

WISSELKOERIER



Voorwoord voorzitter

In dit nummer	
Voorwoord	1
't Seinhuis	3
Spoornieuws	4
De ontwikkeling van de spoorwegen in Nederland	6
OPROEP	9
Hondekop, Mat'54	10

Het is weer voorbij, die mooie zomer. Gerard Cox zong deze tekst jaren geleden. Maar de zomer van 2018 weet nog niet van ophouden. Wij worden nog steeds verrast op prachtige dagen met aangename temperaturen. En op een van deze prachtige dagen vond onze reis naar de VSM plaats. Wij konden aldus met open ramen volop genieten van het geluid van de stoomlocs op weg naar de volgende bestemming. Ook gaf deze dag regelmatig de aanleiding de camera ter hand te nemen voor wederom een prachtig plaatje. Jullie zullen het zelf mogen aanschouwen in de volgende wisselkoerier, waar verslag wordt gedaan van deze prachtige en zeer geslaagde dag.

Wat was het warm. Temperaturen van ver over de dertig graden trotserend, zijn we de zomer doorgekomen. Ik hoop dat jullie allen volop hebben kunnen genieten van de vele prachtige dagen hier of elders op deze aardbol tijdens een welverdiende vakantie. En dat een ieder hiermee voldoende energie heeft opgedaan om je wederom met passie te kunnen storten op onze hobby tijdens het winterseizoen.

Iemand die zich ook met passie op zijn hobby wil storten is Bouke Henstra. Bouke heeft echter een visuele handicap, wat het bouwen van een baan ernstig belemmerd. Vandaar een oproep van Bouke verderop in deze wisselkoerier, of één of meerdere personen hem willen helpen zijn droom waar te maken.

Met deze Wisselkoerier sluit Fetze de Jong zijn reeks artikelen af over de historie van de Nederlandse Spoorwegen. In de afgelopen Wisselkoeriers heeft Fetze ons uitgebreid meegenomen op de reis van de NS van verleden tot heden. In deze Wisselkoerier zijn slotakkoord.

Begin november zal Ridzert ons deelgenoot maken in de geheimen van het maken van rotsformaties. Bij het ter perse gaan van deze Wisselkoerier is de exacte datum nog niet bekend. Zodra deze bekend is zullen wij jullie allen nog hierover inlichten.

Als slot van dit voorwoord meld ik jullie dat wij vorige week vrijdagavond tijdens een korte hoosbui last kregen van enige lekkage. Deze lekkage is boven de vensterbank in de buurt van de containerterminal. De plaats is gemarkeerd met enige plastic soepkommen, waarin het water wordt opgevangen. Laat deze soepkommen dus even staan en plaats hier geen andere zaken. De verhuurder is ingelicht en heeft toegezegd spoedig actie te zullen ondernemen.

Ik begroet jullie allemaal weer graag in grote getale in ons clubhuis.

Met vriendelijke groet,
Joop Buursma, voorzitter

Voorzitter:
J.Buursma

Secretaris:
E.Luxen
info@modelspoor
verenigingdrachten.nl

Penningmeester:
H. Bijl

Overige bestuursleden:
E. Cornelissen

MODELSPOORVERENIGING MD DRACHTEN E.O. K.v.K. Leeuwarden 40004627

Verenigingsruimte : Tussendiepen 6 Drachten
Secretariaat : Douwetille 22 9254AR Hurdegaryp
e-mail : info@modelspoorverenigingdrachten.nl

Lidmaatschap

Leden : € 100,=
Gezinsleden + Juniorleden : € 50,=
(juniorleden t/m 17 jaar)
Donateurs : € 30,=
Betaling op : IBAN: NL54INGB0006037201 t.n.v. Modelsp.Ver.MD-Drachten
Ledenadministratie : E. Cornelissen

het Seinhuis is geopend : woensdagavond 19.00 uur - 22.30 uur
vrijdagavond 19.00 uur - 22.30 uur
zaterdagmiddag 13.30 uur - 17.30 uur

Advertentietarieven 1/8 pagina € 12,50 ¼ pagina € 25,00
½ pagina € 50,00

Sponsors

eRHa Electronica	Drachten	Tj. Nicolai	Drogeham
Treintje Oost	Oosterwolde	Installatiebedr. Gebr. Koning	Ureterp
Bijlsma autobedrijf	Surhuisterveen	G. van Linde	Beetsterzwaag
Garage Willem Baron	Ureterp	Wiersma Logistics	Surhuisterveen

**Schakelmaterialen
Readcontacten
Relais
Voedingen
Snoeren- kabels en
verbindingen**

*Voor heel veel wat u nodig
heeft om de trein goed en op
tijd te laten rijden*



eRHa electronica Houtlaan 17
9203 AN Drachten tel: 0512 - 543634

Datum Wisselkoerier

De **sluitingsdatum** voor het aanleveren van kopij:
Wisselkoerier nr. 4 = 1 december 2018

Data Beurzen

Op de volgende data zijn de banen van "MD" of haar leden te bekijken:

TREINENSERVICE

In- en ombouw, onderhoud en reparatie van modeltreinen

Vraag vrijblijvend naar de mogelijkheden!

Xander Rijks
treinenservice@upcmail.nl

't Seinhuis



De containerterminal is intussen technisch klaar, compleet met functionerende overweg met bel en lichten.

Wat doorkijkjes op de EU baan.



De keerlus van Fremo US schiet lekker op. In de zomer zijn er meer dan 100 bomen gemaakt.

EL



Spoornieuws.

Leeuwarden:



Bij de ondertekening van een nieuw onderhoudscontract is afgesproken dat de huidige werkplaats van Stadler in Leeuwarden wordt uitgebreid. Alle 51 GTW Spurts die in het Noorden rijden zullen hier gerenoveerd en onderhouden worden. Ook de 18 nieuw bij Stadler bestelde "Wink" treinen (nieuwe naam voor de tot nu toe gebruikte naam Flirtino's) zullen hun onderhoudsbeurten in Leeuwarden ondergaan. Vanaf 2020 worden de GTW treinen van een accu pakket voorzien zodat zij gedeeltelijk zonder bovenleiding kunnen rijden. Met

het onderhoudscontract dat een looptijd heeft van 15 jaar is een bedrag van 200 miljoen Euro gemoeid. De overeenkomst volgt op het door Arriva gewonnen vervoerscontract op de Noordelijke spoorlijnen voor de periode van 2020 tot 2035.

Groningen-Leeuwarden:

Als alles volgens plan verloopt zal begin 2019 een Coradia i-Lint treinstel van Alstom op proef gaan rijden tussen Groningen en Leeuwarden. Dit treinstel rijdt op waterstof. Wel moet er nog toestemming komen van de provinciale besturen en van de Inspectie Leefomgeving en Transport die de trein voor toelating in Nederland moet keuren. Sinds deze zomer rijden er al Coradia treinstellen op waterstof in Duitsland in de omgeving van Bremen.

HSL-Zuid (Rotterdam-Breda-Belgische grens).



De Intercity Direct van NS tussen Rotterdam en Breda/Brussel-Zuid komt nog steeds met veel uitval. Softwareproblemen in de Traxx locomotieven en ontwerpfouten in het hsl-tracé

zorgen ervoor dat de punctualiteit onder de maat blijft. De staatssecretaris heeft kortgeleden 60 miljoen Euro vrijgemaakt om de problemen op te lossen. Inmiddels is de software verbeterd en zal er een oplossing worden gezocht voor de wind problemen op de brug over het Hollandsdiep. Ook zullen de spanningsluizen worden verplaatst naar een meer logische plaats.

Nederlandse Spoorwegen:

Alle 45 Traxx locomotieven van de NS zijn verkocht aan de Franse leasemaatschappij Akiem. Als vanaf 2021 de nieuwe intercity treinen van Alstom instromen worden de Traxx



locomotieven in de intercity-direct treinen overbodig. Tot die tijd leaset de NS de locomotieven. Met deze aankoop is het locomotieven park van Akiem gegroeid naar 440 stuks.

Sloe-Dillingen:

Op de Brabantroute tussen Sloe in Zeeland en het Duitse Dillingen is in augustus een proef gehouden met een goederentrein met een lengte van 740 meter. Als de proef slaagt zal de maximale lengte van goederentreinen worden verlengd van 650 naar 740 meter. Men verwacht dat de concurrentie met het wegvervoer hierdoor wordt vergroot.

FdJ.

De ontwikkelingen van de spoorwegen in Nederland.

Bij intensief gebruik wordt rijdend spoorwagematerieel na ongeveer 30 jaar vervangen. De techniek heeft dan nieuwe oplossingen gevonden en bepaalde onderdelen zijn dan nog maar moeilijk verkrijgbaar. Zo ook moest er begin tachtiger jaren van de vorige eeuw een vervanger worden gezocht voor het stoptrein materieel, immers de eerste serie van de plan T en plan V naderden het einde van hun levensduur. Op de tekentafels van de ontwerpafdeling van de NS werd begonnen met de eerste schetsen voor modern stoptrein materieel SM '90 Railhopper. Er werd besloten om een testserie te bouwen van 9 tweedelige treinstellen. Tussen 1992 en 1993 rolden de treinen uit de fabriek van Talbot in Aken. Voor de aandrijving werd gebruikgemaakt van asynchrone draaistroom-motoren en verder was er veel elektronica aan boord. Door een knik in de zijkant (dus zonder buiten het vrije profiel te komen) konden de treinstellen 30 cm breder worden dan normaal waardoor er 5 passagiers naast elkaar konden zitten. Deze stoelopstelling was geen succes. In 1996 werd dit terug gedraaid naar 2+2.



Door de toegepaste nieuwe technieken waren er vanaf het begin veel storingen in de software en elektronica. Daarnaast waren er veel problemen met de elektrodynamische rem. Ook hadden de treinen last van roestvorming onder de cabines. Door al deze problemen werd afgezien van de productie van meerdere stellen. Aangezien een kleine serie duur is in de exploitatie en de technische

problemen zich bleven voordoen werden de treinen reeds in 2005 buitendienst gesteld en in 2007 gesloopt.

Door de invoering van de OV kaart voor studenten had de NS op korte termijn behoefte aan veel zitplaatsen. Daarom werd er gekozen voor een bestaand ontwerp van een dubbeldekker met als locomotief, een verbeterde versie van de 1600 van Alstom, de serie 1700. Het dubbeldeks aggro-regio materieel (DD-AR) werd tussen 1991 en 1996 gebouwd



bij Talbot in Aken en bestond uit 258 rijtuigen en in eerste instantie uit 81 locomotieven 1700. In 1998 werden er door Adtranz (v.m. AEG) 50 zesassige motorrijtuigen geleverd die de locomotieven van de 1700 serie gingen vervangen. Deze vervingen op hun beurt weer de locomotieven van de 1600 serie in de reizigersdienst welke doorschoven naar de

goederendienst waardoor de laatste locomotieven van de series 1100, 1200 en 1300 konden worden afgevoerd. Al in 2010 werd begonnen met de ombouw bij NedTrain van de

DD-AR-stoptrein materieel naar DDZ (dubbeldeks zonering) voor de intercity dienst. Er werden 30 stellen met 4 bakken en 20 stellen met 6 bakken samengesteld inclusief een motorrijtuig. De rest van de bakken werd samen met de locomotieven op reserve gezet.

De exploitatie van de nevenlijnen in het noorden, oosten en zuiden van ons land is voor de NS altijd problematisch geweest. Vele malen is gesproken over opheffing ervan omdat ze onrendabel waren. Maar dit zou de voeding van passagiers op de hoofdlijnen nadelig beïnvloeden zodat deze plannen steeds weer, ook na protest uit de regio, werden geschrapt. Zoals in Nederland gebruikelijk werd er een werkgroep samengesteld die moest adviseren hoe verder te gaan met de nevenlijnen in het Noorden. De werkgroep Project Exploitatie Nevenlijnen (PEN) adviseerde om als vervanger van de Blauwe Engelen een eenvoudig treinstel te kopen naar een bestaand ontwerp. De keus viel op het Duitse type 628 dat aan de eisen van de NS werd aangepast. In Nederland kregen ze de type aanduiding DH1 en DH2 (diesel hydraulisch aandrijving, één en tweedelig). Tussen 1981 en 1983 werden de treinen in Groningen en Friesland in exploitatie genomen.



Ook de Plan U stellen werden door de komst van de nieuwe treinen verdreven. Buiten de spits werd door de machinist op de stations in de trein kaartjes verkocht. Om toch de rijtijden te halen konden de "Wadlopers" sneller optrekken dan de oude Blauwe Engelen. In 1997 zijn de "Wadlopers" gerenoveerd en voorzien van een baanschuiver. Ook konden de DH1 en DH2 gekoppeld rijden met de nieuwe DM '90 dieseltreinen. Doordat de treinstellen veel lichter waren

dan de voorgangers kreeg men direct na ingebruikstelling te maken met detectie problemen. Dit werd opgelost door het aanbrengen van assenstellers langs de baan. Ook hebben de "Wadlopers" van 1992 tot 1994 als spitstrein gereden tussen Leeuwarden en Heerenveen. Omdat op dit traject geen assentellers zaten werden de treinen voorafgegaan



door een goederen locomotief type 6400 om voor een goede detectie te zorgen. Na de privatisering van de nevenlijnen hebben de "Wadlopers" nog enige tijd bij Arriva, Syntus en Veolia gereden voordat ze werden verkocht aan Polen, Argentinië en Roemenië.



Om op de Noordelijke nevenlijnen een optimale personeelsbezetting te krijgen moest er nog meer op personeel worden bezuinigd. De kleine stations werden onbemand en de beveiliging werd vereenvoudigd. Op de Groninger lijnen werd de Centrale Radioverkeersleiding ingevoerd. De lijn van Leeuwarden naar Harlingen en die van Leeuwarden naar Stavoren werden voorzien van het Ter Plaatse Bediende Relaisblokstelsel waarbij de machinist handmatig

de rijweg moest instellen door middel van sleutelkastjes op de perrons. Later vervangen door infrarood afstand bediening vanuit de trein. Sinds 2005 zijn de lijnen beveiligd met het ATB-NG-systeem met bakens tussen de rails.

Ter vervanging van de oude Plan U dieseltreinen werd door het ingenieursbureau van de Nederlandse Spoorwegen een ontwerp gemaakt voor de DM'90 oftewel de Buffel. De 53 tweedelige stellen werden gebouwd bij Talbot en Duewag met een Cummins dieselmotor en een hydraulische aandrijving van Voith. Tussen 1996 en 1998 is het Diesel Materieel '90 uitgeleverd. Ondanks dat het was uitgerust met ongeveer dezelfde elektronica als de SM '90 hebben deze treinen prima gereden. Kort nadat het ontwerp was afgerond is het ingenieursbureau van de NS deels geprivatiseerd en de ontwerpafdeling voor treinen opgeheven. DM'90 is dus het laatste in Nederland ontworpen materieel geweest. Voortaan worden er alleen door fabrikanten ontworpen en aan meerdere vervoersbedrijven



geleverde modellen gekocht. De vervoersbedrijven kunnen kiezen uit verschillende uitvoeringen waarbij op detailpunten aanpassingen mogelijk zijn.

Door het grote gewicht en het hoge dieselverbruik waren de DM'90 treinstellen niet in trek bij de private vervoerders. Alleen tijdelijk hebben ze voor deze maatschappijen gereden. Het laatste door de NS op de trajecten Enschede- Zwolle en Zwolle- Kampen. Maar sinds de elektrificatie van deze lijnen staan de laatste diesels vanaf eind 2017 aan de kant. Op 29 augustus 2018 is het DM'90 treinstel 3426 overgedragen aan het Spoorweg Museum in Utrecht. Hiermede is er een einde gekomen aan de inzet van dieseltreinen bij de Nederlandse Spoorwegen. De overige rijvaardige treinstellen zijn verkocht aan de Roemeense firma Ferrotrans en gaan daar rijden.

Door de gestage groei van het aantal passagiers en de komst van de hogesnelheidstreinen werd besloten om een aantal belangrijke stations te vervangen. Als eerste werden er plannen gemaakt om in Arnhem een nieuw station te bouwen. Het ontwerp was echter zo ingewikkeld dat bij de aanbesteding geen enkele aannemer met zijn prijs in de buurt van de ramingen kwam. Met de laagste inschrijver is toen gezocht naar bezuinigingen. Ook werd het budget verhoogd. Zodoende kon het ontwerp toch worden gerealiseerd. Maar intussen was de vervanging van station Rotterdam-Centraal al klaar. Als derde station kwam de verbouw van station Den Haag-Centraal gereed. Inmiddels werd er hard gewerkt aan de renovatie en uitbreiding van station Utrecht-Centraal. De centrale hal is tweemaal zo groot geworden en er is meer ruimte gekomen voor detailhandel en horeca. Het laatste station dat geheel vervangen is, is dat van Breda waar een aftakking is gemaakt op de



hogesnelheidslijn naar België. Het Centraal station in Amsterdam wordt ook gerenoveerd maar hiervoor is een tijdsbestek van 30 jaar uitgetrokken en zal in 2028 gereedkomen.

Op sommige trajecten is het aanbod van passagiers zo groot dat de overheid het plan heeft gemaakt om hier spoorboekje loos te gaan rijden. Dit houdt in dat er iedere 10 minuten een intercity en een sprinter gaat rijden. Om dit voor elkaar te krijgen moeten de emplacementen van diverse stations drastisch worden aangepast. Op de volgende stations zijn de aanpassingen al klaar zoals in Arnhem, Den Bosch en Utrecht. Het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) zal of is al op de volgende trajecten ingevoerd: Amsterdam-Eindhoven; Amsterdam-Arnhem/Nijmegen; Alkmaar-Amsterdam; Schiphol-Den Haag-Rotterdam- Breda- Eindhoven en Schiphol- Lelystad. Om dit programma te realiseren zullen er tot 2028 nog op verschillende plaatsen de nodige aanpassingen moeten worden uitgevoerd.

De geschiedenis heeft het heden ingehaald. Deze artikelenreeks wordt beëindigd. Voor actuele zaken zie Spoornieuws.

FdJ.

OPROEP.

Onlangs is het bestuur benaderd door Bouke Henstra.

Bouke is een vijftiger en woont in St Annaparochie. Hij is zeer slechtziend en zoekt hulp bij het opzetten van een digitale N baan. De treinentafel is al klaar en het sporenplan is al ontworpen.

Het gaat om de aanleg van de sporen, scenery en bedrading.

Mogelijk iets om met een kleine groep H0-ers en/of N-ers te gaan doen?

Meer informatie bij het bestuur.

Mat'54, Hondekop.

Intro.

Ik heb de Hondekop altijd een mooie trein gevonden. Tenminste, toen hij nog groen was. Zo heb ik hem in mijn jonge jaren gekend en er veel mee gereisd. Toen hij later geel werd, was het voor mij geen Hondekop meer, maar gewoon een lelijke gele trein.

Er zat ook een restauratieafdeling in. Dan kwam er iemand langs met een karretje met koffie, broodjes en frisdranken. Die broodjes waren altijd heerlijk.

Eens bestelde een man een broodje ham en een broodje kaas, maar dan zonder ham en zonder kaas. Waarop de man van het karretje zei: Sorry meneer, maar de broodjes ham zijn op. Mogen het ook twee broodjes kaas zonder kaas zijn? Aldus geschiedde.

Ik zat altijd het liefst in de coupé achter de cabine. Dan zat je boven het draaistel en kon je de cadans goed horen. Eens, toen ik

daar ook zat, kwam in Zwolle de machinist uit de cabine en vroeg of er iemand zin had om mee te rijden bij hem voor in. Dat liet ik mij natuurlijk geen twee keer zeggen. Ik heb toen van Zwolle tot Amersfoort een cabinerit gemaakt over de Veluwe. De machinist demonstreerde de werking van, toen nog, de ATB. Hij liet de trein sneller rijden dan de toegestane 140 km/uur. De ATB greep dan in en remde de trein af tot die weer 140 km/uur reed.



Zoals je ziet, heb ik wel wat met de Hondekop. Toen Artitec dit voorjaar een vierdelige uitbracht, was mijn beslissing snel genomen. Een groene natuurlijk, zonder reclamebanen en vignet.

Geschiedenis.



Begin jaren vijftig (van de vorige eeuw) begonnen de Blokkendozen (Mat'24) op leeftijd te raken. Er moest een opvolger komen. Ook de uitbreiding van de elektrificatie naar het noorden en oosten van het land zorgde er voor dat er meer behoefte ontstond aan nieuw elektrisch materieel. Daarom bestelde de NS in 1954 nieuwe elektrische treinstellen, naar het jaar van de bestelling Mat'54 genoemd. In de periode 1956 - 1962 werden in totaal 73 vierdelige treinstellen (Plan F, G, P) en 68 tweedelige treinstellen (Plan F, G, M en Q) afgeleverd. Het zijn forse treinstellen met een afwijkende kopvorm ten opzichte van het al bestaande

stroomlijnmaterieel. De neus biedt de machinist meer comfort door een hogere zit. In eerste instantie was de cabine voorzien van een houten klappzit, maar later werd die vervangen door een comfortabele stoel. De lange neus biedt een betere bescherming bij een frontale aanrijding. Die neus bezorgde Mat '54 al gauw de bijnaam Hondekop. Het materieel werd in vijf bestellingen besteld en verdeeld in vijf deelseries, die door Allan,



Beijnes en Werkspoor zijn gebouwd. De elektrische installatie werd hierbij steeds geleverd door Heemaf.

De Hondkoppen waren bedoeld voor de sneltreindiensten. Snelle acceleratie was minder belangrijk dan het comfort. Door een degelijke constructie leidde het tot een relatief hoog gewicht per zitplaats. Een voordeel was dat je een zeer comfortabele loop kreeg. Het zijn tot op heden de zwaarste treinstellen die dienst hebben gedaan bij de Nederlandse Spoorwegen..

De tweedelige treinstellen zijn bij aflevering 45,4 meter lang en hebben een gewicht van 110 ton. Het treinstel is voorzien van 4 tractiemotoren van Heemaf, type TM 713. Elke motor levert een maximum vermogen van 199 kW (270 pk).

De vierdelige treinstellen 711 - 757 zijn bij aflevering 99,26 meter lang en hebben een gewicht van 212 ton. De vierdelige treinstellen 761 - 786 zijn bij aflevering 99,26 meter lang en hebben een gewicht van 206 ton. De treinstellen zijn voorzien van 8 tractiemotoren van Heemaf, type TM 713. Elke motor levert een maximum vermogen van 199 kW (270 pk).

Normaal gesproken werd de stroomafnemer boven de cabine gebruikt. De stroomafnemer boven de bakovergang werd gebruikt als reserve. Om te voorkomen dat er een te hoge stroom door het treinstel komt te lopen, is op het dak van de treinstellen 711 - 741 een smeltveiligheid van 1.000 Ampère geplaatst. Deze zijn te herkennen aan de vonkhoorns op het dak. Deze moesten bij doorslaan van de smeltveiligheid de vonk naar boven wegleiden van het dak en deze uitdoven. Vandaar de V-vorm.

Het interieur van de treinstellen is afgeleid van het interieur dat is gebruikt in de treinstellen Materieel'46. In het interieur is voor het eerst gebruik gemaakt van TL verlichting. In de bagage afdeling en conducteursruimte zitten nog gloeilampen. Het oudere materieel was in zijn geheel afgeleverd met gloeilampen.



In 1957 werd de spoorlijn Antwerpen - Roosendaal geëlektrificeerd. Voor de Benelux dienst tussen Amsterdam en Brussel zijn in dat jaar 12 tweewagen-treinstellen aangeschaft (Mat '57). Afgezien van de kleur (donkerblauw met een brede gele band) waren ze uiterlijk grotendeels gelijk aan de overige Hondkoppen. Technisch weken ze sterk af.

De tractie-installatie was van Belgisch fabricaat: ACEC te Charleroi in samenwerking met SEM te Gent. Door een andere wijze van schakeling van de tractiemotoren konden ze zowel op het Nederlandse net (1500 volt) als het Belgische net (3000 volt) rijden. Voor beide spanningen waren aparte pantografen aangebracht omdat de bovenleiding in België lichter uitgevoerd is.

Inzet.

De treinstellen zijn gebouwd voor de langeafstandsverbindingen. In de loop van de jaren vijftig werden naast de Randstad, ook de andere grote steden in Nederland met elektrische treinen bereikbaar. Het materieel '54 werd dan ook ingezet in de verbindingen naar alle uiteinden van het land. Zo behoorden onder andere de Noordoostverbindingen

tussen de Randstad en Groningen, Leeuwarden en Enschede en de verbinding tussen Amsterdam en Vlissingen jarenlang tot het vaste inzetgebied van de treinstellen. Bij het invoeren van het nieuwe dienstregeling concept Spoorslag '70 werd het materieel '54 aangewezen om een belangrijk deel van de intercitydiensten te rijden. Hiervoor werd een groot aantal vierwagenstellen voorzien van een nieuw interieur en een nieuwe geel-blauwe beschildering. In de praktijk werd echter bij de inzet van het materieel geen onderscheid gemaakt tussen de intercitytreinstellen en de niet verbouwde treinstellen. Het materieel '54 bleef op de genoemde lijnen rijden, maar werd ook ingezet in de intercitydiensten Amsterdam – Nijmegen en Zwolle – Vlissingen. Tot halverwege de jaren tachtig had het materieel '54 vrijwel alleenheerschappij op de



genoemde verbindingen. Met de komst van de ICM treinstellen kwam hier echter een einde aan. Allereerst verdween het materieel '54 uit de Noordoostverbindingen. De intercitydienst tussen Hoofddorp en Groningen en Leeuwarden was hierbij de eerste verbinding, gevolgd door de diensten tussen Den Haag en Rotterdam en Enschede. Als laatste verdween het materieel '54 in 1994 uit de intercitydienst tussen Hoofddorp en Enschede. Dat jaar verdween het materieel ook uit de intercitydiensten Amsterdam – Vlissingen en een jaar later verdwenen ze ook tussen Den Haag en Venlo. De treinstellen bleven tot het laatst rijden tussen Zwolle en Roosendaal.

Buitendienststelling.

Vanaf 1989 werden de treinstellen buiten dienst gesteld. Deze buitendienststellingen zijn over zeven jaren uitgespreid. In 1993 gingen de laatste met asbest geïsoleerde treinstellen (Plan F, G en M) buiten dienst. De jaren daarna volgden de met glaswol geïsoleerde treinstellen. De laatste officiële rit van een Hondekop in de reizigersdienst vond plaats in januari 1996.

Bewaard.

Er zijn twee volledige treinstellen als officieel museummaterieel bewaard gebleven. Tweewagenstel 386 is opgenomen in de collectie van het Spoorwegmuseum te Utrecht. Het treinstel werd vanaf juni 2009 ingezet als Heimwee Express tussen het Spoorwegmuseum en Hilversum. Deze treindienst werd elk laatste weekend van de maand uitgevoerd met rijvaardig materieel van het museum. Vierwagenstel 766 is eigendom van de Stichting Mat '54 Hondekop-Vier. Het treinstel onderging vanaf medio 2011 uitgebreid onderhoud aan het casco. Daarbij werd bak voor bak alle lak, grondverf en plamuur met een straalinstallatie verwijderd. Vanaf het blanke staal werd de laklaag dan weer opgebouwd. Het stel werd in de oorspronkelijke groene kleur teruggebracht maar het later aangebrachte coachinterieur bleef vooralsnog gehandhaafd.



Toen alle bakken van het treinstel waren behandeld, verscheen het weer met regelmaat op de baan. Het was toen weer beschikbaar voor speciale ritten voor donateurs en daarnaast ook inzetbaar voor bijzondere ritten voor particulieren en bedrijven. In juni 2016 waren de onderhoudswerkzaamheden gereed en kon het treinstel weer ritten gaan maken.

Het treinstel is als rijdend industrieel erfgoed ingeschreven in het Register Railmonumenten met een A-status, wat betekent dat het wordt beschouwd als een unieke vertegenwoordiger van een voor Nederland representatief type railvoertuigen.

Na enkele jaren in de oorspronkelijke groene kleur te hebben gereden, werd het treinstel 766 in 2007 weer geel. Dit had te maken met de rol die het treinstel speelde in twee films over de treinkapingen in Wijster en De Punt die in 2007 (film 'Wijster') en 2008 (film 'De Punt') zijn opgenomen. Het treinstel is hierbij vooral voor de buitenopnames gebruikt.

Voor de binnenopnames is gebruikgemaakt van treinstel 386.

Naast de twee genoemde treinstellen stond het tweewagenstel 375 in het Verkeerspark Assen. Het verkeerspark heeft het stel in 2013 verkocht; mogelijk dat het een derde leven tegemoet gaat als B&B-locatie in het noorden van het land.

Ook de kop van de ABk 382 is bewaard gebleven, deze staat bij een particulier in het kleine Spoorwegmuseum Waterhuizen, nabij Groningen.

Modellen.

Uiteraard zijn er modellen uitgebracht van de Hondkop:

Trix Express bracht in 1962 en 1963 al tweetjes in verschillende uitvoeringen uit.

Lima kwam in 1976, 1977, 1989 en 1995 met verschillende viertjes.

Piko heeft in de jaren 2006 t/m 2013 wel 29 varianten van het tweetje uitgebracht.

Philotrains volgde in 2010 met 10 verschillende uitvoeringen van het tweetje.

Artitec tenslotte bracht in 2018 een 9tal varianten uit van het viertje.

Zie voor een uitvoerig overzicht Rail Magazine 353, april 2018.

Tot slot.

Zoals eerder vermeld waren de Hondkoppen bedoeld voor de lange afstanden.

Er vertrok elk uur een viertje uit Leeuwarden richting Zwolle en ook één uit Groningen.

In Zwolle werden ze gekoppeld en reden dan over de Veluwe verder het land in naar Amsterdam en Rotterdam.

Deze situatie speel ik nu thuis na op mijn baan. Met twee gekoppelde Hondekop vierwagengestellen knor ik nu over de denkbeeldige Veluwe. Een kuub zand laten komen en daar 120.000 boompjes in planten, ging mij wat te ver. Acht bakken, dan komt er wat voorbij. Prachtig! Daar kan ik niet genoeg van krijgen.

Zie zelf maar: <https://we.tl/t-FeqsgJNBMB>

Geraadpleegde bronnen:

Wikipedia

Railwiki

Stichting Hondekop

Rail Magazine 353, april 2018

Bram van der Werf.

Zie 8 bakken over de "Veluwe" komen: <https://we.tl/t-FeqsgJNBMB>

Indien onbestelbaar svp retour naar:

**E Luxen
Douwetille 22
9254AR Hurdegaryp**



Cornelissen
Bouw- en klussenbedrijf

Heide 6
8521DG Sint Nicolaasga
Tel.: 0513 – 43 19 40
Fax: 0513 – 43 40 51
Mob.: 06 – 29 153 793