



Nikon Club Nederland

Jaar evenement, november 2018, Spoorwegmuseum Utrecht

# Van de redacteur

Een speciale editie dit keer. Wij zijn lid van de Nikon Club Nederland.

Met onze Nikon camera's hebben wij ons op de laatste zaterdag van november ontzettend kunnen vermaken in het [Spoorwegmuseum](#) te Utrecht. Nog niet eerder door ons bezocht, dus wij maakten de keuze om het museum te bezoeken. De workshops van de club hebben wij daardoor gemist. Wat ons betreft een perfecte keuze.

Op het juiste moment konden wij genieten van de show van de lady op de voorpagina. Wat een performance, met haar wil ik mee naar Londen. En het lucifer meisje ontmoeten op het perron in Londen. En de kruier die de koffer moet verzorgen. Of gaan we naar Istanbul, ook goed! Lijkt ons helemaal geweldig.

De trein, nostalgisch, maar ook weer niet. Het is nog steeds een perfect vervoermiddel. Duurt een beetje langer, maar je ziet wat en reizen doet verhalen.



## Colofon

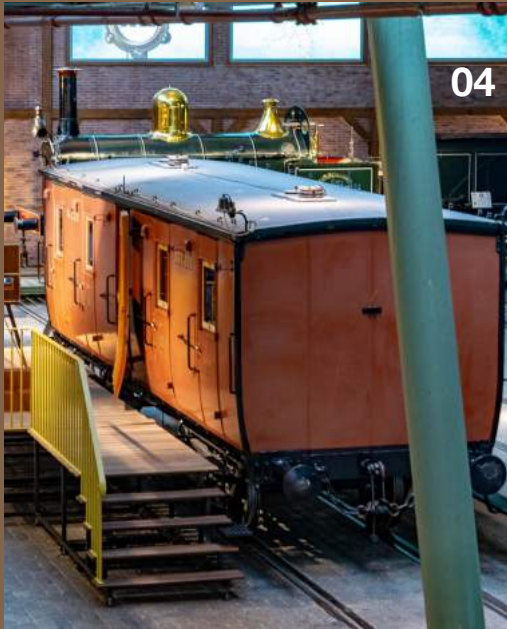
W&M magazine  
Uitgave van Wil Oudshoorn en Mathé Snoek  
met verhalen van Wil en Mathé op stap

4e jaargang – nummer 14

Email: [info@wilenmatheopstap.nl](mailto:info@wilenmatheopstap.nl)  
[www.wilenmatheopstap.nl](http://www.wilenmatheopstap.nl)

Redacteur  
Wil Oudshoorn

Art Directors  
Wil Oudshoorn en Mathé Snoek



## Inhoudsopgave:

- 02 Van de redacteur
- 04 De mooie houten trein
- 07 De Rode Duivel
- 14 Naar Londen
- 19 De Wissel
- 24 De koninklijke trein





**SNELHEID**  
80 km/u

---

**BOUWJAAR**  
**1865**

---

**MAATSCHAPPIJ**  
Maatschappij tot Exploitatie  
van Staatsspoorwegen (SS)

---


**LENGTE**  
Inclusief tender

← 13,64 →

met de tender inclusief tender

---

**FABRIKANT**  
Beyer Peacock & Co.  
Manchester (GB)




**DE BRIL**  
SS 13

**GEWICHT**  
**49.300** KG

Locomotief 28,8 ton, tender 20,5 ton

---

**TRACTIE**



Stoom

---

**TENDER CAPACITEIT**

**6.600** LITER WATER

---

**3.500** KG KOOL

---

**SERIEGROOTTE**

**75**

**D**e SS 13 is de oudst bewaarde stoomlocomotief van Nederland. Aan de grote wielen kun je zien dat deze locomotief gebruikt is om reizigers-treinen te trekken. Locomotieven met kleine wielen zijn voor het goederenvervoer. Ze rijden langzamer, maar kunnen wel meer gewicht trekken. De bijnaam 'De Bril' dankt deze locomotief aan de brilplaat, een stalen plaat met 2 ronde ramen voor de plek waar de machinist en de stoker staan. De brilplaat zorgt ervoor dat de twee wat beschermd zijn tegen het weer. Han werkplek is expres niet al te comfortabel. De SS is bang dat de mannen tijdens de rit in slaap vallen. De tender van deze locomotief, die tot 1932 op het spoor rijdt, is van de locomotief SS 8. Door technische mankementen ontploft de SS 8 in 1968 bij station Harlingen. De locomotief slingert volledig over de kop en eindigt 30 meter verderop. De stoker overleeft de klup niet. De tender van de SS 8 blijft vrijwel ongeschonden.





















**SNELHEID**  
80 km/u

---

**BOUWJAAR**  
**1908**

---

**MAATSCHAPPIJ**  
Zuid-Hollandsche  
Electrische Spoorweg-  
Maatschappij (ZHESM)

---

**LENGTE**



18,60

---

**FABRIKANT**  
Beijnes, Haarlem

**D**e eerste geëlektrificeerde spoorlijn in Nederland is in 1908 de Hofpleinlijn tussen Scheveningen en Rotterdam. De rijtuigen van deze lijn hebben een chique inrichting met Jugendstilversiering. Ze zijn voor de rijke reizigers die vanuit Rotterdam, Den Haag en Wassenaar naar Scheveningen reizen. De stadswagens van de tussenstations zijn terug te vinden in de versieringen in de trein. De luxe 2<sup>e</sup> klasse heeft fluwelen bekleding, maar in de zomer is hier amper iemand te vinden. Het paardenhaar waarmee de stoelen gevoerd zijn, zit dan namelijk vol met vlooiën. In de zomer zit de trein ook vol met badgasten. In de samenleving wekt de schaarsgekleedheid van deze reizigers de nodige zorg op. In de Tweede Wereldoorlog heeft de Hofpleinlijn het zwaar te verduren. Slechts enkele rijtuigen overleven het oorlogsgeweld. Een paar daarvan zijn na de oorlog gebruikt als noodwoning.

**GEWICHT**  
**62.000** KG

---

**TRACTIE**



Elektrisch

---

**SERIEGROOTTE**



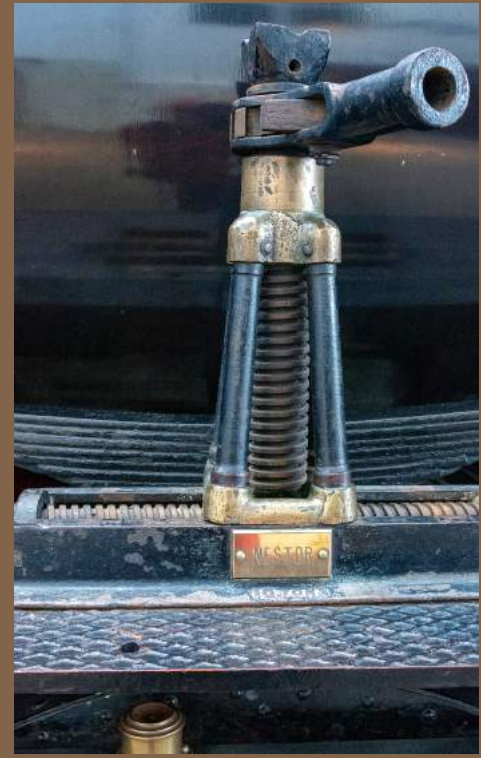
11

---

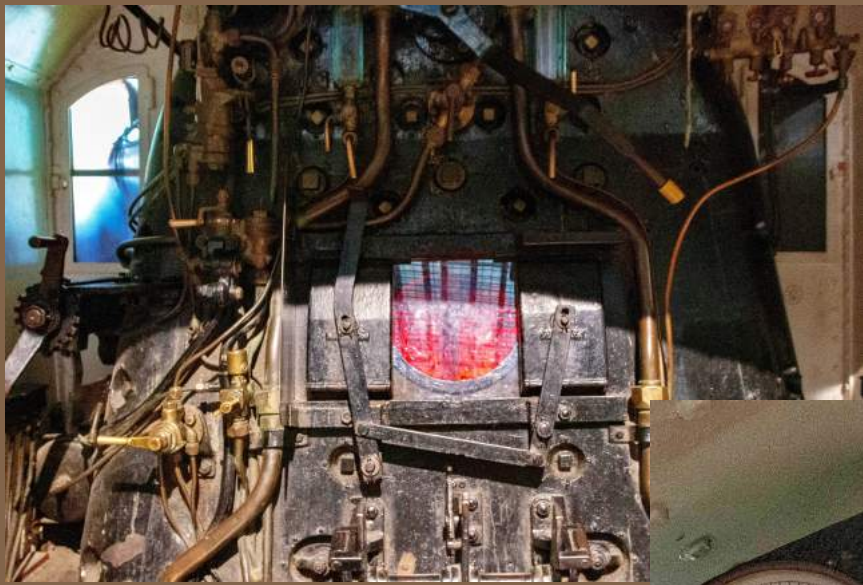
**ZITPLAATSEN**

Tweede Klasse → 24

Derde Klasse → 49

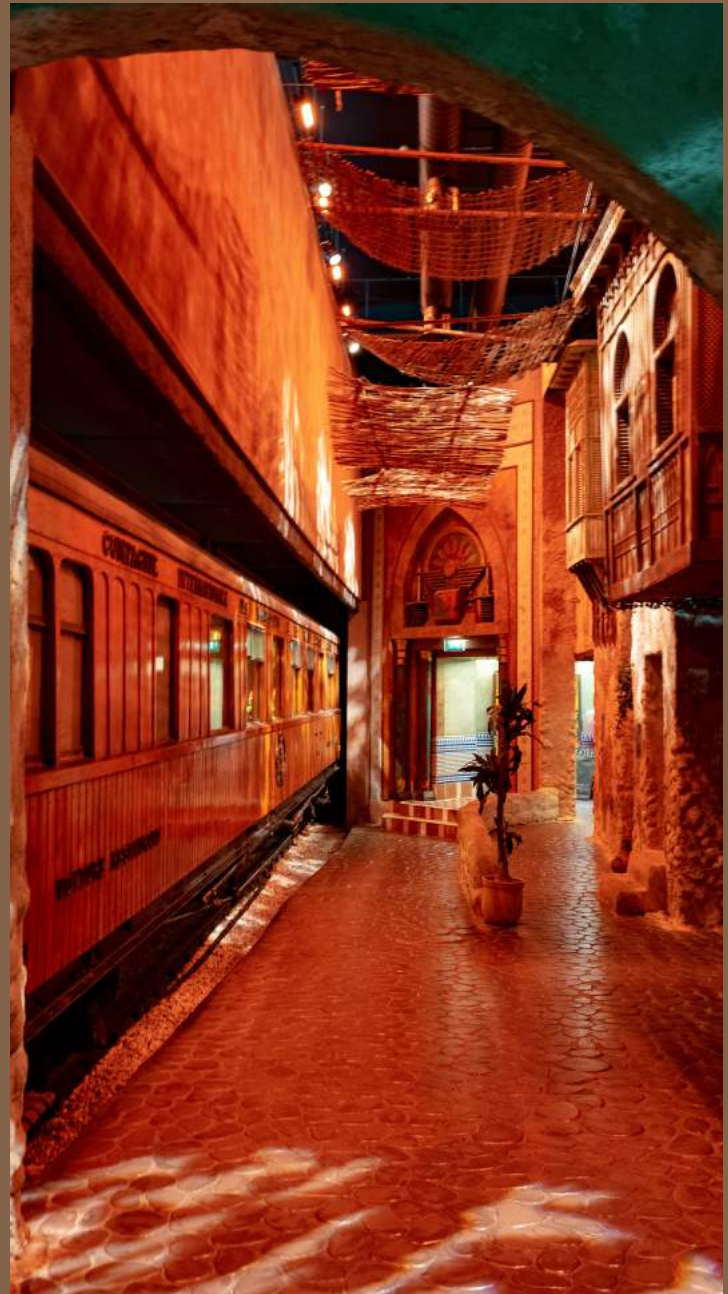










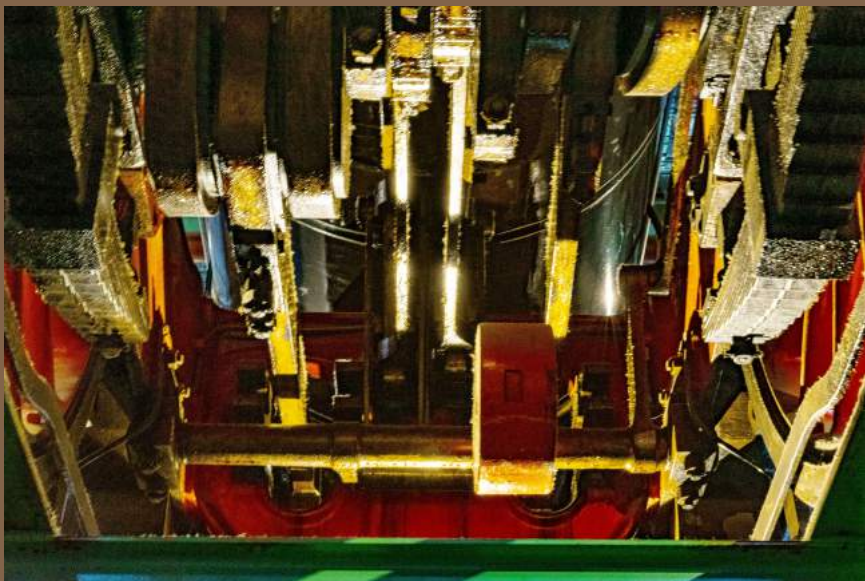
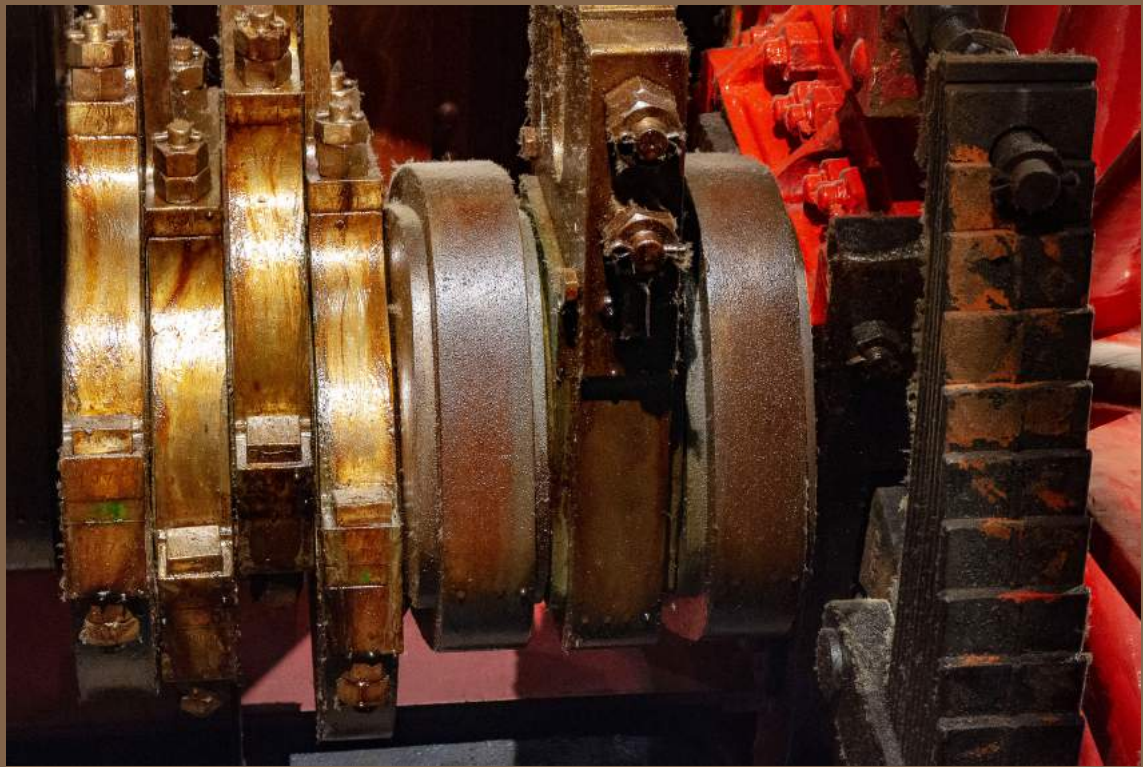
















**SNELHEID**  
45 km/u

**BOUWJAAR**  
**1839**

**MAATSCHAPPI**  
Hollandsche Loozen  
Spoorweg-Maatschappij (HSM)

**LENGTE**  
Inclusief tender  
**9,78**  
meter

**FABRIKANT**  
Longridge & Co.  
Bedlington (GB)

**DE AREND**

**GEWICHT**  
**13.400**  
kg  
Locomotief 7,5 ton, Tender 5,9 ton

**TRACTIE**  
Stoom

**TENDER CAPACITEIT**  
**3.300**  
liter  
water

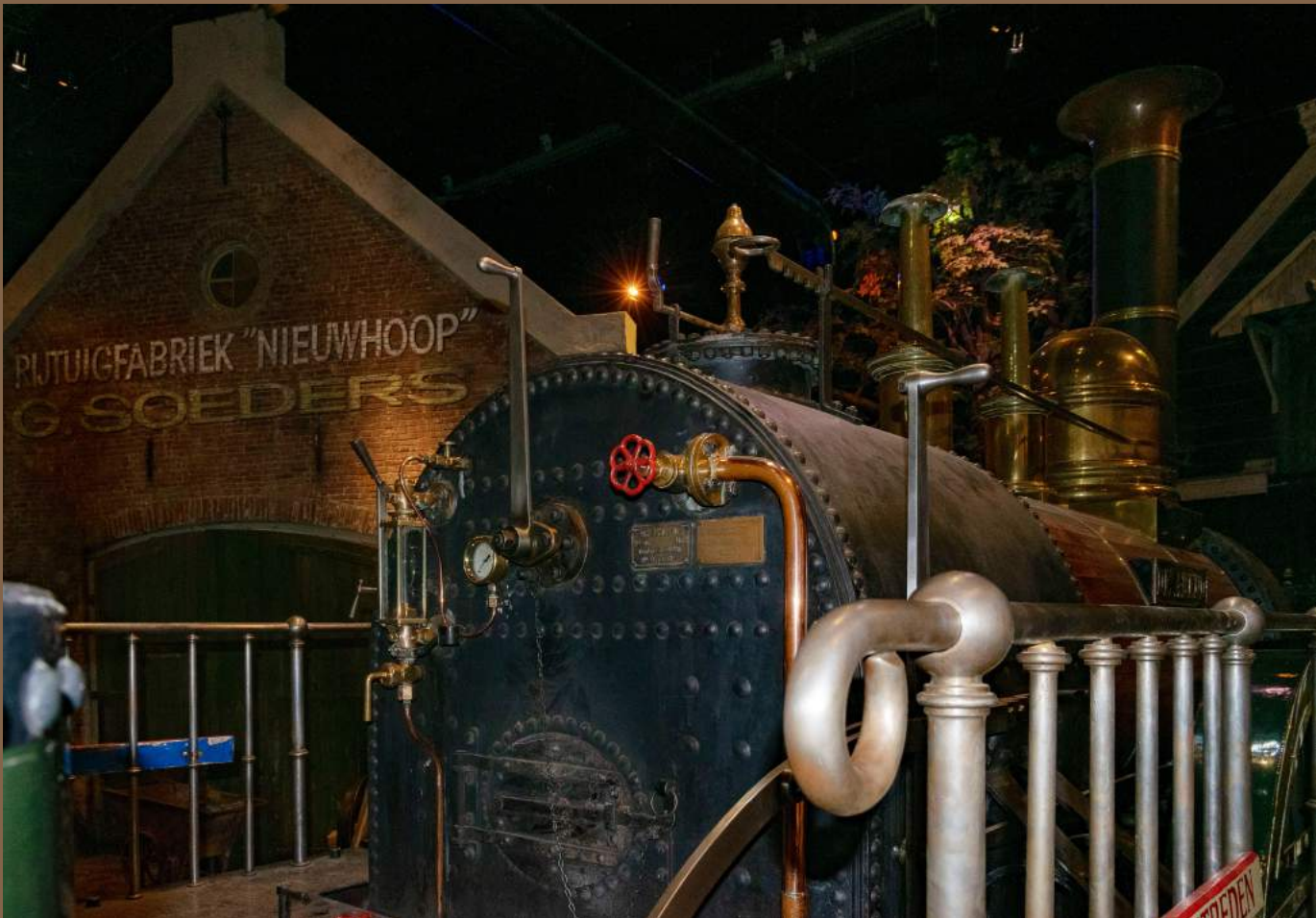
**600**  
kg/0,5t

**SERIEGROOTTE**  
**4**

**D**eze Arend is niet de echte Arend. De originele locomotief is in 1867 geloopt. Deze replica is in 1938 gebouwd door de Centrale Werkplaats Zwoolle voor NS, ter ere van het 100-jarig bestaan van de spoorwegen in Nederland. De echte Arend, gebouwd in Engeland, rijdt op 20 september 1839 de eerste officiële treinrit van Nederland, tussen Amsterdam en Haarlem. Voor het geval de locomotief altsult, rijdt locomotief De Snelheid ook mee. De eerste machinist, Engelsman John Middlemiss, doet gezamenlijk over zijn vak. Zo hangt hij bij het onderhouden van de locomotief een lakem op zodat niemand kan zien wat hij doet. De Arend rijdt op een breder spoor dan we nu gewend zijn. Nederland kiest in eerste instantie voor een spoorwijdte van 1.945 millimeter. Dat was veiliger zijn. Later is men overgegaan op normaalspoor met een wijdte van 1.435 mm, net als de sporen in de omringende landen. De Arend wordt nog regelmatig onder stoom gebracht in het museum.

De Arend







## Vorstelijk reizen









**WIL**  **MATHÉ**  
Op Stap

**W&M** magazine

*Weesp, Nederland*