

De Hoekse Lijntrein. (Mat. 36)

Al snel na de start van de vereniging ontstond een briefhoofd, dat sindsdien is uitgegroeid tot een afbeelding, waarin ieder van ons de vereniging herkent.

Natuurlijk is de gedachte, dit treinstel te gebruiken, niet zomaar ontstaan. Genoegzaam bekend is, dat deze treinstellen hun actieve dienst niet alleen op de Hoekse Lijn zijn gestart, maar dat zij zelfs voor de dienst op die lijn werden gebouwd. Een beschrijving van dit materieel met de bijbehorende tekening in het Technisch Maandblad van November 1935 was vervolgens de directe aanleiding er iets mee te gaan doen en een beschrijving van dit materieeltype is dus zeker op zijn plaats.

Bij het begin van de dienstregeling op 15 mei 1935 lag het in de bedoeling het pas geëlektrificeerde baanvak tussen Rotterdam D.P en Hoek van Holland met nieuwe treinstellen te gaan berijden. Voor dit doel werden acht treinstellen ontwikkeld, die duidelijke afweken van de tot dan toe gebruikelijke blokkendozen. De eerste treinstellen van het nieuwe type kwamen echter pas eind 1935 in dienst, zodat in de tussenliggende periode toch de blokkendozen het vervoer op dit nieuw geëlektrificeerde baanvak nog op zich moesten nemen. Toen de treinstellen in dienst kwamen waren de rijtuigen afzonderlijk per bak genummerd. In 1936/1937 werden de bakken vernummerd en werd gebruik gemaakt van de nummering per treinstel.

mBC 9501/mC 9601 werd mBC/mC 201

mBC 9502/mC 9602 werd mBC/mC 202

mBC 9503/mC 9603 werd mBC/mC 203

mBC 9504/mCD 9701 werd mBC/mCD 204

mBC 9505/mCD 9702 werd mBC/mCD 205

mBC 9506/mCD 9703 werd mBC/mCD 206

mBC 9507/mC 9604 werd mBC/mC 207

mBC 9508/mCD 9704 werd mBC/mCD 208

In deze lijst valt op, dat treinstel 207 als stel zonder bagageruimte is genummerd tussen de stellen met bagageruimte. De oorzaak hiervan ligt mogelijk in de volgorde van aflevering van de stellen. De stellen 201 t/m 203 werden door de firma J.J. Beynes te Haarlem gebouwd. terwijl de stellen 204 t/m 206 werden gebouwd door de N.V. Werkspoor te Amsterdam. De mC 207 kwam eveneens van Beynes. maar de ermee gekoppelde mBC 207 kwam van de firma Allan te Rotterdam. Tenslotte werd de 208 in zijn geheel door Allan geleverd. De elektrische uitrusting werd voor alle treinstellen geleverd door Heemaf uit Hengelo.

De kleine m in de benaming van de stellen betekende, dat het om een motorvoertuig ging. Omdat men dit later voor treinstellen niet zinvol meer achtte en men wel onderscheid wilde maken tussen kop- en tussenrijtuigen, werd naast de klasse aanduiding al of geen letter k gevoegd.

Er werd afgezien van een eerste klasse afdeling. Het aantal zitplaatsen tweede klas was voor beide series 18 en het aantal zitplaatsen derde klas was voor de

combinatie mBC/mC 120. De combinatie mBC/mCD bezat slechts 96 zitplaatsen derde klasse, maar bezat nog een bagageruimte met een oppervlak van 13,8 m². Het interieur was voor die tijd zeer modern. de 2de klas banken waren bekleed met grijs trijp voorzien van een eenvoudig patroon en de 3de klas banken waren met grijs kunstleer overtrokken. De zijramen waren in het bovenste gedeelte voorzien van te openen schuiframen. Een systeem dat bij de volgende serie treinstellen al werd verlaten ten gunste van een met een erboven aangebrachte slinger te openen raam.



*De 206 op de laatste dag van de dienst naar
Scheveningen in oktober 1952.
Foto: verzameling H. Zwetsloot*

Frappant genoeg kwamen de schuiframen terug bij een treinstel, dat zijn loopbaan ook op de Hoekse Lijn begon, n.l. de Sprinter.

Destijds werd ook gedacht aan een instapregiem. waartoe bij iedere deur lichtbakjes waren aangebracht met de tekst "IN" en "UIT". De machinist kon voor de goede aanwijzing de verlichting van deze bordjes in- en uitschakelen. Het instappen diende via het in de rijrichting achterliggende balkon te geschieden, het uitstappen via het voorbalkon. Dit systeem is in de na-oorlogse jaren komen te vervallen. Met de komst van het nieuwe materieel in 1946 werden nog slechts vergrote balkons toegepast en werden de lichtbakjes bij het oudere materieel verwijderd.

De treinen op de Hoekse Lijn werden normaal gesproken gereden door de stellen met bagageruimte, de overige vier waren bedoeld als versterking. In onderhoud waren de treinstellen te Leidschendam-Voorburg.

Na de oorlog in 1945 was geen van de stellen voor de dienst beschikbaar.

Uiteindelijk moest treinstel 201 in zijn geheel en de 204 en 207 gedeeltelijk worden afgevoerd. In de loop van 1947 waren de zes aanwezige gecompleteerde stellen weer voor de dienst beschikbaar en in 1950 werden zij zodanig vernummerd, dat weer een gesloten serie ontstond. Onderstaand de nummering na 1950 met de oorspronkelijke herkomst:

201 met BCK 203 en Ck 203

202 met BCK 202 en Ck 202

203 met BCK 208 en CDk 208

204 met BCK 206 en CDk 204

205 met BCK 205 en CDk 205

206 met BCK 207 en CDk 206

Ook het werkterrein van deze Hoekse stellen was verlegd. Waren zij in de dertiger jaren voornamelijk te vinden op de lijn waarvoor zij werden gebouwd, nu trof men hen vooral aan op de ZHES lijnen (Scheveningen - Den Haag H.S.-Rotterdam Hofplein). Alleen de 206 heeft in 1963 aan het einde van zijn loopbaan nog bijna een jaar dienst gedaan op de Hoekse Lijn.

De afvoerdata van de 200-en zijn:

201 - 28 december 1962

202 - 16 mei 1958

203 - 31 juli 1962

204 - 23 september 1959

205 - 28 september 1962

206 - 28 april 1964

Spijtig genoeg werd van het eerste elektrische stroomlijnmaterieel geen exemplaar bewaard. Om bij N.S. voor proefnemingen te worden gebruikt, bleef wel, weliswaar na erg veel omzwervingen, de 440 (ex 252) op de rails. Dit treinstel heeft dezelfde karakteristieke kop met de kleine cabineramen als de beschreven stellen. Wel werden de naar buiten slaande deuren vervangen door schuifdeuren, werd de bagageruimte verkleind en werd halverwege het derde klasse rijtuig een vergroot balkon aangebracht.

STIBANS ontfermde zich erover en het is te hopen, dat men in staat zal zijn het op te knappen. Het treinstel bevindt zich echter in een tamelijk slechte toestand, maar wie weet is er in de toekomst nog eens een rit mogelijk met een treinstel, dat is afgeleid van de Hoekse Lijntrein ofwel Mat. 36.

Geraadpleegde literatuur:

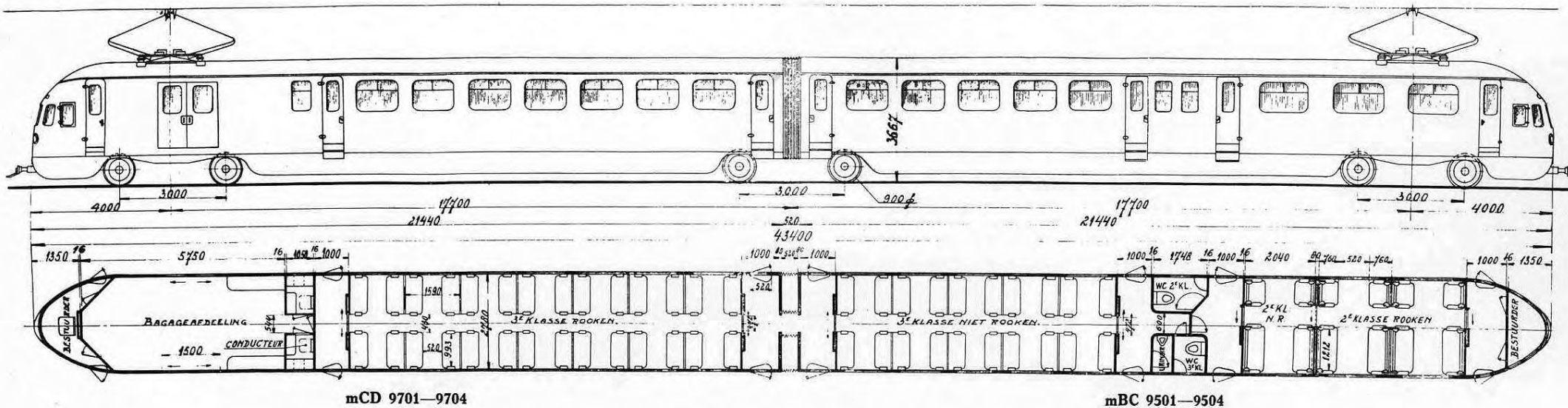
Technisch Maandblad, uitgave november 1935.

Van stoomtramlocomotieven en dieseltreinen door N.J. van Wijck Jurriaanse.

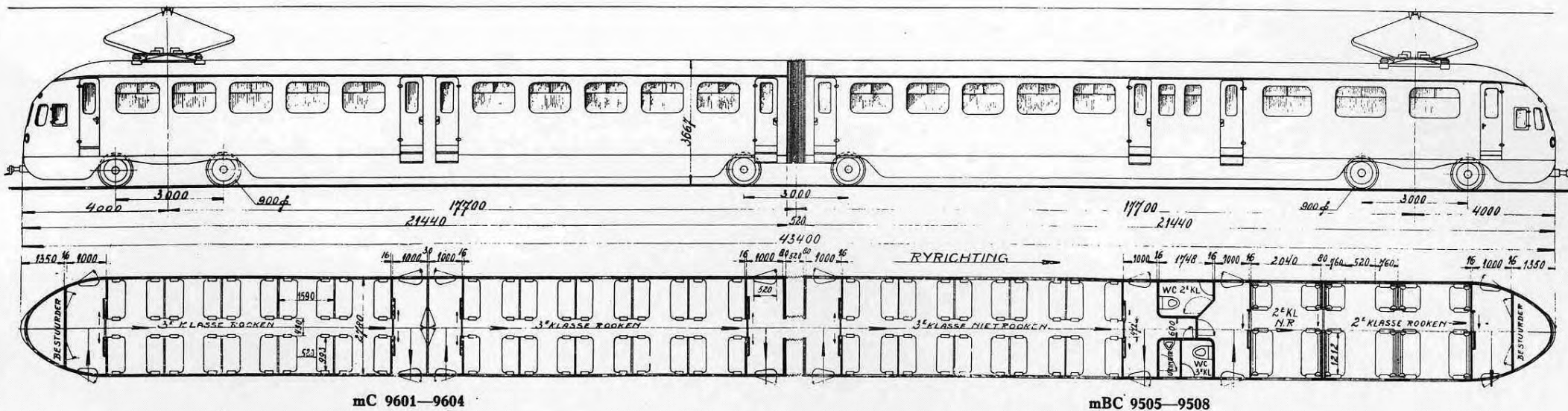
Rotterdam Hofplein – Den Haag – Scheveningen Kurhaus door J.E. Smit (ISBN 90-7 1082-09-1).

NVBS-maandblad "Op de rails" jaargang 1968

Elektrische treinen in Nederland (deel 1) door Carel v. Gestel, Bert van Reems en Lex Tempelman (ISBN 90 6013 989 5).



Figuren 2 en 3. Electriche tweewagen-trein nos. mBC 9501-9504 + mCD 9701-9704. Schaal 1 à 150.



Figuren 4 en 5. Electriche tweewagen-trein nos. mBC 9505-9508 + mC 9601-9604. Schaal 1 à 150.