

# 11 Pullman-treinen

## De Pullman rijdt weer

Tijdens het Interbellum reden er luxe dagtreinen tussen West-Europese steden. De salonrijtuigen van de British Pullman Car Company werden op het vasteland geëxploiteerd door Wagons-Lits. De zware stalen Pullman-wagens waren donkerblauw met een herkenbaar crème vlak rond de ramen. De interieurs kenmerkten zich door mahoniehout, sierlijk inlegwerk, chroom en overdadige stoffering. Ook tussen Amsterdam en Parijs reed zo'n Pullman-trein: de Étoile du Nord. Affiches droegen bij aan het legendarische imago van de Pullmans. Ze waren evenzeer kenmerkend voor de art deco als de interieurs van de rijtuigen.

### ÉTOILE DU NORD

Begin mei 1927 vond de inauguratie plaats van de Étoile du Nord, een luxe dagtrein die Parijs met Brussel en Amsterdam verbond. De reis duurde zo'n 7 uur, oftewel 'du déjeuner au diner'. Lunch en diner werden op de zitplaatsen geserveerd vanuit de goed geoutilleerde boordkeuken. Eersteklasse-reizigers zaten op fauteuils aan tweepersoons tafels; de tweede klas kende vaste banken aan vierpersoons tafels.

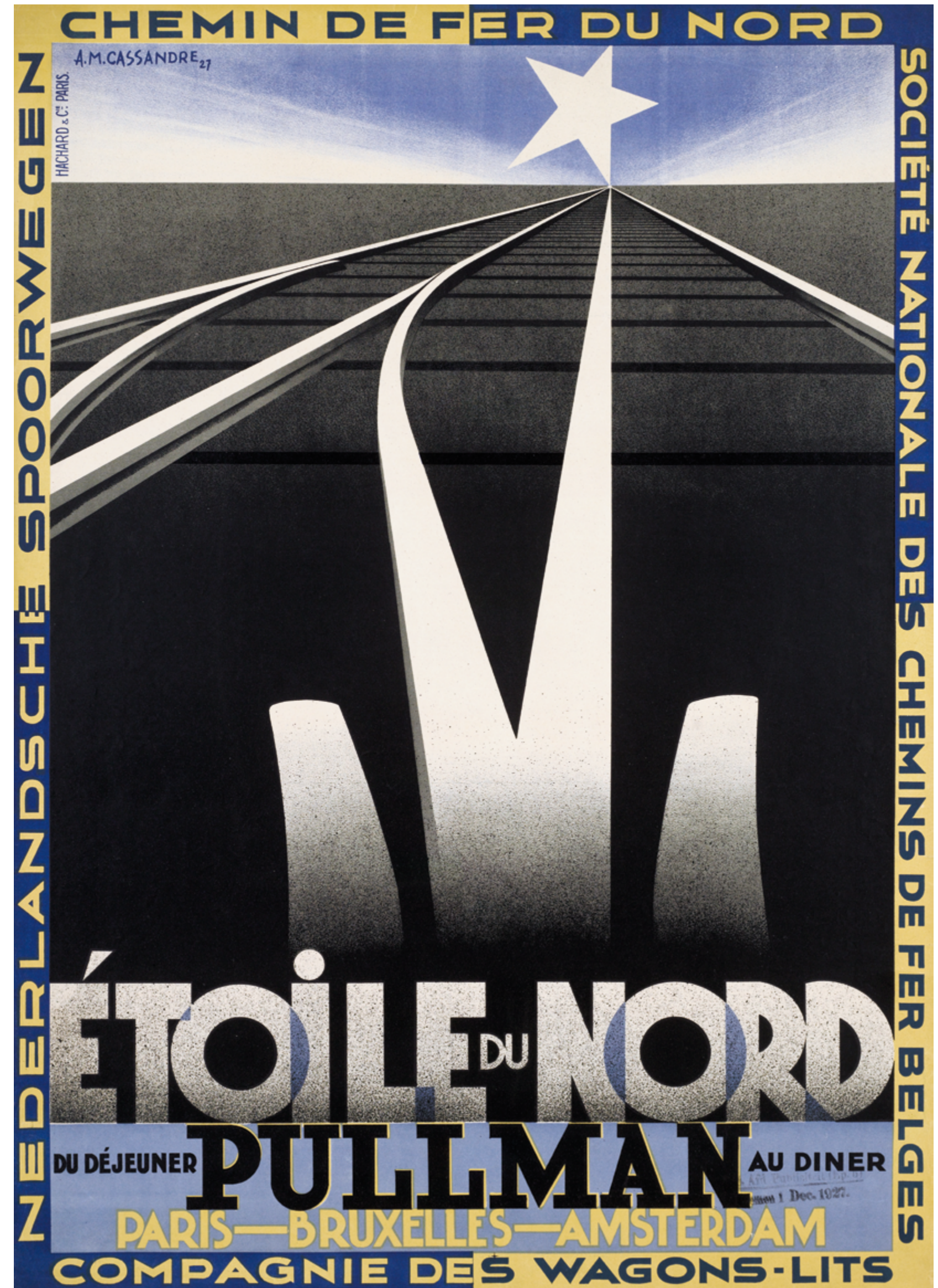
De Étoile du Nord werd mede bekend door een iconisch affiche uit 1927. Vakblad *De Reclame* schreef: 'Mensen staan langs de spoorlijn en gapen de snel voorbij schietende sierlijke blauwe wagens na. Iets nieuws! De Étoile du Nord. Reklamemensen kijken naar een biljet. Wat is dat? Een enkele lijn, een vlak, een ster, wat woorden. Wie is de man die met zóó weinig, zóó veel weet te bereiken?' De Franse ontwerper A.M. Cassandre zette met gestileerde affiches voor onder meer de Nord Express en de Étoile du Nord de reclamewereld op z'n kop. Op zijn scheepvaart- en spoorwegaffiches bracht Cassandre de kracht en dynamiek van vervoersmiddelen tot uitdrukking door de diagonale lijnen van rails, telegraafdraden en scheepsboegen. Het affiche voor de Étoile du Nord was een haast abstract lijnenspel van glimmende wissels met daarboven de Noorderster, waarnaar de trein was vernoemd.

Opmerkelijk genoeg verscheen in hetzelfde jaar nog een ander affiche voor de Étoile du Nord, veel traditioneler van stijl. Terwijl Cassandre een meester was in het verbeelden van snelheid en moderniteit, gaf dit affiche goed de sfeer aan boord weer: een modieus stel in Pullman-zetels aan een tafel met daarop de voor Wagons-Lits kenmerkende schemerlamp. Het Nederlandse landschap met koeien en molens fungeerde als bewust gekozen achtergrond. In een Franse folder voor de Étoile du Nord stond: 'Entrons au pays des horizons plats, des moulins et des tulipes'. Behalve aan vlakke horizonten, molens en tulpen refereerde de wervende tekst aan de schilderijen van Paulus Potter. Het affiche

vermeldde – net als dat van Cassandre – de deelnemende spoorwegmaatschappijen: naast Wagons-Lits de Franse Chemins de fer du Nord, de Belgische en de Nederlandse spoorwegen.

Het 'traditionele' Étoile du Nord-affiche is niet gesigineerd, maar kan worden toegeschreven aan William Spencer Bagdatopoulos. Hij maakte een verwant affiche voor de Flèche d'Or (Golden Arrow), een andere Pullman-trein. De twee affiches hebben niet alleen dezelfde stijl en belettering, maar zijn ook beide 'printed by the Sungravure Process'. Dit was een fotolithografische druktechniek met een kleurecht resultaat. Spencer Bagdatopoulos was van Grieks-Britse komaf, maar had zijn jeugd in Nederland doorgebracht. Hij werd al op zijn elfde jaar tot de Rotterdamse kunstacademie toegelaten, maar besloot op zijn zestiende naar Londen te vertrekken.

→  
A.M. Cassandre, *Étoile du Nord Pullman*, NS e.a., 1927  
© & ® Mouron – AM.Cassandre Lic 2021-01-05-01 www.cassandre.fr



NORD Ry.  
BELGIAN Rys.



NETHERLAND Rys.  
WAGONS-LITS Co.



ÉTOILE DU NORD  
(NORTH STAR)  
PULLMAN I & II Class  
PARIS - BRUSSELS - AMSTERDAM

PRINTED BY THE SUNGRAVURE PROCESS

## RHEINGOLD VERSUS EDELWEISS

De weelderige Pullmans van het Franse Wagons-Lits wekten afgunst in Duitsland. Mitropa – het Duitse slaap- en restauratie-wagenbedrijf dat was opgericht tijdens de Eerste Wereldoorlog – kwam samen met de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) met een antwoord. In 1928 ging de Rheingold van start, een luxe dagtrein tussen de Noordzee en de Alpen. De eerste- en tweedeklasse salonrijtuigen waren van Duitse makelij, maar leken sterk op Pullmans: rijk gestoffeerd en met losse fauteuils. De naam Pullman mochten de Duitse rijtuigen niet dragen, maar verder waren ze bijna identiek. Zelfs de buitenzijde was vergelijkbaar: donkerpaars met crème gelakt terwijl de Pullmans donkerblauw met crème waren.

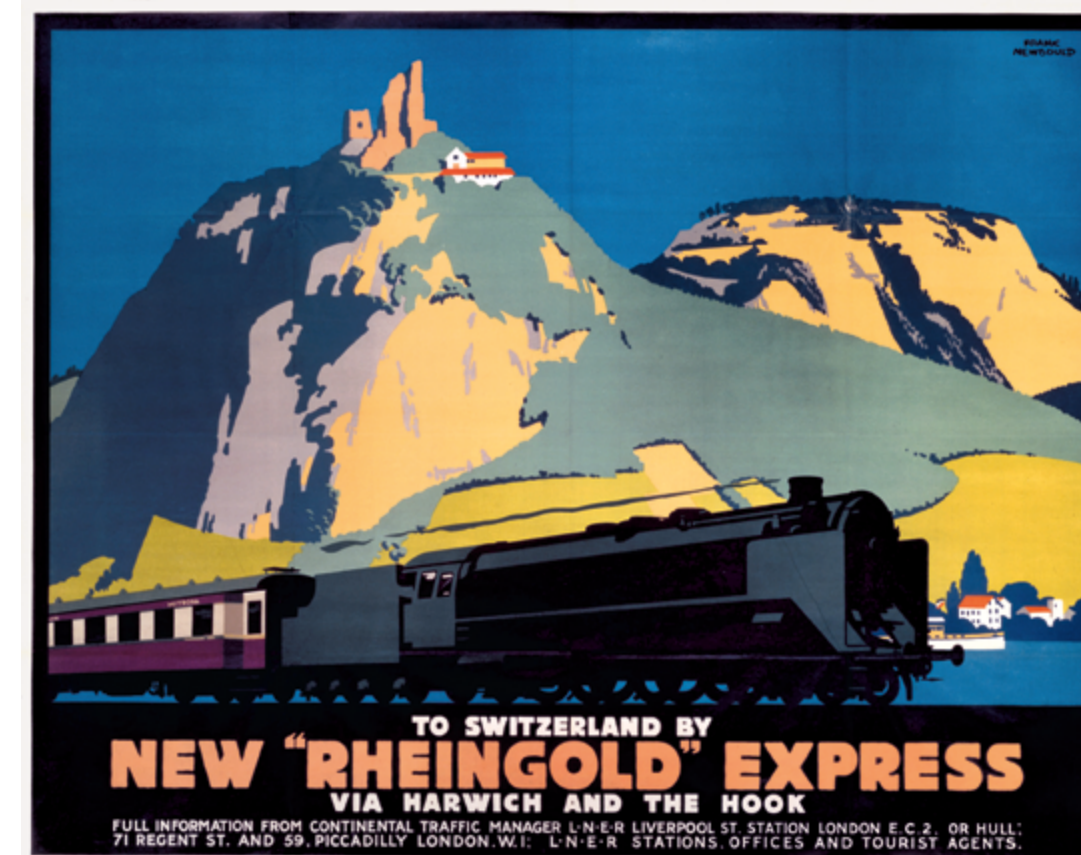
De Rheingold reed langs de rechteroever van de Rijn, door het vermaarde Duitse Rijndal. Naamgever was de legendarische schat uit het Nibelungenlied, bekend door de muziek van Richard Wagner. De Rheingold begon in Hoek van Holland en richtte zich, met de aansluiting op de boot uit Harwich, vooral op Engelse reizigers. Er was echter ook een koersrijtuig uit Amsterdam.

Als reactie op de Rheingold introduceerde Wagons-Lits ook een luxe dagtrein naar Zwitserland. Een maand nadat in mei 1928 de eerste Rheingold vertrok, ging de Edelweiss van start, genoemd naar het bekende Alpenbloempje. Deze Pullman-trein had dezelfde begin- en eindbestemming maar een heel andere route dan de Rheingold: via Rotterdam, Brussel, Luxemburg en Straatsburg – dus buiten Duitsland om. In tegenstelling tot de Rheingold vertrok de Edelweiss niet uit Hoek van Holland; Engelse reizigers kwamen in Antwerpen aan boord. De reistijd Amsterdam-Bazel bedroeg met zowel de Rheingold als de Edelweiss zo'n 10 uur. Met een afstand

van 812 km versus 779 km kwam de Edelweiss een kwartier later aan. Na Bazel reden enkele rijtuigen van de Edelweiss, nota bene gecombineerd met die van concurrent Rheingold, door naar Zürich en naar Luzern.

Voor de beide luxetreinen waren zowel de artistieke aankleding als het uitzicht onderweg verkoopargumenten. Waar bij de Rheingold de pittoreske route langs de Rijn werd aangeprezen, zette Wagons-Lits daar in een brochure voor de Edelweiss het volgende tegenover: 'Comfortabel gezeten in een fraai gestoffeerde fauteuil en starend door door de grote ramen, kunnen de passagiers genieten van de langsglijdende landschappen. (...) De trein zelf streelt ook het oog. Slenterend door de verschillende salons, alle rijkelijk versierd met de meest delicate goede smaak, genieten we van de vrijheid en creatieve vaardigheid waarmee kunstenaars de kostbare ingelegde houtpanelen hebben samengesteld, met een afwijkend patroon voor elk rijtuig.'

Behalve brochures verschenen er ook affiches, zoals in 1928 voor de Rheingold door Frank Newbould. In hetzelfde jaar maakte de Fransman Hippolyte Petitjean het eerste affiche voor de Edelweiss, waarop luxe Pullmanrijtuigen centraal stonden. In 1934 volgde een nieuw ontwerp door Mané, een Franse ontwerper over wie verder niets bekend is. Het affiche bevatte een grote afbeelding van een Edelweiss-bloem, uit het midden waarvan een locomotief met Pullman-rijtuigen kwam rijden. Een blauwe lijn met plaatsnamen gaf de route aan, terwijl de betrokken spoorwegmaatschappijen rondom de afbeelding vermeld stonden, waaronder de Nederlandse, Belgische en Zwitserse spoorwegen.



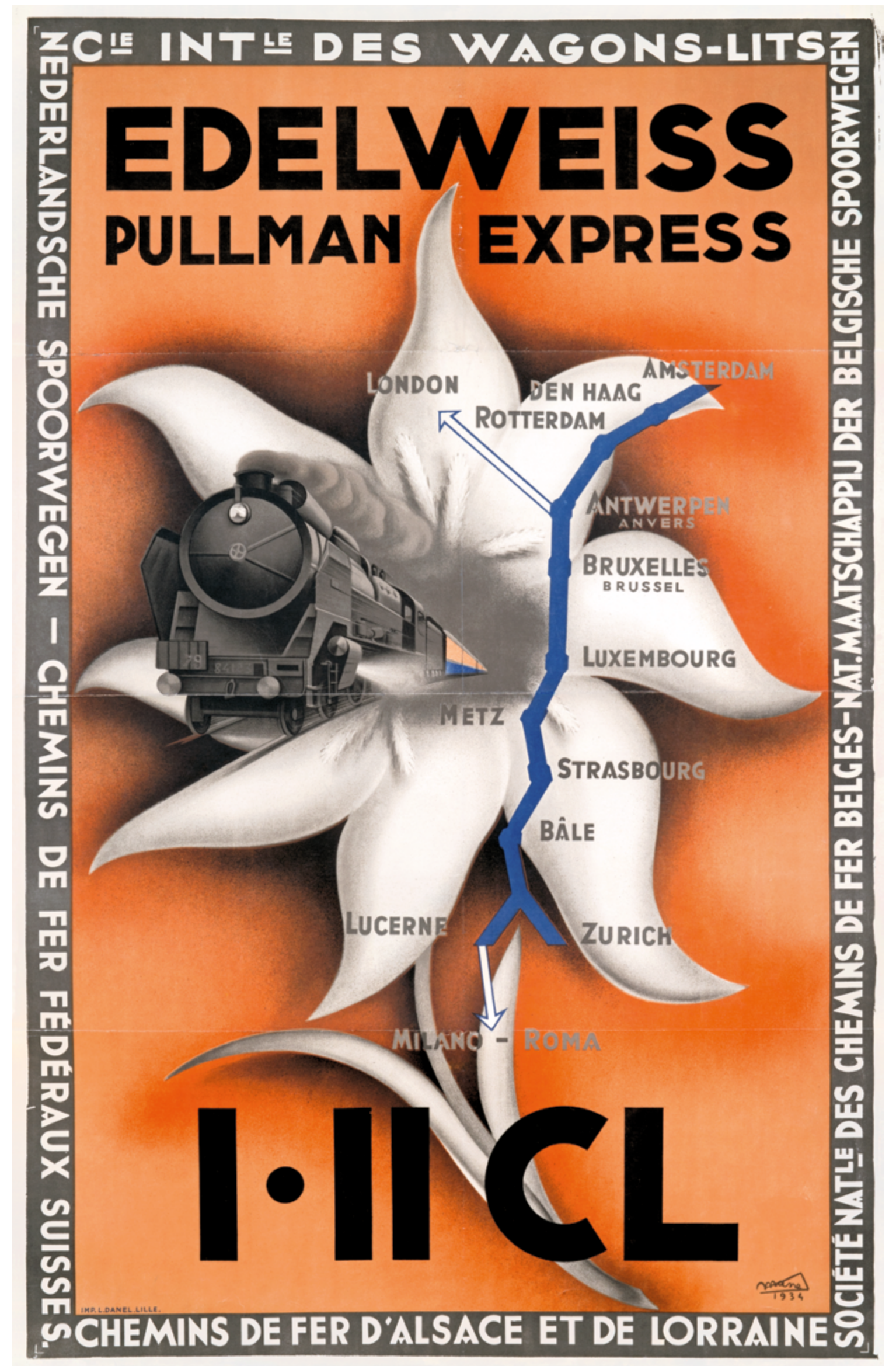
← William Spencer Bagdatopoulos, *Étoile du Nord Pullman*, NS e.a., 1927

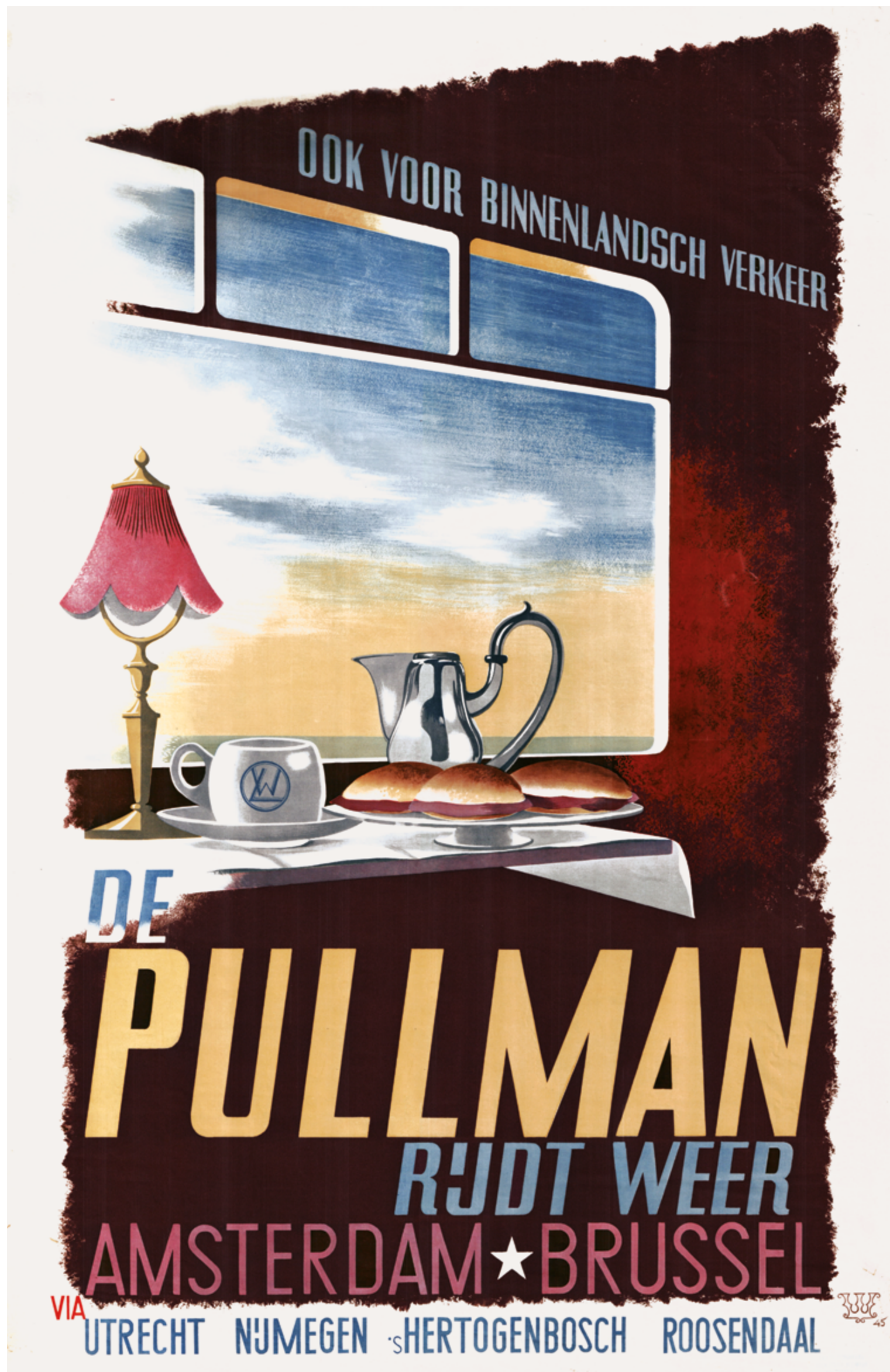
Frank Newbould, *New Rheingold Express*, LNER, 1928



Hippolyte Petitjean, Edelweiss Train Pullman, WL, 1928

Mané, Edelweiss Pullman Express, NS e.a., 1934





## DE PULLMAN RIJDT WEER

Tijdens de Tweede Wereldoorlog kwam het internationale treinverkeer stil te liggen. Bij de bevrijding was er grote schade aan spoorlijnen, bruggen en stations. Het duurde dan ook enige tijd voor het internationale spoorwegverkeer weer op gang kwam. In december 1945 reed de eerste naoorlogse trein van Amsterdam naar Brussel, voorzien van de aloude Pullman-rijtuigen. Omdat de in 1944 verwoeste Moerdijkbrug nog niet was hersteld, maakte de trein een omweg via Utrecht, Nijmegen en Den Bosch. De reis duurde maar liefst 8 uur – tweemaal de normale reistijd. De terugkeer van de Pullmans had echter een symbolische waarde, namelijk herstel van de vooroorlogse luxe.

Fedde Weidema maakte eind 1945 een affiche voor de Pullman-trein. Hij refereerde subtiel aan Cassandres beroemde ontwerp voor de Étoile du Nord uit 1927 door een (noorder)ster weer te geven tussen de woorden Amsterdam en Brussel. Verder beeldde Weidema herkenbare attributen van de Pullman-rijtuigen af: een koffiekop met het vignet van Wagons-Lits, een zilveren koffiekannet en de kenmerkende roze schemerlamp. Hij lijkt zich deels gebaseerd te hebben op een vooroorlogs NS-affiche van Koen van Os, waarop ook een koffiekop en broodjes waren afgebeeld bij een treinraam. Weidema kreeg van de NS expliciet de opdracht om de broodjes met vleeswaar af te beelden. Ze stonden symbool voor overvloed na de oorlogstekorten, maar doen karig aan vergeleken met de vooroorlogse meergangenlunches.

Op zondag 2 december 1945 vond de feestelijke eerste rit plaats van Brussel naar Amsterdam. Een meereizende verslaggever van *De Tijd* beschreef de stop op station Nijmegen: 'Het was tekenend voor het Nederland in wederopbouw: de tegenstelling tussen het half verwoeste stationsgebouw, doorzeefd van kogels, de wachtkamer triest en haveloos (...) en het weelderige interieur van den Pullman met zijn fauteuils en betimmering en alle comfort.' De Pullman-trein moest 80 kilometer omrijden vanwege de verwoeste Moerdijkbrug over het Hollands Diep. In augustus 1946 verrichtte prins Bernhard de officiële heropening, waarbij de brug was versierd met Nederlandse, Belgische en Franse vlaggen en de wapens van Amsterdam, Brussel en Parijs. De Pullman-trein kon z'n oude route naar Parijs hervatten als Étoile du Nord.

De NS bracht in 1946 het affiche 'Parijs per Pullman' van Arthur Goldsteen uit. Het toont een terrastafeltje voor een enigszins vervallen maar uiterst romantisch café in Parijs. Aan oorlog en bevrijding herinnert nog het gescheurde aanplakbiljet naast de deur. Het bistrostoeltje is uitnodigend leeggelaten. 'Het trekt zoo sterk de aandacht en het wekt zoo zeer de lust om, desnoods niet per Pullman, naar de Lichtstad te reizen', schreef reclamevakblad *Ariadne* over het affiche, om te concluderen: 'Misschien is het een gebrek van de poster, dat hij meer reclame voor Parijs dan voor de Pullman maakt.'



← Fedde Weidema, *De Pullman rijdt weer*, NS, 1945

Arthur Goldsteen, *Parijs per Pullman*, NS, 1946

# 12 Reisvoordelen

## Veilig Vlug Voordelig

Lang kenden de spoorwegen nauwelijks concurrentie op de middellange afstand. Er was dus weinig reden tot algemene promotie van de trein. Dat veranderde toen het gemotoriseerd wegverkeer een serieus alternatief werd. Eerst gold dat voor vrachtwagens en autobussen, later voor de personenauto (en op lange afstanden het vliegtuig). De voordelen van het reizen per trein, zoals veiligheid, snelheid en comfort, werden toen in reclamecampagnes onder de aandacht gebracht. Terugkerend element was de (relatieve) ongevoeligheid van het spoor voor de seizoenen. En in een jachtiger wordende maatschappij bleek de trein zo gek nog niet te zijn om in alle rust een boek te lezen of uit het raam te staren.

### REIST PER SPOOR

Een eerste algemene oproep om per spoor te reizen verscheen in 1932 in combinatie met de woorden 'Veilig Snel Comfortabel'. Die werden verbeeld door een op veilig staand armsein, een gevleugeld wiel en een reiziger met boek en sigaar, onderuitgezakt op een treinbank. Deze onderdelen stonden in een opvallend los verband. Het affiche was slechts gesigineerd v.d.V. – dit moet wel de graficus Nicolaas van de Vecht zijn geweest, die ook zijn boekillustraties van dit monogram voorzag. Eerder paste hij het symbolisme toe en de grafische stijl rond het tijdschrift *Wendingen*, maar zijn spoorwegaffiche vertoonde invloeden van het kubisme en constructivisme. 'Het geheel ziet er wel frisch uit', oordeelde *Spoor- en Tramwegen*. Dagblad *Het Vaderland* was complimenteuzer: 'strakke lijnen, met veel humor en op en top in affichestijl'.

Mooier nog dan 'Veilig Snel Comfortabel' was natuurlijk een alliteratie van drie gelijke beginletters, wat in combinatie met de spreekwoordelijke Hollandse zuinigheid leidde tot de woorden 'Veilig Vlug Voordelig'. Deze succesvolle slogan werd in 1934 geïntroduceerd in een folder waarin als uitleg stond: 'Veilig (de gegevens wijzen het uit), Vlug (zie de dienstregeling, let op de grotere frequentie), Voordelig (lees wat hieronder staat)' – gevolgd door informatie over allerlei reducties en abonnementen.

De trein bleef het op snelheid van de auto winnen – los van wacht- en overstaptijd – en het opkomende wegverkeer eiste veel slachtoffers. Toch kon de nadruk op veiligheid in 1933 op kritiek rekenen van het *Genootschap voor Reclame*: 'Alsof in ons vlakke landje voor een treinreis heldenmoed vereischt wordt! Dat de KLM het "Safety First" als devies voert, heeft alle recht van bestaan, maar in de spoortrein – de geperfectioneerd diligence – denkt geen mensch eraan dat hij niet veilig vervoerd wordt.'

Het Genootschap vond dat de NS beter voor toeristische bestemmingen kon adverteren, zoals buitenlandse spoorwegmaatschappijen deden. Toch keek de NS wel om zich heen, want de slogan met drie kernachtige woorden stond niet op zichzelf. De Franse spoorwegmaatschappij 'État' hanteerde rond 1930 het trio 'Exactitude Vitesse Confort' en op een affiche van Cassandre voor de Chemins de fer du Nord stond 'Vitesse Luxe Confort'. De Duitse spoorwegen gebruikten de woorden 'Sicher Schnell Bequem', op een affiche gericht op Nederlandse reizigers vertaald als 'Veilig Snel Gerieflijk'.

Frans Mettes ontwierp in 1939 een affiche met de Potvis, de bijnaam van een stoomlocomotief met experimentele stalen stroomlijnbekleding. Onder de algemene oproep om per spoor te reizen was een groot vlak leeggelaten waarop specifieke boodschappen konden worden bijgedrukt, bijvoorbeeld over 'Week-eind retours'. Kort na de Tweede Wereldoorlog was het Jan de Haan die de slogan 'Reist per spoor' verbeeldde. Hij liet zijn schilderkunstige talenten zien met een beeld van reisattributen, zoals een koffer op een perron. Het affiche appelleerde niet aan praktische reisvoordelen maar aan reislust. De Haan was in 1946 in dienst getreden bij de afdeling Propaganda van de NS en zou daar decennialang affiches ontwerpen. Die met de koffer bleef zijn meest nauwgezet uitgewerkte ontwerp.

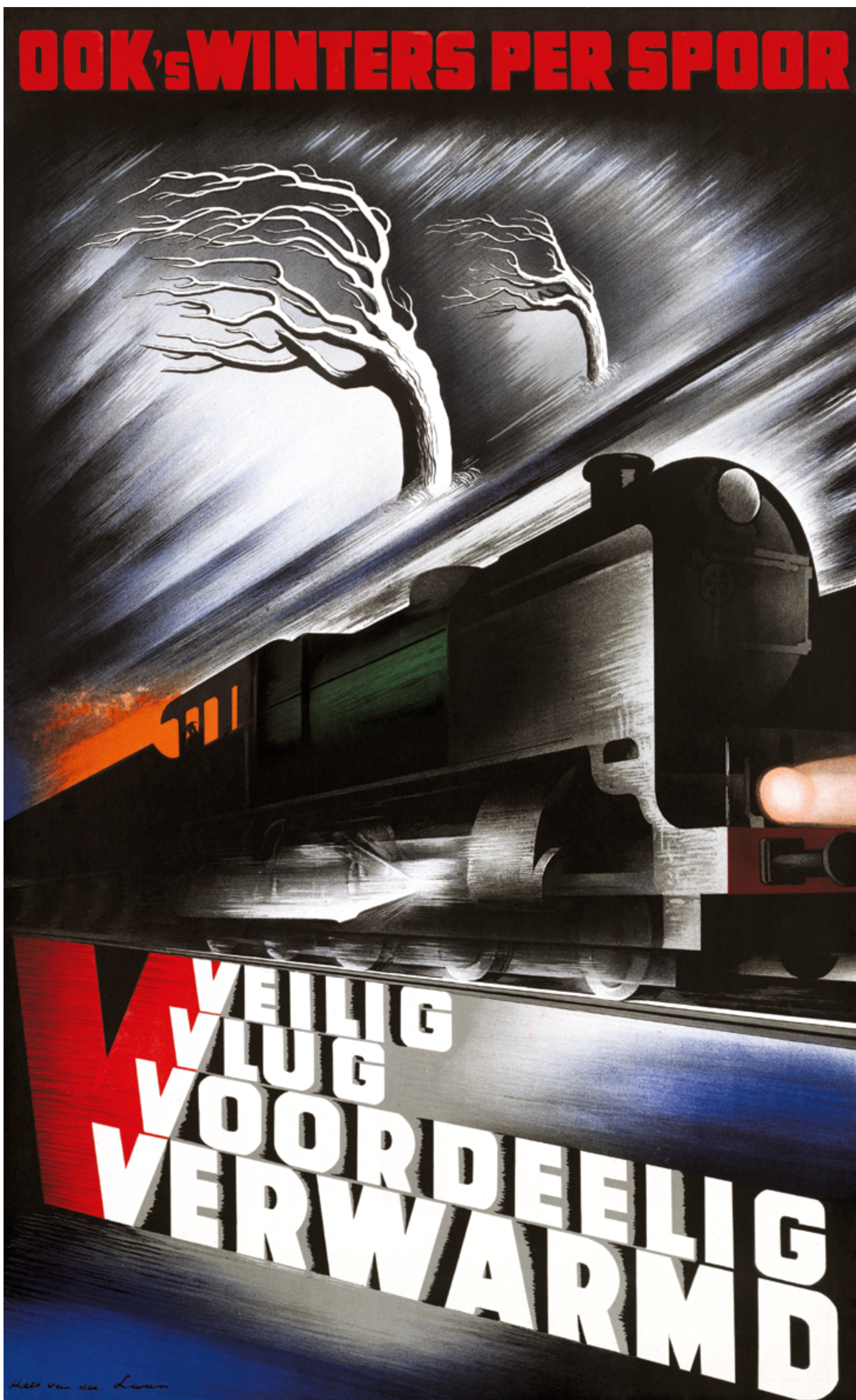


Nicolaas van de Vecht, *Reist per spoor*, NS, 1932



Frans Mettes, *Reist per spoor (Weekendretours)*, NS, 1939

Jan de Haan *Reist per spoor*, NS, 1949



## OOK 'S WINTERS PER SPOOR

Na enkele jaren werden de inmiddels gevleugelde woorden 'Veilig Vlug Voordelig' aangevuld met een vierde V, maar die was seizoensgebonden: 'Verwarmd'. In 1936 stond deze toevoeging voor het eerst op een affiche met het opschrift 'Ook 's winters per spoor' boven een lezende man bij een treinraam waarachter het flink sneeuwde. De volgende winter kwam er een nieuw affiche uit, waarop een stoomlocomotief door de opening van een grote rode V reed die als gezamenlijke beginletter voor de vier woorden fungeerde.

De nieuwe diesel- en elektrische treinstellen die in de jaren dertig op de rails verschenen, hadden ingebouwde elektrische verwarming. Dat gold echter nog niet voor de getrokken rijtuigen. Deze werden verwarmd met stoom van de locomotief, die via slangen naar buizen onder de banken werd geleid. Met een handle konden de passagiers de verwarming helemaal open, halfopen of dicht zetten. Deze stoomverwarming was echter niet het hele jaar door beschikbaar. Een krantenbericht uit 1935 meldde dat het gebruikelijk was de verwarmingsslangen jaarlijks per 1 mei af te koppelen. Vanwege aanhoudende kou besloot de NS deze periode met een maand te verlengen. Eerder had men het aanbrengen van de slangen in het najaar al vervroegd naar 1 oktober.

Het affiche dat in 1938 verscheen was donker van kleur en daarmee extra winters. Een avondtrein raasde langs bomen die door gure wind waren kromgetrokken. De oranje vuurgloed van de

stoomlocomotief benadrukte dat het binnen behaaglijk warm was. De dikke, schuin geplaatste letters straalden kracht en snelheid uit. 'Een mooi, krachtig, werkingsvol affiche', vond de *Revue der Reclame*. 'Het dreigende, spookachtige silhouet van de locomotief en de witte, zich als in een ijzigen wind krommende bomen, die als surrealistisch accent van den winter los in de lucht schijnen te zweven, ze vormen het visuele incident dat een goed affiche dient te zijn.'

De maker van het affiche was Kees van der Laan. Deze autodidactische Rotterdammer – hij hield het slechts enkele maanden uit op de kunstacademie – ontwierp affiches voor de NS, Stoomvaart Maatschappij Zeeland (SMZ), KLM en Ford. In 1939 waren zijn ontwerpen te zien in de toonzaal van drukkerij Chevalier in Rotterdam. Tekenaar en schrijver Cornelis Veth schreef toen in de *Telegraaf* over Van der Laan: 'Hij heeft ongetwijfeld van Cassandre geleerd, maar hij is een kunstzinnig en intelligent leerling gebleken.' De invloed van Cassandre, die diagonale lijnen en bijzondere perspectieven hanteerde, was goed zichtbaar op het winteraffiche van Van der Laan, dat uiteraard ook op de expositie hing. Cornelis Veth vond het een 'origineel, actueel en pakkend winterlandschap'.



←  
Kees van der Laan, *Veilig, Vlug, Voordeelig, Verwarmd*, NS, 1938

Machiel Wilmink, *Ook 's winters per spoor*, NS, ca. 1936



Emmanuel Gaillard, *Reist ook 's winters per spoor*, NS, ca. 1937

## EUROPESE SPOORWEGEN

Internationale samenwerking stond kort na het einde van de Tweede Wereldoorlog hoog in het vaandel. NS-propagandachef Max Vet begon in 1947 met zijn collega's uit verschillende Europese landen de Railway Advertising Association (RAA) om ideeën en ontwerpen uit te wisselen. Twee jaar later werd vanuit de Internationale Spoorwegunie UIC een informatiecentrum opgericht voor de gezamenlijke promotie van de Europese spoorwegen. Dit Centre d'Information des Chemins de Fer Européens (CICE) coördineerde vanuit Rome de publiciteit. Het beschikte over een rondreizend expositierijtuig en presenteerde zich met stands op beurzen. Zo was het CICE in 1953 vertegenwoordigd op de Voorjaarsbeurs in de Utrechtse Jaarbeurs. De uitvoering, zoals standbouw en affiche-ontwerp, delegerde het CICE aan de internationale club van NS-man Max Vet.

In 1952 hield het CICE een ontwerpwedstrijd voor een affiche dat de gezamenlijke Europese spoorwegen moest promoten. Het zou in alle deelnemende landen op de stations komen te hangen. Uit 501 inzendingen ging de eerste prijs naar de Noorse ontwerper Knut Yran, die later nog hoofd van de designafdeling van Philips in Eindhoven zou worden. Hij beeldde een treinwiel af met op de rand Europese vlaggen. In het wiel was een treinraam verwerkt van waaruit een gezin naar de kijker zwaaide. De Nederlander Wim de Wolff won de tweede prijs met een ontwerp van vergelijkbare braafheid, waarop de tekst 'chemins de fer chemins d'amitié' de onderlinge vriendschapsband benadrukte. Ook deze tweede keuze zou worden gedrukt, maar dat lijkt uiteindelijk niet te zijn gebeurd. Het winnende ontwerp werd in alle talen uitgebracht. Op de

Nederlandse versie stond abusievelijk 'Europeesche Spoorwegen' in de verouderde spelling van voor 1947!

Ook op de Wereldtentoonstelling van 1958 in Brussel pakte het CICE groots uit. Een internationaal spoorpark toonde er de nieuwste treinen, waaronder de Trans Europ Express (TEE). In de UIC-stand in het Transportpaviljoen werden de spoorwegen gepromoot als wegbereider van de Europese integratie.

'Avec le train, voie libre', in het Nederlands vertaald als 'Vrije baan met de trein' stond in 1968 op een foto-affiche voor de Europese spoorwegen, uitgebracht door het CIPCE: het informatiebureau had inmiddels de P van Publicité aan z'n naam toegevoegd. De glanzende spoorstaven in het donker en het groene sein erboven moesten de reislust en een vrijheidsgevoel opwekken. Het was een moderne variant op Cassandres beroemde affiche voor de Étoile du Nord uit 1927.

Bij het 50-jarig jubileum van de UIC in 1972 werden opnieuw affiches voor de Europese spoorwegen uitgegeven. Niet alleen het reizigersverkeer werd gepromoot, ook het goederenvervoer dat bijdroeg aan de economische vooruitgang en de Europese handel. Een affiche benadrukte de betrouwbaarheid van goederentreinen ten opzichte van het concurrerende wegverkeer. De treinen reden namelijk ongeacht het weer! De regenboogkleurige lithografie van de Franse ontwerper Philippe Foré was gebaseerd op zijn prijswinnende affiches voor Franse TEE-treinen van een jaar eerder. Hoewel de Europese integratie alleen maar voortschreed, kwam er in de jaren zeventig een einde aan de gezamenlijke spoorwegpromotie.



Knut Yran, *Europeesche Spoorwegen*, CICE, 1953



Anoniem, *Vrije baan met de trein*, CIPCE, 1968

Philippe Foré, *Elk weer treinweer*, UIC, 1972



## DE TREIN IS ZO GEK NOG NIET

In de laatste decennia van de 20e eeuw waren de grafische uitingen van de NS weinig onderscheidend, maar ontstonden wel enkele sterke slogans. In 1980 kondigde een tv-commercial twee noviteiten aan: het Intercity-materieel 'Koploper' en het nieuwe motto 'De trein is zo gek nog niet'. Zogenaamd werd de trein aan een soort ANWB-autotest onderworpen. 'Het uitzicht is riant en standaard zijn verstelbare stoelen plus asbakjes. Hoewel wij één minpuntje vonden, dit model is alleen leverbaar in deze kleurencombinatie, kunnen wie na vier dagen testen toch maar tot één conclusie komen: de trein is zo gek nog niet.' De campagne werd ondersteund met fotografische, met de airbrush bewerkte affiches van verschillende reizigerscategorieën – ouderen, gezinnen, tieners – op de oranje stoelen van de nieuwe Intercity's.

De succesvolle slagzin 'Waar zouden we zijn zonder de trein?' vormde in 1989 de kern van een grote campagne waarmee de NS zich 'gedurfd en zelfbewuster' wilde presenteren. 'Wij willen er nu wel eens voor uitkomen dat we goede diensten verlenen. De mensen mogen gerust weten dat ons materieel en personeel de top in Europa is', vertelde NS-marketingdirecteur Bert Wansink (1925-2005) aan de *Telegraaf*. 'Toch vinden vooral niet-treinreizigers ons ouderwets, onpersoonlijk en saai. Dat willen wij ontzenuwen.' Van een ontwerp met een besneeuwde versie van de slogan is onbekend of het daadwerkelijk als affiche werd uitgebracht; misschien was dit de weergoden verzoeken.

Eveneens in 1989 verbeeldde een serie affiches de infrastructuurplannen voor het komende decennium onder de noemer 'De trein van morgen komt eraan'. De NS schakelde hiervoor verschillende bekende ontwerpers en illustratoren in. Fotograaf en grafisch vormgever Paul Koeleman herintroduceerde het oude gevleugelde wiel als spoorwegsymbol. Een verdubbeling van twee naar vier sporen, zoals die in 1996 op verschillende trajecten in de Randstad gereed moest komen, gaf vrij baan aan snelle treinen. 'Hogere frequentie. Kortere reistijd. Meer comfort.'

Tv-spots, advertenties en affiches wezen in 1992 op het rustgevende van passief reizen. 'De trein. Een andere kijk op de wereld', luidde de slogan. Een tijdschriftadvertentie over 'De efficiency van het nietsdoen' legde aan zakenreizigers voor: 'Beheerst u het al? "Management by looking out of the window". De manier om zaken op te lossen zonder notities te produceren of te vergaderen.' De affiches waren minimalistisch van opzet. Op een blauw vlak stonden simpele maar doordachte teksten als 'Misschien denkt uw medepassagier wel net zo over u' en het op lezers gerichte '38 blz/uur'. In een bijpassende advertentie werden boekentips gegeven.

Na de eeuwwisseling gebruikte de NS minder sterke slogans als 'Elke dag weer een miljoenenpubliek' en 'Wie op tijd wil zijn, vertrouwt op de trein'. Die laatste werd in 2010 door de Reclame Code Commissie als misleidend beoordeeld na een klacht over vertragingen. Daarna volgden aan reislust en vrijheidszins apellerende kreten. 'Waar ga jij naartoe vandaag?' en 'Proef de vrijheid' werden vooral bekend door tv-spots van Thalys-reizende heertjes en flirtende meisjes. Affiches speelden nauwelijks meer een rol.



Anoniem, *De trein is zo gek nog niet*, NS, 1980



Anoniem, *Waar zouden we zijn zonder de trein?*, NS, 1989

Anoniem, *De trein. Een andere kijk op de wereld*, NS, 1992



Paul Koeleman, *De trein van morgen komt eraan*, NS, 1989



# 13 Elektrificatie

## Groter snelheid, meer comfort

De grootste verandering bij de spoorwegen in de 20e eeuw was de omschakeling van stoom naar stroom. Al in 1908 reed de eerste elektrische trein van Nederland bij de Zuid-Hollandsche Electriche Spoorweg-Maatschappij (ZHESM). Lang bleef deze 'Hofpleinlijn' echter een geïsoleerd geval. Rond 1930 kwam de verdere elektrificatie op gang, met dieselektrische tractie als tussenstap. Na voltooiing van het 'Middenet' zorgde de Tweede Wereldoorlog voor een terugval. Eind jaren vijftig waren alle hoofdspoorlijnen onder draad gebracht. De mijlpalen van de elektrificatie zijn af te lezen aan spoorwegaffiches.

### ELEKTRISCH BUFFERMATERIEEL

De Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HSM) verzorgde al sinds het begin in 1908 de exploitatie van de elektrische treinen van de ZHESM. In 1923 werd de ZHESM ook officieel onderdeel van de HSM, en daarmee feitelijk van de belangenmaatschap Nederlandsche Spoorwegen, die in 1917 was aangegaan. De volgende stap was vanaf 1924 de elektrificatie van de Oude Lijn (Amsterdam-Den Haag-Rotterdam). Omdat de NS toen voor aandrijving met 1.500 volt gelijkspanning koos, terwijl de ZHESM 10.000 volt wisselspanning gebruikte, werden de ZHESM-treinen omgebouwd. Ze kregen in 1926 nieuwe draaistellen en motoren, vergelijkbaar met die van de Mat '24. Die treinstellen, ook bekend als Buffermaterieel of Blokkendozen, liet de NS bouwen voor de nieuw geëlektrificeerde lijnen. Bij het ontwerp van dit materieel in 1924 was gebruikgemaakt van de ervaringen die waren opgedaan met het ZHESM-materieel.

In 1927 kwam de elektrificatie van de Oude Lijn gereed en gingen daar de nieuwe Blokkendozen rijden. Opvallend genoeg bracht de NS zelf geen affiche uit voor deze belangrijke mijlpaal, maar een van de fabrikanten van de nieuwe treinstellen wel. Heemaf (Hengelosche Electriche en Mechanische Apparaten Fabriek) meldde trots 'het meerendeel van de elektrische uitrustingen voor deze treinen' te hebben geleverd. Het dynamisch weergegeven treinstel werd door Johann von Stein verluchtigd met een elegante dame in wit, wier kleding opwaait door de passerende trein. Directeur Henri Keus hanteerde een actieve marketingstrategie, waarmee Heemaf een van de eerste bedrijven in Nederland was. Voor de talrijke reclame-uitingen schakelde Heemaf eigentijdse ontwerpers in, zoals de bekende Fransman Cassandre.

De NS daarentegen hield zich voor 1930 nauwelijks bezig met reclame en marketing. Het enige affiche met een Blokkendoos is een fotografisch exemplaar uit 1935, ter gelegenheid van de elektrificatie van de Hoekse Lijn (Schiedam-Hoek van Holland).

Inmiddels was de wit-groene kleurstelling van de treinstellen gewijzigd in groen, omdat die kleur minder besmettelijk was voor vuil. Ze kregen daardoor een lomper uiterlijk, zeker vergeleken met de nieuwe gestroomlijnde elektrische treinstellen Mat '35, die juist op de Hoekse Lijn voor het eerste gingen rijden. Het was in deze periode dat de bijnaam Blokkendozen ontstond en ook de aanduiding elektrisch buffermaterieel in gebruik raakte. In tegenstelling tot de gestroomlijnde treinstellen hadden de Blokkendozen namelijk buffers, waarmee ze aan andere rijtuigen gekoppeld konden worden. Toen de Blokkendozen verouderd raakten, werden de motorwagens dan ook ingezet als een soort locomotieven – zelfs voor het trekken van kolentreinen – en de tussenrijtuigen als losse rijtuigen of dienstwagens.



Anoniem (druk J. van Boekhoven), *Halfuurdienst Schiedam-Hoek van Holland*, NS, 1935



Johann von Stein, *Electriche uitrustingen*, Heemaf, 1927



## DIESELDRIE

Een belangrijke tussenstap op weg naar elektrificatie waren dieselelektrische treinstellen. Deze reden vanaf 1934 op de nog niet geëlektrificeerde delen van het 'Middennet' tussen de grotere steden. Dieselelektrische treinen hebben een dieselmotor om een generator aan te drijven, die stroom opwekt voor de elektromotoren. De voordelen van elektrisch rijden, zoals snel optrekken en stoppen, zijn zo beschikbaar op trajecten zonder bovenleiding.

De Mat '34 of Dieseldrie was de eerste moderne trein van Nederland. Niet alleen de dieselelektrische aandrijving was revolutionair, maar ook de stroomlijnform en lichtgrijze kleur. De inrichting met buismeubelen en kunstlederen zittingen was uitsproken modern en zou decennialang het uitgangspunt vormen voor Nederlandse treininterieurs. De treinstellen waren in 1933 ontworpen bij de afdeling Rijtuig- en Wagenbouw van de NS. Met een houten model werd de luchtweerstand getest in een windtunnel van de Zeppelin-fabriek in Duitsland. Na positieve resultaten volgde de productie van 40 driebwagenstellen, wat de naam Diesel-drie verklaart. In de daarop volgende jaren zouden de elektrische treinstellen Mat '35 en '36 dezelfde basisvorm krijgen.

Ondanks kinderziekten — soms moesten vervangende 'Stoomdiesels' worden ingezet — trokken de nieuwe treinen veel aandacht. Hun gestroomlijnde vorm, frisse kleur en moderne interieur werden ook internationaal geprezen, bijvoorbeeld door de vermaarde industrieel ontwerper Raymond Loewy. Diesel werd een synoniem voor modern en snel, vergelijkbaar met het latere woord turbo. Bedrijven liften mee op deze hype en brachten 'Diesel-scheermesjes' en 'Diesel-stofzuigers' op de markt. Zeepfabriek De Adelaar uit Wormerveer kwam met een Diesel-wasmiddel dat zelfs de NS-slogan 'Veilig Vlug Voordelig' op de verpakking droeg!

'Feitelijk is de Dieseltrein zelf tegelijk zijn eigen reclame; hij staat in de volle belangstelling van Nederland', schreef *Spoor- en tramwegen* in 1934. Toch bracht de NS twee affiches uit: een kleurenlitho en een zwart-witaffiche met ruimte voor variabele mededelingen onder een foto, gemaakt bij Wolfheze door NS-fotograaf Franciscus Arnoldus Moesman. 'Jammer is, dat de seinpaal voor een andere richting dan voor den Dieseltrein geldt, doch erkend dient, dat deze het beeld opfleurt', schreef het spoorblad over de foto. Het kleurenaffiche beoordeelde men ronduit positief: 'De plaat spreekt voor zichzelf door de soberheid, de vlotheid in de teekening en de rust, die ligt in de combinatie van teekening, kleuren en letters.' De diagonale weergave van het treinstel was een beproefd middel om dynamiek te verbeelden. Het affiche met zilveropdruk kwam opmerkelijk genoeg niet van een beroepsontwerper, maar van Petrus Kleintjes, 'Commies bij de 1e afdeling van den Dienst van Vervoer'. Er zijn geen andere ontwerpen van hem bekend.

NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN  
DIESEL-ELECTRISCHE TREINEN

VERKEER MET  
**DOORN** VIA **DRIEBERGEN**  
**ELK UUR**

Op en van de Dieseltreinen te Driebergen bestaat **DIRECTE AANSLUITING** per B.S.M.-tram NAAR EN VAN DOORN

**DAGRETOURS TREIN EN TRAM**

van Amsterdam W.P.	2e kl. f 2.50	3e kl. f 1.80
van Utrecht C.S.	2e kl. f 0.75	3e kl. f 0.55

Bovendien dagretours Amsterdam W.P. — Driebergen 2e kl. f 2.50 3e kl. f 1.80

←  
Petrus Kleintjes, *Veilig snel, uurdienst*,  
NS, 1934

Anoniem (foto F. Moesman), *Diesel-electrische treinen*, NS, 1934

## MIDDENNET

In 1938 kwam de elektrificatie van het Midden-net gereed: de verbindingen tussen de belangrijkste steden in het westen en midden des lands, met Utrecht als middelpunt. Van daaruit gezien ging het om de spoorlijnen naar Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Eindhoven en Arnhem. De elektrificatie van 275 kilometer dubbelspoor was in een recordtempo van twee jaar gerealiseerd met gebruikmaking van een nieuw type portalen en plaatfunderingen. De werktreinen reden zoveel mogelijk tussen de gewone treinen door, zodat het reizigersverkeer niet onderbroken werd.

Onontbeerlijk voor de dienst op het Midden-net was het nieuwe elektrische treinstel Mat '36. Het gestroomlijnde uiterlijk was gebaseerd op de Dieseldrie, maar dan in groene uitvoering. In 1935 was al een beperkte voorserie elektrische stroomlijnstellen gebouwd voor de Hoekse Lijn, zodat ervaring kon worden opgedaan. De vervolgsérie bestond uit 53 tweewagenstellen, geleverd door Werkspoor uit Utrecht, en 37 driewagenstellen, gebouwd door Beijnes in Haarlem en Allan in Rotterdam. Heemaf was opnieuw verantwoordelijk voor de elektrische installaties.

De Fransman Emmanuel Gaillard maakte het affiche dat de voltooiing van de elektrificatie markeerde. Hij werkte sinds 1927 als reclame-ontwerper bij drukkerij Van Leer & Co in Amsterdam. Uiteraard beeldde Gaillard het nieuwe elektrische treinstel af, waarbij vervaging naar achteren toe snelheid suggereerde. Op een ander spoorwegaffiche, gemaakt door Frans Mettes, komt een gestroomlijnd treinstel vanuit een klok op de beschouwer afrijden. Het maakte reclame voor de 'starre' of klokvaste dienstregeling die de NS op het Midden-net hanteerde, in eerste instantie als uursdienst. De treinen reden met de regelmaat van de klok, maakte Mettes duidelijk.

De klokvaste dienstregeling met elk (half) uur dezelfde vertrektijden was mogelijk geworden door het rijgedrag en de precisie van de diesel- en elektrische treinstellen. De nieuwe dienstregeling werd ontwikkeld door Gustav Giesberger, chef van het Dienstregelingenbureau. De schilder Joop Moesman, die zelf bij de spoorwegen werkte om in zijn onderhoud te voorzien, vereeuwigde Giesberger met in diens rechterhand het spoorboekje met starre dienstregeling, ingaande 15 mei 1938. De schilder portretteerde zijn chef naar eigen zeggen 'als een soort opperseinhuiswachter' met op de achtergrond de sporen van Utrecht CS, het middelpunt van het Midden-net. Verderop was het NS-hoofgebouw III (bijgenaamd de Inktpot) nog zichtbaar, de werkplek van Giesberger en Moesman.

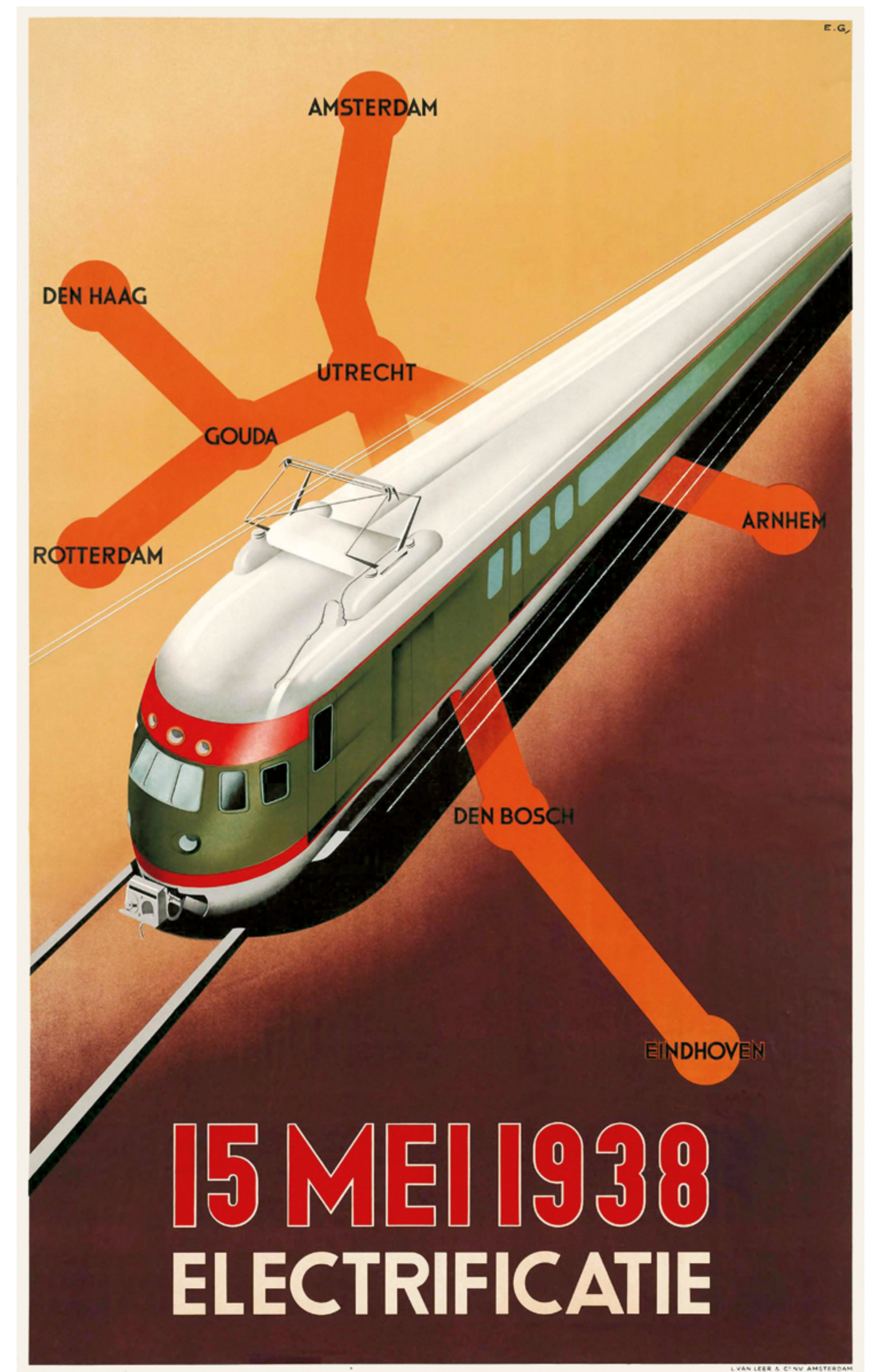
Het spoorboekje bood een uursdienst tussen de belangrijkste steden en in 1939 zelfs een halfuursdienst. Reclameman Joop Geesink maakte voor die gelegenheid een humoristisch affiche, waarop een rennende reiziger zijn trein mist. Een AKO-krantenverkoper op het perron roept hem toe: 'Eén troost m'neer..! Ze gaan nu elk half uur'. Geesink was begonnen als decorontwerper en zou later bekend worden om zijn animatie- en poppenfilms. De figuren op het affiche voor de halfuursdienst waren karikuraal en soepel als marionetten, waaruit Geesinks interesse voor poppen al bleek.



Frans Mettes, *Met de regelmaat van een uurwerk*, NS, 1939

Joop Geesink, *Ze gaan nu elk half uur*, NS, 1939

Emmanuel Gaillard, *Electrificatie* 15 mei 1938, NS, 1938





## NOORD-ZUID, OOST-WEST

Na de Tweede Wereldoorlog moest eerst de schade worden hersteld aan sporen, bovenleiding, stations en bruggen. Ook een deel van het elektrische materieel was verloren gegaan. In 1947 waren Noord en Zuid weer rechtstreeks verbonden, vermeldde een affiche met een elektrisch treinstel dat frontaal werd afgebeeld door Fedde Weidema. Het ging niet over de spoorverbindingen tussen de meest noordelijke en zuidelijke provincies, die nog niet geëlektrificeerd waren, maar om de uiteinden van het Middennet. Na herstel van de bruggen over de grote rivieren, zoals de Maasbrug bij Hedel, kon er namelijk weer van Amsterdam naar Den Bosch en Eindhoven gereden worden.

Een jaar later gingen op deze verbinding elektrische locomotieven rijden met getrokken rijkstrijken, in plaats van treinstellen. De NS had tot 1948 nog geen elektrolocomotieven, alleen motorwagens van treinstellen. Locomotieven waren krachtiger en dus geschikt voor lange afstanden en kolen- en goederentransport. Met een aantal jaren oorlogsvertraging leverde de Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) de eerste locs van de NS 1000-serie. De verwachtingen waren hoog, zoals blijkt uit de tekst 'Groter snelheid, meer comfort' op een affiche van Arthur Goldsteen. De maximumsnelheid van 160 km/u werd in de praktijk echter niet gehaald en de Zwitserse locomotieven werden al snel beperkt tot goederentransporten. Succesvoller waren de in Frankrijk gebouwde 1100-serie en de Nederlands-Amerikaanse 1200-locomotieven, die vanaf 1950 gereed kwamen.

Op 20 mei 1951 was de elektrificatie afgerond van de spoorverbinding met Twente (Apeldoorn-Oldenzaal). Op het affiche 'Oost-West' van vaste NS-ontwerper Jan de Haan stond een turquoise 1100-loc met dito rijkstrijken van het Plan D, te herkennen aan hun afgeronde hoeken. Het jaar daarop waren ook Groningen en Leeuwarden elektrisch bereikbaar. Met deze mijlpaal had de NS in totaal 1.282 kilometer onder draad gebracht. In Leeuwarden werd een 'NS Elektrificatie Tentoonstelling' gehouden en een groot affiche kondigde de elektrische verbinding aan. Achter een routekaart in draadvorm beeldde Reyn Dirksen een 1200-loc af, met voorop de W van fabrikant Werkspoor. Dit waren de eerste in Nederland gebouwde elektrische locomotieven, betaald uit Marshall-hulp en geconstrueerd naar Amerikaans voorbeeld.



← Fedde Weidema, *Noord Zuid weer rechtstreeks verbonden*, NS, 1947

Reyn Dirksen, *Het Noorden elektrisch verbonden*, NS, 1952

Arthur Goldsteen, *Groter snelheid, meer comfort*, NS, 1948

Jan de Haan, *Oost-West elektrische treinen*, NS, 1951

## NIEUWE TREINSTELLEN

Rond 1957 waren alle hoofdspoorlijnen van bovenleiding voorzien. Inmiddels reden er ook nieuwe elektrische sneltreinstellen van het type Mat '54, beter bekend als 'Hondekop'. De bijnaam hadden ze te danken aan de lange ronde neus, die bedoeld was als kreukelzone voor de machinist en om bij botsingen auto's af te schampen. De bijna 150 Hondekoppen, ontwikkeld door Werkspoor, reden vooral op lange trajecten. Zo verbonden ze Groningen en Leeuwarden met het westen des lands en Amsterdam met Vlissingen. Bij de invoering van het 'Intercity'-concept in 1970 zouden ze een nieuwe hoofdrol krijgen.

De Hondekop is maar weinig afgebeeld op affiches, al zijn er wel enkele fotografische exemplaren uitgebracht. Een getekend affiche van Jan de Haan gebruikte het sneltreinstel als reclame voor Hoboca Kilometerbonnen. In 1955 kregen klanten van Hoboca-kruidenierswinkels namelijk bij elke bestede 50 cent een reisbon ter waarde van een kilometer treinreis. Uit deze spaaractie kwam nog een liefdadigheidsactie voort, waarbij 60.000 kilometer werd ingezameld om 35 astmapatiënten naar het Nederlands Sanatorium in Davos te laten reizen. Op die route reed uiteraard geen Hondekop.

Naar het buitenland bleef wisseling van locomotieven aan de grens nodig of de inzet van dieselelektrische treinstellen, zoals die van de Trans Europ Express (TEE). Speciale Benelux-treinstellen brachten wel een elektrische verbinding tot stand met Antwerpen en Brussel. Ze leken op de Hondekop, maar konden

overweg met de spanningsverschillen tussen beide landen. In een spanningssluit, een kort hiaat in de bovenleiding, schakelden de treinen over op het Belgische systeem, wat niet altijd vlekkeloos verliep. De Belgische spoorwegen brachten een affiche uit met het Benelux-treinstel, in de Nederlandstalige versie getiteld 'Overal in Holland met de avondtreinen'. De kop van het blauwe treinstel werd treffend gevat in simpele lijnen en kleurvlakken. Ondanks een wipwatermolen als aanduiding voor Nederland was het affiche verre van oubollig; ontwerper André Pasture maakte een abstract icoon van het bekende symbool. Ook de typografie was eigentijds met het nieuwe lettertype Helvetica in een subtiele uitlijning. Nederlandse spoorwegaffiches staken maar traditioneel af bij dergelijke modernistische affiches, die in de jaren zestig ook voor de Zwitserse en Franse spoorwegen werden gemaakt.

Een Engelstalig foto-affiche maakte ook gebruik van een toeristisch cliché: bloembollenvelden, waardoor het nieuwe stoptreinstel Mat '64 zoefde. Dit leek op de Hondekop, maar werd vanwege de kortere neus wel 'Apekop' genoemd. Waar de zwaargebouwde Mat '64 bedoeld was voor hoge snelheden en daarom een lange remweg had, was de lichte Apekop ontwikkeld om snel te kunnen optrekken en stoppen. Beide treinstellen waren oorspronkelijk groen uitgevoerd, maar werden vanaf 1968 geel gespoten in het kader van de nieuwe NS-huisstijl. In die kleurstelling bleven ze nog decennialang beeldbepalend. De Apekop was zelfs tot 2014 in dienst.



Jan de Haan, *HOBOKA Kilometerbonnen*, NS, ca. 1955



Anoniem, *Holland by rail*, NS, ca. 1965

→  
André Pasture, *Partout en Hollande*, NMBS, 1962

