere trein, want er staat geen locomotief voor. Dat is ook niet nodig, want de trein rijdt elektrisch! Dat kun je zien aan de beugels boven op de trein. Midden boven de hele spoorbaan is een draad gespannen, waar elektrische stroom opstaat. De beugels boven op de trein glijden voortdurend langs die draad, zodat de elektrische stroom door de beugels in de trein gevoerd kan worden. In de trein staan grote motoren, welke door die stroom in werking worden gesteld en die motoren zorgen er voor dat de trein gaat rijden. De wagenvoerder (je kent hem nog wel van de foto op pagina 15) zit voor in de trein en kan de motoren bedienen en de trein doen rijden en stoppen.



11. BESTUURDERS-CABINE

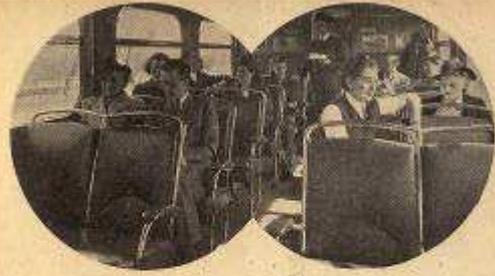
Dit is de plaats waar de bestuurder van een gestroomlijnd elektrisch treinstel zit. Daar is heel wat minder ingewikkeld dan er van een locomotief, omdat hier de elektrische stroom (als trekkende) van buiten af wordt aangevoerd. Deze stroom komt ook via de draadbeugels, door de beugelbedrijfs en via de stroomkabels naar de motoren van de treinen — naar de motoren. De bestuurder behoort dus alleen maar de motoren te bedienen en te schakelen, het aantal versnellingen te overschakelen en de waarde van het voertuig te bepalen. Dit voertuig wordt gestuurd door het effect op de drie arbeidsbedrijfs die midden op het rijtuig staan. Met de linker knop wordt de stroom ingeschakeld (dat zit bij de stroom) en het rechter recht in de richting. Op de drie motoren rechts kan hij nog iets heel veel wordt gevoerd. De bestuurder zit maar alleen. Daarom heeft de voertuigbedrijfs ook een extra bestuursknop, die een reserve knop, welke rijdt op de rij, steeds ingeschakeld moet worden gehouden. Wordt aan de bestuurder omdraai — door de waarde h.v. — dan zal hij heel van de knop glijden en het voertuig verren, waardoor de motoren worden ingeschakeld en de trein gaat. Die knop heet „debeurenknop". Dit bestuursknop onder het midden van de rijtuig is een elektrische bestuursknop, want het is heel makkelijk, dat bij inge en aanzet het rijtuig niet wordt remmend. De voertuigbedrijfs, want de knop de bestuurder, heeft een goed zicht op de baan door de ruit, die een verkleinbare glas paneel is. Als je door een venster kijkt, heb je een heel goed zicht op de baan.

Elektrischer Stromlinienzug – Kabine des Triebwagenführers



12. DIESEL-ELECTRISCHE TREIN

En op deze foto zie je dan een dieseltrein. De droom van iedere Hollandsche jeugd. Eigenlijk heet deze „Diesel-electrische trein“, omdat de trein door elektrische stroom wordt voortbewogen, net als de elektrische treinen (zie foto nr. 10). Er zijn echter geen benzines op, maar dat is ook niet nodig. Een dieseltrein heeft diesel-motoren aan boord, welke worden gestookt met diesel-olie, dat is een soort ruwe olie.
Die diesel-motoren brengen weer een andere machine in beweging, n.l. een dynamo. Zo'n dynamo nu levert stroom voor het doen rijden van de trein. Je weet natuurlijk wat een dynamo is, want op bijna elke fiets zit een kleine dynamo om de stroom voor het licht op te wekken. Zo'n afgeleide dynamo wordt aangedreven door een heel klein wieltje wat razend vlug langs de veel grotere fietsband draait en een dynamo voor een trein wordt aangedreven door een dieselmotor. Alleen kun je met een fiets-dynamo nooit een trein in beweging krijgen en een trein-dynamo kun je niet op je fiets hebben, want die is veel groter dan je hele fiets.

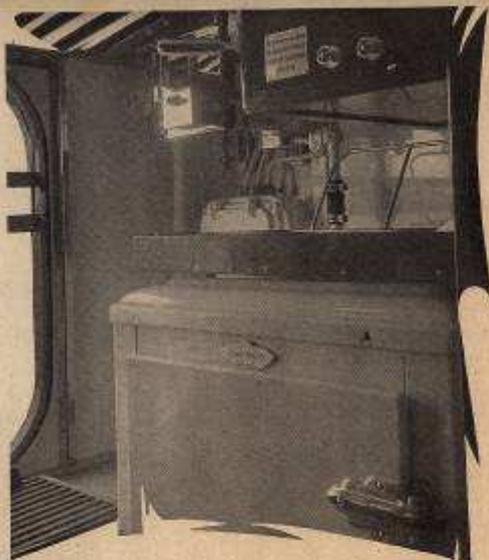


13. INTERIEUR DIESEL-ELECTRISCH 5-WAGENSTEL

Tot heden toe hebben er diesel-treinsetten geveerd, welke zijn samengesteld uit 2—3 rijtuigen die vast aan elkaar zitten. Midden in de trein is de machiniekamer geboord. Wel kan men meerdere van die 2- en 3-wagenstellen aan elkaar koppelen. Tegenwoordig hebben de spoorwegen echter ook nieuwe 5-wagenstellen. Dan zitten er dus 5 rijtuigen onafbrekelijk aan elkaar vast. Een 2-wagenstel is 44 m lang, een 3-wagenstel 62 m, maar een 5-wagenstel wel 73 m. Je kunt daar helemaal doorkomen lopen. De reizigers in het voorste en achterste gedeelte kunnen, langs den bestuurder heen, recht vooruit op de spoorbaan zien en hebben dan een prachtig uitzicht.

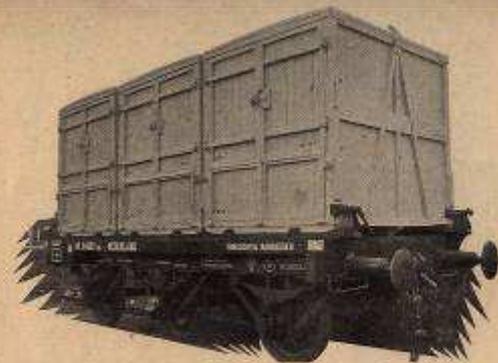


Diesel-elektrischer Zug – Inneres einer dieselelektrischen 5-Wagen-Garnitur



14. KEUKEN-ABT. DIESEL ELECTR. 5-WAGENSTEL.

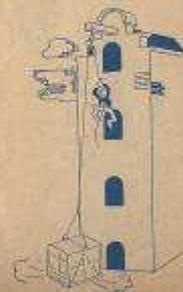
In de zo juist besproken 5-wagenstellen is ook een keuken, waar koffie, thee en andere dranken worden klaargemaakt. Je kunt er zelfs je twaalf-uurtje bestellen aan den bediende, die de reizigers op die plaatsen komt bedienen. Die keuken is voorzien van elektrische kooktoestellen, ja zelfs van een elektrische kookkast. Reizen veert de eetlust op en daar houden de spoorwagens ook rekening met.



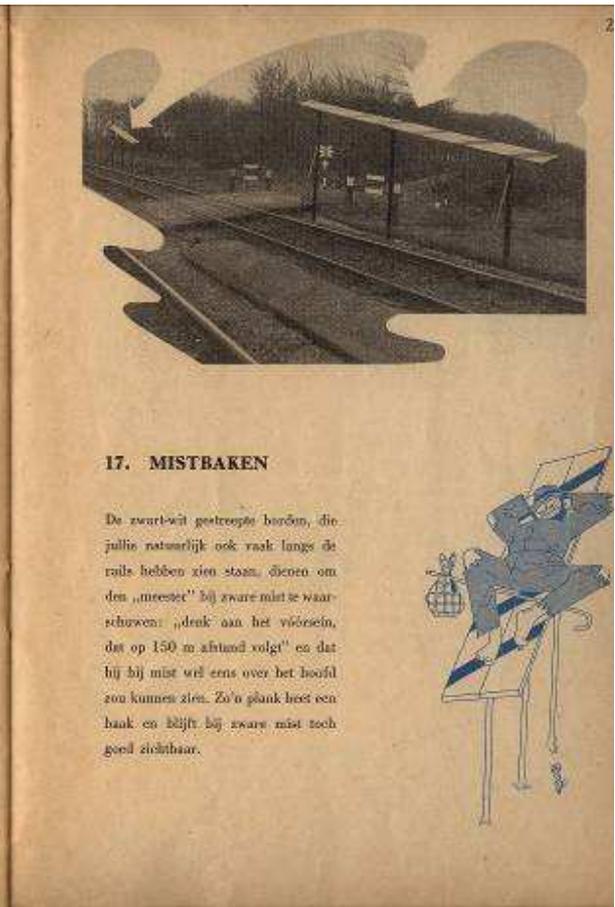
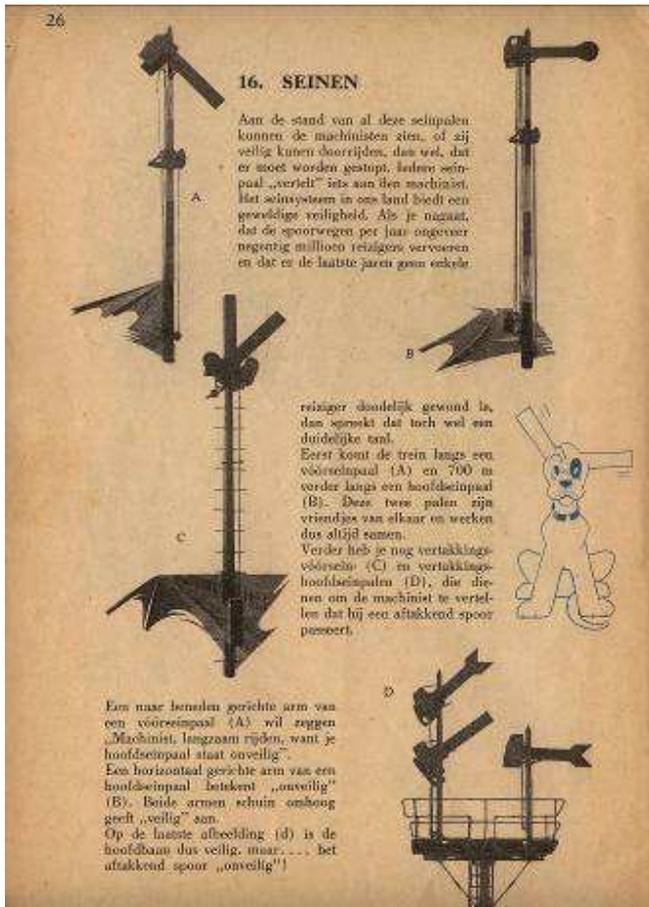
15. LAADKRISTEN

Het vervoer van goederen is voor de spoorwegen een belangrijke bron van inkomsten. Daarom hebben zij ruim 28000 goederenwagens in bedrijf. Als je van al die wagens een trein samenstelt, zou de kop van den trein b.v. al in Zwolle zijn, als de staart nog in Boornum kwispelde. Het is zo veel om al die soorten van goederenwagens te beschrijven. Maar hierboven willen we toch een bijzonder laten zien. Het is een wagon, waarop die laadkisten zijn geplaatst. Laadkisten zijn lichte kisten op rolletjes, die op verzoek van de verzender door de spoorwegen in huis worden verstuurd. De kisten worden op fabriek of magazijn geladen, afgesloten en door van Gerd en Loos met speciale auto's naar het station vervoerd.

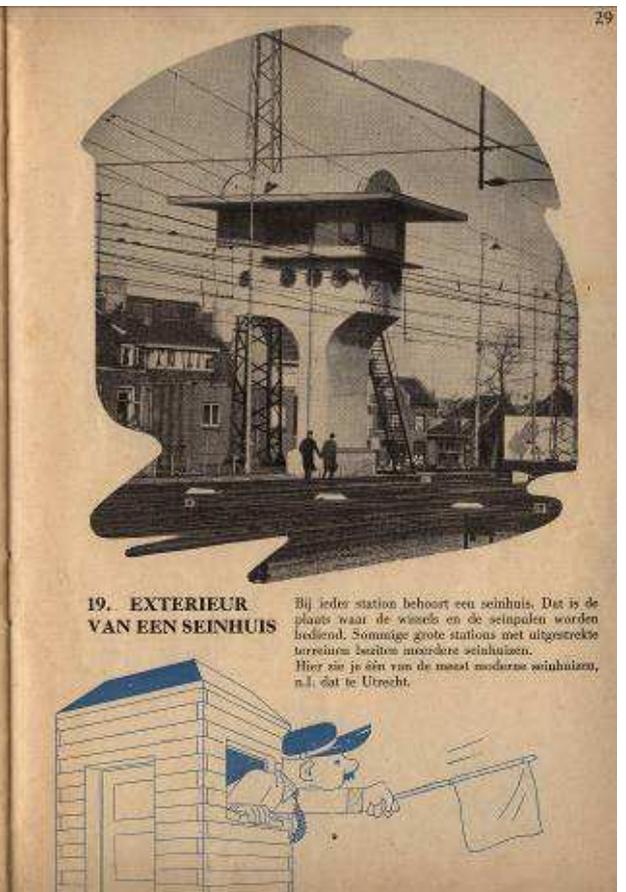
Hier staan ze klaar voor vertrek, ook weer op een speciale spoorwagon. Dit vervoer noemt men „van huis tot huis“, want de kisten worden ook met een speciale auto naar den goederwaarde gereden. Is dat niet gemakkelijk? Het bespaart den verzender de dure emballage en ertoe wordt voorkomen, dat de goederen moeten worden overgeladen op de stations.



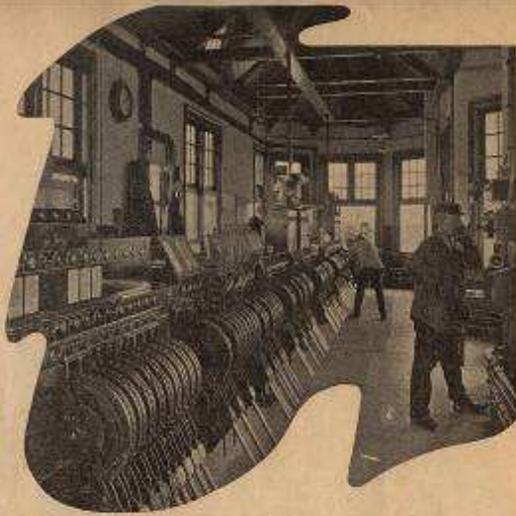
Küchenabteil eines dieselelektrischen Triebwagens – Containerwagen



Signale – Nebelbaken



Überwegsicherung – Stellwerk von außen



20. INTERIEUR VAN EEN SEINHUIS

Een seinhuis is geen woonhuis. Dat zie je direct op bovenstaande foto. Het staat vol met allerlei toestellen die voor de treinbewegingen nodig zijn, als telefoon, telegraaf- en bloktoestellen. Met die handjes worden de wissels en signalen bediend. De baas van een seinhuis heet vooral „treindienstleider”. Op diens aanwijzingen worden de treinbewegingen uitgevoerd. Een secuur werkje hoor!



21. BRUGGEN



Van de meer dan 600 spoorbruggen die het spoorwegbedrijf nodig heeft om de treinen over de talrijke rivieren en kanalen in ons land te doen rijden, laten wij er hier twee zien. Allereerst de langste spoorbrug van ons land „de moerdijkbrug” over het Hollands Diep. Een wandelaar heeft 20 min. nodig om van het ene einde naar het andere te wandelen. De brug is 1478 m lang, iedere boog clas 100. Hieronder zie je de prachtige hefbrug over de Koningshaven te Rotterdam. De 50 m lange brug verrijst tussen de 65 m hoge torens ruim 45 m omhoog, geheel, om de grote zeeschepen door te laten. Het ophijzen duurt slechts een minuut en, . . . er is maar één brugwachter aanwezig. Na begrijp je meteen, dat voor het hijswerk grote motoren worden gebruikt, want zo'n zware brug kun je nu eenmaal niet met een touwtje ophalen. (De brug weegt maar evenveel als 380.000 kg.) 88 zware stalen kabels met reusschijve contra-gewichten houden het vrachje in beweging. Als je in Rotterdam komt, moet je daar zeker eens gaan kijken.



Inneres eines Stellwerkes – Brückenbauwerke



22. BOOT

Het lijkt je misschien vreemd, dat de Nederlandse Spoorwegen ook boten bezitten om de reizigers te vervoeren. Toch is het zo. Dit is één van de boten die de verbinding onderhouden tussen Enkhuizen en Stavoren over het IJsselmeer. In spoorkaartje is hier geldig op de boot. En het zijn geen kleine schepen, want er gaan ruim tweehonderd mensen op.

Je hebt nu iets gezien en gelezen van Nederlands grootste vervoerbedrijf. Een vervoerbedrijf, dat per jaar rond 90.000.000 reizigers en rond 20.000.000 ton goederen vervoert. Een bedrijf, dat met maar 30.000 man personeel dag en nacht klaar staat om het Nederlandse volk een dienst te zijn. De treinen rollen nu reeds ruim honderd jaar met steeds grotere snelheid door ons mooie land. En ze zullen blijven rijden steeds veiliger, steeds sneller en steeds snuiter, voor jou, voor je vrienden en strandvriendjes, voor het gehele Nederlandse volk. De spoor dienst het algemeene belang!

Schiffe – Reiseziel (ein Schüler hat den wohlbekannten „Stiefel“ auf die letzte Seite gezeichnet)