

# Hilversum in vroeger tijden

## Een dagje sporen in 1963

ADRIAAN POTHUIZEN

De oude Post T in Hilversum werd in februari 2008 gesloopt als gevolg van ombouwwerkzaamheden. Deze post deed dienst van 2 maart 1959 tot 16 december 1996, daarna vond de bediening plaats vanuit Amersfoort. We draaien de klok 45 jaar terug en lopen een dag mee met de treindienstleider in Hilversum anno 1963. We volgen de activiteiten op het station tijdens een vroege, late en nachtdienst. Een dag meekijken de klok rond biedt de geïnteresseerde waarnemer een schat aan beelden.

### De nachtdienst

Het dieptepunt van de stationsactiviteiten ligt 's nachts, zo tussen half 3 en half 4. Deze terugblik begint op zo'n moment, om er 24 uur later ook weer mee te eindigen. Het is het tijdstip waarop er twee mensen in dienst zijn op station Hilversum: de *treindienstleider-nachtdienst* en de *rangeerder-nachtdienst*. De eerste bevindt zich op Post T en heeft tot taak om de treinen door Hil-

versum heen te leiden. De tweede is "ergens buiten", "beschikbaar" voor eventualiteiten, en houdt een oogje op stationsgebouw, perrons en overnachtende treinen en goederenwagens. In dit stille uurtje laten de mannen elkaar ongemoeid. De ongeschreven regels (*gewoonten*) zeggen dat de treindienstleider nu even twee stoelen tegenover elkaar mag zetten en een uiltje mag knappen totdat de treinaankondiging hem wakker maakt... Het gaat echt om een dutje, want van de 27 goederentreinen die deze nacht gepland staan, willen er tussen half 3 en half 4 toch nog 4 een ongehinderde doortocht waarvoor de rijweg bediend moet worden.

En om half 4 meldt zich toch de rangeerder, want die wil actie. De PTT heeft 's nachts een goederenwagon met pakketpost van Hilversumse drukkerijen geladen. Die moet hij met de Sik (een locomotor) via spoor 11d (het spoor langs het Wandelpad) naar spoor 7 brengen. De Sik moet dan op spoor 6b opzij gezet worden.



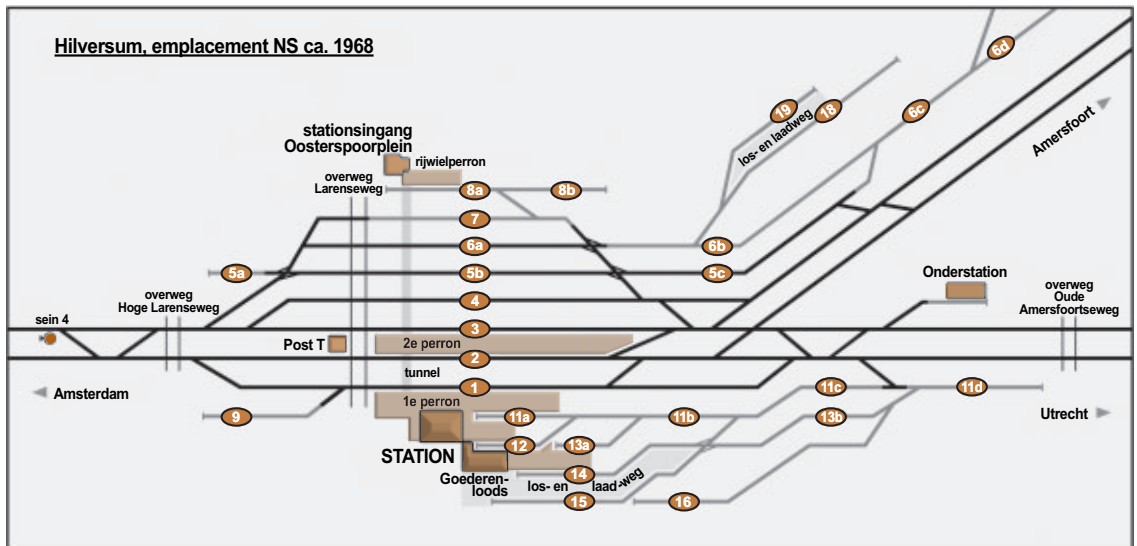
Treindienstleider Bert van Ommen achter de knoppen van het NX-bedieningstoestel boven in Post T. Deze post heeft dienst gedaan van 2 maart 1959 tot 16 december 1996. NX staat voor: *Entrance/Exit*. Op het bedieningspaneel, waarop alle sporen, geeft de treindienstleider met een druk op twee knoppen aan waar een bepaalde trein zijn gebied binnenkomt en weer verlaat (hij "stelt de rijweg in"). Het systeem zet dan automatisch alle tussenliggende wissels in de goede stand en de seinen daarna op veilig. (foto: Edward Bary)

Hilversum, 23 oktober 1968. Locomotor 306 op spoor 1, ter hoogte van de losplaats. Let op de drie verschillende koplampen. “De Sik” deed dag en nacht dienst om losse goederenwagons op het emplacement te verplaatsen. Op de achtergrond zijn diverse typen goederenwagons op de laaden losplaats van Van Gend en Loos te zien. (foto: Nico Spilt)



Want om 03.52 uur komt uit Utrecht op spoor 6a een goederentrein binnen. De diesellocc serie 2400 heeft met dit treintje tegenwoordig weinig moeite. Het bestaat slechts uit enkele wagens (uit Maartensdijk en Groenekan-West). Dat was enkele jaren geleden nog anders, toen ook twee belangrijke Utrechtse fabrieken door deze trein werden bediend: de “Benenkluiif” en de Gasfabriek. Anno 1963 zijn die inmiddels stilgelegd. Deze trein kon vanaf het hoofdspoor tussen Utrecht en

Blauwkapel alleen “achteruit” naar die fabrieken. Om te kunnen terugkeren moest wel naar Hilversum doorgereden worden, een eerdere mogelijkheid tot omlopen was er niet. De paar wagentjes Maartensdijk en Groenekan-West konden mooi meeliften. In Hilversum heeft deze kerende trein dus geen eigen functie. Maar oké, die éne PTT-wagen kan óók mooi meeliften, zodat de tijdschriften sneller bij de abonnees bezorgd kunnen worden! Dus zet de Sik op spoor 6b die wagen



Emplacement Hilversum 1968. Tekening door Henk Koster naar een bewerking van het Bedieningsvoorschrift Hilversum 1959, 14e wijzigingsblad 18 oktober 1968 (collectie Kees van de Meene). De situatie in 1963, het jaar waarin ons verhaal speelt, is hieraan gelijk. De grijze sporen hadden handbediende wissels en konden dus niet vanuit Post T bediend worden.



Driespan 2200'en met een ertstrein richting Amsterdam. Deze ertstreinen reden aanvankelijk met drie diesellocs. Om mee te kunnen komen met het intensievere treinverkeer werd er later een vierde loc aan toegevoegd.  
(foto: Nico Spilt)

na binnenkomst onmiddellijk tegen de goederentrein op spoor 6a en trekt zich weer op spoor 6b terug, zodat de 2400 aangekoppeld kan worden. Om 04.10 uur moeten het koppelen en de remproef achter de rug zijn, want dan moet deze goederentrein naar Lunetten vertrekken.

Zo rond 04.00 uur oogt het even heel erg druk in Hilversum: om 03.59 uur loopt een losse elektrische locomotief uit Utrecht binnen. Die wordt opzij genomen om een goederentrein uit Amersfoort (doorkomst 04.06 uur over spoor 4) niet in de weg te zitten. Hij mag om 04.11 uur weer verder. In een klein kwartiertje zijn er vijf sporen in gebruik!

Van de vele ertstreinen die begin jaren '60 dagelijks tussen Amsterdam en Duitsland rijden, getrokken door 3 diesellocs serie 2200, komt in Hilversum de eerste door om 04.19 uur (via spoor 2). Ze gaan afwisselend naar Winterswijk-Gelsenkirchen of naar Oldenzaal-Hasbergen (nabij Osnabrück, waar de aansluiting naar Georgsmarienhütte lag).

### De vroege dienst

Om 05.00 uur krijgt de treindienstleider opnieuw bezoek: de stationsassistent-vroege dienst komt de sleutels halen om het station te openen voor de reizigersdienst. Vanaf dit tijdstip komen de vroege diensten op (loketlist, bagage, administratie), die hun werkplek moeten kunnen innemen. De eerste trein van de dag is de stop-

trein Amersfoort-Amsterdam, vertrek 05.33 uur van spoor 3. Kort daarop een leuke, fotogenieke trein: de vuilnistroein Den Haag-Wijster, alom bekend om zijn geurige inhoud, komt met beladen VAM-wagens door om 05.44 uur. Net buiten Hilversum ontmoet deze een superkorte goederentrein van (hoofdwerkplaats) Amersfoort naar (lijnwerkplaats) Watergraafsmeer. Een losse ex-blokkendoos-motorwagen met "bestellingen" voor de lijnwerkplaats; doorkomst in Hilversum om 05.50 uur. De rijweginstelling voor deze trein is meteen de laatste actie van de treindienstleider-nacht: zijn aflosser, de treindienstleider-vroeg is op Post T binnengewandeld om van 06.00 tot 14.00 uur de regie in handen te nemen. Hij zal om 07.00 uur enige werkverlichting krijgen als de seinhuiswachter-vroeg het sluiten en openen van de "grote overweg" van hem overneemt.

De volgende bijzonderheid is de lege reizigerstrein die om 06.38 uur uit Amersfoort binnenloopt op spoor 3. Het is een trein die om 06.43 uur naar Utrecht moet vertrekken, niet van spoor 1 dus, maar van spoor 3. Dat betekent voor de treindienstleider: omroepen, opdat de slaperige gewoonte-reizigers niet hun trein missen... De treindienstleider zal nog heel wat moeten omroepen deze dag, want in de dienstregeling 1962/63 werden de knelpunten op knooppunt Hilversum opgelost door vernuftige, maar voor de reiziger niet op voorhand duidelijke oplossingen!

Op een novemberdag in 1967 na een bui natte sneeuw passeert loc 1010 met een lege kolerntrein het seinhuis van Hilversum.

(foto: Adriaan Pothuizen)



Mooi voor de liefhebber is een lege kolerntrein die om 06.58 uur op zijn weg van Watergraafsmeer naar Lunetten (en verder naar Limburg) over spoor 2 doorkomt.

### Rangeerders

Inmiddels is ook de *kaprangeerder* in dienst gekomen. Van de zes rangeerders die anno 1963 Hilversum als standplaats hebben, doen er per dag twee (een vroeg, een laat) dienst als rangeerder bij/met reizigerstreinen (“onder de kap van het perron”). De kaprangeerder heeft als eerste taak het (op spoor 3) combineren van de treinen Utrecht-Amsterdam (aankomst 07.12 uur) en Utrecht-Baarn-Hilversum (aankomst 07.15 uur) tot een dubbelstel naar Amsterdam (sneltrain, stopt alleen te Naarden-Bussum). Deze opzet levert de forensen uit Soest een keer per dag een snelle doorgaande verbinding met Amsterdam op, en heeft tot 1970 bestaan.

De kaprangeerder neemt na binnenkomst aan de achterkant de BH (beschermdeksel van de automatische koppeling) af en plaatst een rode vlag op het perron, een meterdje achter de trein. De treindienstleider geeft aan de machinist van de trein uit Baarn een (knippende) geel inrijsein: VERWACHT BEZET SPOOR. Hij moet zijn trein stilzetten vóór de rode vlag, waarna de kaprangeerder in het spoor springt en de voorste BH afneemt. Hij klautert het perron weer op en groet de conducteurs van de beide treinen, die naar de plaats van koppelen zijn gekomen. Nadat het uit- en instappen tot rust is gekomen geeft hij de machinist het handsein VOORUIT. Deze laat hierop zijn treinstel met

zachte schokjes vooruit lopen tot de koppelingen met een klap in elkaar grijpen. De rangeerder bepaalt met oog en oor of de koppeling is geslaagd. Soms gaat fout met de luchtkoppeling en ontstaat er luid gesis: lucht-lekkage. Dan moet de operatie overnieuw, want anders zou het achterste stel niet mee-remmen. Bijna altijd gaat het wél goed en resteren nog twee acties: aan de machinist van het voorste stel wordt de boodschap “een viertje bijgeplaatst” doorgegeven, en bij het achterste stel doet de rangeerder een remproef. Daarvoor moet hij eerst oogcontact met de machinist van het voorstel treinstel hebben gemaakt. Heeft de rangeerder zich daarvan vergewist, dan geeft hij het armsein REMMEN VAST. Komt die remming door, dan vervolgt hij met het armsein REMMEN LOS. Lost de rem ook daadwerkelijk, dan rondt hij af met het armsein REMPROEF GESLAAGD. De perronopzichter, die dit hele proces op zichtafstand heeft gevolgd, mag pas nu de trein een vertrekbevel geven.

Om 07.21 uur komt over spoor 2 de ex-blokkendoosmotorwagen door die van Watergraafsmeer weer terugrijdt naar Amersfoort.

De treindienstleider mag zijn omroeptalent weer uitleven als hij de spitsuurstoptrein uit Utrecht om 07.51 op spoor 1 binnen neemt (vertrek 07.53 uur). Deze trein naar Amsterdam kan niet naar spoor 3 omdat dat een onmogelijke kruising zou opleveren met de sneltrain naar Hengelo (met rijkstrijtuigen Enschede, Kopenhagen, Puttgarden en Bad Harzburg!). Deze stopt immers van 07.46 tot 07.48 uur op spoor 2.

	2009	1609	2051	5611	2061 (za 2011)	2053	1611	2013	5613	2055
Amsterdam CS . . . 40A V	.....	▣ 5 12	.....	✱ 5 40	✱ 5 40	▣ 6 16	▣ 6 16	▣ 6 34	✱ 6 52	✱ 6 52
Den Haag SS . . . 41A V	Ⓢ 4 52a	.....	.....	✱ 5 27	✱ 5 27	▣ 5 59	▣ 5 59	.....	✱ 6 31	6 52
Rotterdam CS . . . 41A V	Ⓢ 4 55	.....	.....	✱ 5 33	✱ 5 33	▣ 6 07	▣ 6 07	.....	✱ 6 37	7 01
Utrecht CS ✱ . . . . V	▣ 5 43	▣ 5 59	▣ 6 14	▣ 6 29	✱ 6 37	▣ 6 56	✱ 7 00	✱ 7 21	▣ 7 29	▣ 7 47
Utrecht Overvecht Ⓢ . V	▣ 5 43	▣ 5 59	▣ 6 14	▣ 6 29	✱ 6 37	▣ 6 56	✱ 7 00	✱ 7 21	▣ 7 29	▣ 7 47
Bilthoven . . . . . V	5 51	6 09	6 22	6 39	6 45	7 04	7 08	7 29	7 39	7 55
Den Dolder . . . . . A	5 55	6 12	6 25	6 42	6 48	7 07	7 11	7 32	7 42	7 58
Soest Zuid Ⓢ ⊗ . . . . V	5 58	.....	6 26	.....	6 50	7 08	.....	7 33	.....	7 59
Soest Ⓢ ⊗ . . . . . V	6 02	.....	6 32	.....	6 55	7 14	.....	7 39	.....	8 04
Soestdijk ⊗ . . . . . V	6 04	.....	6 36	.....	6 58	7 19	.....	7 44	.....	8 07
Baarn Ⓢ ⊕ . . . . . A	6 07	.....	6 39	.....	7 01	7 22	.....	7 47	.....	8 10
Hilversum . . . . . 31B A	6 28	.....	6 55	.....	1) 7 14	✱ 7 44	.....	8 02	.....	8 26
Amsterdam CS . . . 31B A	6 57	.....	7 26	.....	2) 7 48	✱ 8 09	.....	8 30	.....	8 58

Fragment uit de zomerdienstregeling 1968. In de jaren zestig kon je één keer per dag zonder over te stappen van Utrecht via Baarn en Hilversum naar Amsterdam reizen (trein 2061, in Hilversum gecombineerd met trein 3710 die ook uit Utrecht kwam, maar dan via Hollandsche Rading). Spoorboekje collectie Nico Spilt.

Dan komt er weer goederen-actie: een goederentrein uit Amersfoort, met de dagelijkse wagens voor Hilversum, arriveert om 07.57 uur op spoor 6a. De vroege rangeerdienst (2 man) zoekt uit hoeveel (achter in de trein geplaatste) wagens voor Hilversum zijn en ontkoppelt deze van de voor Naarden-Bussum bestemde trein. Dat gedaan hebbende, loopt één van de mannen naar de machinist en meldt deze gereed voor vertrek. Hij loopt meteen even door naar Post T om de treindienstleider te vertellen dat de trein verder kan, en dat hij de afgekoppelde wagens met de Sik gaat verdelen over de verschillende bestemmingen op het Hilversumse emplacement. Om 08.08 uur geeft de treindienstleider de goederentrein groen licht.

### Een rangeerpuzzel

Is het uitrangeren van de goederenwagens een kopzorg voor de rangeerders, voor de treindienstleider is het opbergen van het materieel van stoptrein uit Utrecht (aankomst 08.51 uur op spoor 1) een puzzel. Dit materieel, zeven rijtuigen, moet weer gebruikt worden voor trein naar Utrecht die om 09.46 uur van spoor 1 moet vertrekken. Laten staan kan niet, want op dat spoor moet om 09.15 uur een trein uit Utrecht binnenkomen, die vijf minuten later weer terugrijdt. Naar zijspoor 9 (langs de Koninginneweg) brengen kan niet, want daar is slechts ruimte voor zes rijtuigen. Dus: "overhalen naar spoor 5b" door richting Bussum

te rijden en dan terug te rijden naar spoor 5b. Hiervoor moet de kaprangeerder in actie komen. Die stapt in bij de machinist, die dus niet van zijn trein weg mag.

Als de trein naar Amsterdam, vertrek 08.56 uur van spoor 3, weg is, komt het sein van spoor 1 op geel en zet het rangeerdeel zich beweging. De kaprangeerder weet uit ervaring waar langs de Noorderweg hij de machinist moet laten stoppen om "boven sein 4" te staan. Sein 4 bevindt zich een eindje voorbij de Simon Stevinweg, zie ook de plattegrond op p. 27. Beide klimmen uit de trein en lopen naar "de achterkant" terug. De treindienstleider heeft op zijn tableau gezien dat het rangeerdeel al een paar minuten stilstaat voorbij (nu vóór) sein 4 en geeft met een knipperend geel sein de rijweg naar spoor 5b vrij. Daar aangekomen is er net genoeg tijd voor de machinist om een KD (kopje koffie tegen diensttarief) in de stationsrestaurant aan te schaffen. Dat moet hij genuttigd hebben vóór 09.32 uur, want dan moet hij in zijn trein klaarzitten voor de retourmanoeuvre. Als de personentrein van 9.22 uur naar Amsterdam, een losse loc op weg naar Watergraafsmeer en een voor Crailoo bedoelde goederentrein voldoende uit de buurt zijn, kan het ritje tot "boven sein 4" van start. Daar aangekomen wordt nog even gewacht op de binnenkomst van een stoptrein uit Amsterdam, waarna het materieel van sein 4 naar spoor 1 gereden kan worden. Dit complexe heen en weerrijden leidde natuurlijk tot problemen en vertragingen, zoveel dat een oplos-

Hilversum, 27 september 1964. Hondekopmaterieel, nog in de oorspronkelijke kleurstelling, gefotografeerd vanaf de voetgangersbrug, op weg van Amsterdam naar Amersfoort. De handwissel linksonder leidt naar kopspoor 9 waar treinstellen uit de pendeldienst Hilversum-Utrecht (die toen nog één keer per uur reed) werden opgesteld, zodat ze spoor 1 niet blokkeerden.

(foto: Adriaan Pothuizen)



sing nodig was. Die werd nog lopende de dienstregelingperiode gevonden in een andere treinsamenstelling: niet zeven maar zes rijtuigen. Vanaf dat moment kon het materieel wél op kopspoor 9 worden gestald. Voor de kaprangeerder betekende dat: het stop-ontspoorblok op spoor 9 ontgrendelen, de handwissel omleggen en zodra de grote spoorbomen gesloten waren, het rangeerdeel opzwaaien. Plus daarna het terugzetten van de handwissel, want anders kon spoor 1 niet voor andere treinen gebruikt worden. En alles opnieuw een half uurtje later in omgekeerde volgorde, als het materieel weer voorgebracht moest worden op spoor 1. In

de daluren moest de kaprangeerder elk uur een trein uit Utrecht tijdelijk op spoor 9 parkeren.

Rond de klok van 10 is het weer even druk: om exact 10.00 uur de doorkomst van de D-trein 'Nord-West-Express'. Meestal twee Deense rijtuigen, soms met extra rijtuigen en die konden 'overal' vandaan komen. En om 10.03 uur een proefrit van de werkplaats Zaanstraat (Amsterdam) naar Amersfoort. Dit was een facultatieve trein; hij reed alleen als de werkplaats materieel te testen had. En dat materieel kon elke voorhanden soort stroomlijnmaterieel zijn, óók types die in de normale dienst niet op de Gooilijn kwamen. Altijd span-

Hilversum, 11 juli 1967. Loc 1126 passeert met een ertrein uit Amsterdam. In het gebouw links bevindt zich de fietsstalling en een ruimte voor de PTT. Op het perron langs spoor 1 staan enkele postkarren te wachten op de komst van een posttrein. (foto: Nico Spilt)





Hilversum, 23 september 1967. De al in 1966 afgevoerde mP 9212 (ex-blokkendoos) werd toch nog gebruikt als wegleeervoertuig. Het motorrijtuig staat hier op spoor 5b. Rechts het rijwielperron langs kopspoor 8a. Op de achtergrond is het stootjuk hiervan nog te zien.

(foto: Adriaan Pothuizen)

nend dus... Deze proefritten zijn een vast bestanddeel van het dagprogramma: om 11.23 uur een rit voor het testen van getrokken rijtuigen en/of elektrische locomotieven en om 11.36 uur de terugrit van de rit van 10.03 uur. Om 12.13 uur komt de tweede proefrit weer retour, om 13.23 uur gevolgd door een rit voor stroomlijnmaterieel. De terugrit daarvan blijft van 14.25 tot 14.52 op het Hilversumse emplacement staan en die stop wordt dan door monteurs gebruikt voor handelingen die door een leek vanaf het perron niet te duiden zijn.

In de loop van de ochtend en in het begin van de middag zijn goederentreinen in de minderheid. Tussen 10 en 16 uur voorziet de dienstregeling er drie, en ook nog drie losse locomotieven. Ook de PTT doet niet veel: één enkele rit met een posttrein.

### De late dienst

Als de noodzaak tot (fantasierijke) bijsturing – door vertragingen of storingen – uitblijft, is er voor de treindienstleider-vroeg weinig spannends meer te beleven. Zijn aflosser, de treindienstleider-laai (14.00-22.00 uur) kan ook een rustige start maken. En de overweg gaat om 15.00 uur over in de handen van de seinhuiswachter-laai die tot 23.00 uur op Post T tweede man is.

Vanaf 16 uur zwellen zowel het reizigers- als het goederenverkeer aan. Een beladen ertstrein met drie diesellocomotieven dendert om 16.24 uur over spoor 2, om 16.30 uur gevolgd door de olieboer, de olietrein van Schoonebeek naar Amsterdam. Lokaal gaat de rangeerploeg met de Sik de vertrekwagens verzamelen, en regelmatig is de schelle fluit te horen.

Avondspitstreinen naar Amsterdam vanaf spoor 1 (omroepen door de treindienstleider) om 16.52 en 17.53 uur. Een spitstrein van Amsterdam-Muiderpoort naar Utrecht (vertrek 18.00 uur). Om 18.05 uur een ongewone stoptrein naar Amersfoort: geen stroomlijnmaterieel, maar een locomotief met sneltreinrijtuigen. Een spitstrein van Amsterdam naar Utrecht via Baarn (van spoor 1, treindienstleider: omroepen!) vertrekt om 18.12 uur, om 18.21 uur gevolgd door een stoptrein naar Amersfoort die evenwel niet in Hilversum stopt.

Om 18.25 uur komt de afvoer van Hilversumse post op gang; op spoor 3 maakt een posttrein van Amersfoort naar Amsterdam voor het laden daarvan een stop tot 18.39 uur. Om die tijd moeten ook de in Hilversum geloste en beladen goederenwagens verzameld en netjes geordend zijn, want de losse diesellocomotief arriveert om 18.35 uur uit Amersfoort. Als de wagens tot een nette trein geformeerd zijn – en het rangeerplan geeft nauwkeurig aan welke volgorde dat moet gebeuren – kan de loc ervoor en een grote remproef worden genomen. Deze goederentrein moet om 19.22 uur naar Amersfoort kunnen vertrekken. Hiermee zijn rangeerploeg en Sik nog niet aan het eind van hun werkdag, want de PTT belaaft 2 goederenwagens met post, en die moeten iets over negen uur naar spoor 1 worden gebracht. Dus moet dit rangeerdeel tijdig klaar staan op spoor 11d. De stukgoedtreinen met Van Gend en Loos-wagens (geelbanders) komen na 19 uur los; er zullen er, tot 02.30 uur, 9 voorbijkomen, op weg naar de groepsstations. Aan variatie zal het verder niet ontbreken: het is 's avonds gezellig levendig. Een lange, zware sleep 4-assige kolenwagens wordt door een elektrische loc uit Limburg via Lunetten naar Amster-



Van Gend & Loos-wagen, type GIs, nummer 208413301150. Deze wagens waren op afstand herkenbaar aan de gele banden op de hoeken. Ze werden dan ook “geelbanders” genoemd. (foto: Nico Spilt)

dam gesleept (spoor 3, 20.30 uur). De ‘Nord-West-Express’ naar Kopenhagen en Stockholm komt 7 minuten later door over spoor 2.

Hilversum, 3 april 1966. Oude coupérijtuigen op spoor 6a. Deze rijtuigen werden gebruikt in de militairentreinen die op vrijdag, zaterdag, zondag en maandag reden. Hilversum heeft jarenlang gefungeerd als opstelrein voor rijtuigen. (foto: Adriaan Pothuizen)



Hilversum, 19 februari 1961. Op spoor 5b staan treinstel 409 (een vooroorlogs driewagenstel) en een tweewagenstel mat’46 op reserve. Daarachter, op spoor 6a, staat loc 2425 gereed met goederentrein naar Lunetten. In 1963, het jaar waarin dit artikel speelt, vertrok deze goederentrein al om 4.10 uur. (foto: Adriaan Pothuizen)



De postbodes hebben de in Hilversum verzamelde en op de Kerkbrink gestempelde en voorgesorteerde post met auto’s aangevoerd, die “op de kop van spoor 1” staan. Tussen de voetgangerstunnel en de grote bomen dus. Dat is de plek waar om exact 21.00 uur uit Amsterdam een posttrein zal arriveren. De kaprangerder-laai moet daarom de trein uit Utrecht (aankomst 20.51 uur) “als de sodemieter” naar zijspoor 9 wegbrengen, anders krijgt de PTT te weinig tijd voor het beladen van het als Post-Goederentrein naar Amsterdam terugkerende motorpostrijtuig. En hij moet even zo vlug een rode vlag of een rode lantaarn bij de voetgangerstunnel plaatsen; eerst om het motorpostrijtuig vóór het verhoogde deel van spoor 1 te laten stoppen, dan om de Sik met de twee al eerder met post geladen goederenwagons op het bezette spoor op de juiste plek te laten stoppen, en tenslotte om een trein uit Utrecht, aankomst 21.15 uur, op zijn beurt vóór de Sik te laten stoppen. Een drukte van



Hilversum, 6 april 1963. De rangeerloc 600 is op eigen kracht van Utrecht naar Hilversum gereden (aankomst 12.35) om een 2400 op te halen die uit Naarden-Bussum kwam. Op deze zaterdag was dat loc 2523, die als trein 8821 in Hilversum arriveerde. Het duo vertrok om 13.20 met 30 km/uur naar Amersfoort. (foto's: Adriaan Pothuizen)



belang op spoor 1! Die lost weer op als de posttrein mét de twee goederenwagens om 21.17 uur naar Amsterdam afreist en de *kopmakende* passagierstrein om 21.20 uur naar Utrecht terugkeert, waarna de niet meer klem staande Sik opgelucht naar zijspoor 11d kan. Daarmee eindigt de werkdag voor Sik en rangeerders. Tenminste: als het geen vrijdag is. Want dan hoeven er geen goederenwagens mee met de posttrein, maar moet de rangeerploeg in touw met leeg materieel van één van de militaire treinen die in het weekend in Hilversum geparkeerd worden. Om 21.05 uur komt uit Amsterdam zo'n trein aan op spoor 5b. De elektrische loc moet meteen losgekoppeld worden, want die gaat al om 21.10 uur als losse loc naar Utrecht. Trein controleren, met name op deuren op slot en ramen dicht, en sluitseinen doven.

### Een merkwaardige manoeuvre

Het opstellen van leeg materieel in Hilversum tijdens weekenden kwam eind jaren '50 tot ver in de jaren '60 voor, deels bij gebrek aan opstelruimte in Amsterdam. Jarenlang waren het (heel oude) getrokken rijtuigen voor militaire treinen; zo ook in 1963. De rangeerders waren er blij mee: het leidde immers tot een dienstrooster met werk op zaterdag en zondag (en dus extra inkomsten) dat er met alléén goederenactiviteiten niet in deze omvang zou zijn geweest. En het leidde tot opmerkelijke treinen. Op zaterdagmorgen voorzag de dienstregeling in een trein die om 10.00 uur aankwam op spoor 6a: een diesellocc serie 2400 die blokkendoos- en coupérijtuigen bracht en dan, losgekoppeld, voor het materieel bleef staan. Om 12.35 uur werd een uit Utrecht komende losse rangeerloc 600 (bakkie, ook wel Hoppel genoemd) met haar gekoppeld. Om 13.20 uur sleepte het bakkie dan de 2400 naar Amersfoort met 30

km/u, de maximum snelheid van de 600! Welk doel werd gediend met deze merkwaardige manoeuvre is me nooit duidelijk geworden...

Voor wie écht het naadje van de kous wil weten: in Den Haag, op het Sweelinckplein, zetelde het Defensiekantoor Militaire spoorzaken, en dat regelde steeds of, en welke militaire treinen de NS moest laten rijden. Daarom waren veel militaire treinen *facultatief* en veranderde om de haverklap, óók lopende een dienstregelingperiode, hun dienstregeling. Bovengenoemde trein reed dus niet elke zaterdag. Toch was de 2400 er wél elke zaterdag: het was namelijk de locomotief van de dagelijkse goederentrein van Amersfoort naar Naarden-Bussum (zie hiervóór bij 07.57 uur). Daar aangekomen en losgekoppeld, ging zij óf los naar Amsterdam om genoemd militair materieel op te halen, óf los naar Hilversum. Als het laatste gebeurde wist je zeker dat dan 's middags om 16.06 uur een elektrische loc alsnog het materieel zou brengen. In latere jaren werd het gebruik om ook de locomotieven in Hilversum te laten *overstaan*. Behalve militaire treinen stond in eerdere en latere dienstregelingen ook ander materieel over; stroomlijnmaterieel van Utrecht-Hilversum, maar ook de 'Holland-Wien-Express' met Oostenrijkse rijtuigen.

### De volgende nachtdienst

Tussen 21.00 uur en *einde reizigersdienst* moet de treindienstleider doortocht verlenen aan 3 losse locs en 6 goederentreinen (niet meegeteld de al genoemde Van Gend en Loos-stukgoedtreinen). Het is vooral de *treindienstleider-nacht* (werktijd 22.00-06.00 uur) die dat regelt.

De verse *treindienstleider-nacht* ziet uit zijn raam dat de mannen van de PTT nog een aantal keren in actie komen met los- en laadwerkzaamheden: bij een posttrein naar Amsterdam (22.06-22.12 uur, spoor 3) en bij een posttrein naar Utrecht (00.01-00.11 uur, spoor 1). In de kleine uurtjes (01.30-01.39 uur) komt er nog een elektrische loc met blauwe postrijtuigen richting Amsterdam langs en tenslotte de uit motorpostrijtuigen en soms goederenwagens samengestelde posttrein Maastricht-Utrecht-Amsterdam, die van 01.53 tot 02.02 uur spoor 1 bezet houdt.

Ondertussen is de treindienstleider weer een eenzaam mens geworden. Zijn tweede man is om 23.00 uur naar huis gegaan en hij moet er nu zelf de overweg bij doen. Het stationspersoneel is in de loop van de avond steeds

### Enige spoortechnische termen

**blokkendoos:** de eerste elektrische treinen van de NS, ingevoerd in 1924 (mat '24). Vanaf 1936 geleidelijk vervangen door stroomlijnmaterieel.

**dubbelstel:** trein die uit twee losse treinen is samengesteld, dus b.v. twee viertjes.

**kopmaken:** met een trein weer vertrekken in de richting van waaruit je gekomen bent.

**loc:** kort voor locomotief. Elke loc is genummerd, per type in een bepaald duizendtal. Serie 1100-locs zijn dus genummerd vanaf 1100, de 2218 behoort dus in de serie-2200 thuis (de diesellocs voor goederentreinen). Daar waar er meer dan 100 van een serie zijn aangeschaft, telt men door: de 2523 hoort dus tot de serie-2400.

**mat '46** etc.: personentreinen (materieel) die in dat jaar (1946) in gebruik zijn genomen. Mat '54 is ook wel bekend onder de naam 'Hondekop'.

**omlopen:** een loc van de ene kant naar de andere kant van een trein brengen.

**opzwaaien:** met een handsein aangeven dat een trein stapvoets mag oprijden.

**opzij nemen:** op een zijspoor zetten.

**viertje, drietje:** een gelede personentrein van 4 resp. 3 delen (ook wel 'bakken' genoemd).

Wie echt alles wil weten over de wondere wereld van de Nederlandse spoorwegen, verwijzen we naar de website [www.nicospilt.com](http://www.nicospilt.com)

verder uitgedund en tegen enen, na de laatste reizigers-trein (Amsterdam-Amersfoort, vertrek 00.43) heeft de laatst-aanwezige stationsassistent het stationsgebouw op slot gedaan en zijn dienst afgerond met het brengen van de sleutels bij de treindienstleider. Alleen de *ran-geerder-nachtdienst* is er nog, en die komt niet eerder even 'boven' dan na de afhandeling van posttrein van 02.02 naar Amsterdam, waarbij hij nog even met de rode lamp heeft moeten werken.

Dan is het bijna 02.30 uur, het tijdstip waarop dit verhaal weer van voren af aan begint...

Adriaan Pothuizen werd in 1948 in Hilversum geboren. Na de Geuzenschool en het Christelijk Lyceum in Hilversum studeerde hij rechten in Utrecht. Werkte van 1972 tot 2004 bij NS, laatstelijk als Directeur HRM. Secretaris van de Vereniging Vrienden van het Spoorwegmuseum. In zijn woonplaats Soest o.a. voorzitter van de Volksuniversiteit. Schrijft en plaatst foto's over het spoor in Hilversum in vroeger tijden in samenwerking met o.a. Nico Spilt ([www.nicospilt.com](http://www.nicospilt.com)) en Edward Bary.