

NEDERLANDSE SPOORWEGEN: WAAR BLIJFT DE TREIN?

Nationaal reisbedrijf op zoek naar het juiste spoor

DOOR D. VEENSTRA, BUITENPOST

Voordat we in dit artikel het sein voor de Nederlandse Spoorwegen op groen zetten werpen we eerst een blik op de postzegels die de Nederlandse PTT het thema 'Spoorwegen' waardig vond. De oogst is duidelijk aan de matige kant, en dan heb ik het niet alleen over het aantal zegels, maar ook over de vormgeving van die weinige postzegels. Misschien zijn de spoorwegjubileumzegels ('100 jaar Nederlandse Spoorwegen') uit 1939 nog de leukste [1]. Die van een kwart eeuw later, de emissie '125 jaar spoorwegen' uit 1964 [2], zijn niet onaardig, terwijl de drie zegels uit 1989 ('150 jaar spoorwegen in Nederland') de typisch gewilde artistieke sfeer uit die

Meer dan twintig jaar lang probeerden de Nederlandse Spoorwegen met flietsende slogans - onder andere in NS-frankeerstempels - de Nederlanders de trein in te krijgen. Anno 2002 lijkt het er echter op of de NS het spoor volledig bijster is. Reden voor onze thematische medewerker D. Veenstra om - vooral met behulp van diezelfde frankeerstempels - een beeld van Nederlandse Spoorwegen te schetsen.

jaren ademen [3]. Echt herkenbare afbeeldingen van bepaalde treinen - vervoersmiddelen die toch tot het industrieel erfgoed

mogen worden gerekend - vinden we volop, ook bij onze ooster- en zuiderburen, maar de Nederlandse verzamelaar van

het thema 'Spoorwegen' moet ze in eigen land ontberen. Zoals wel vaker bieden stadspostzegels in dit geval een alternatief. Zoals de serie die RegioPost Noord-Oost Friesland in 1998 uitgaf ter gelegenheid van de gedeeltelijke spoorverdubbeling op het traject Groningen-Leeuwarden in de periode 1996-1998 [4]. Op één van de zegels is de nieuwe Buffel al afgebeeld. Soms kan de verzamelaar ook over leuke stempels beschikken, zoals het machinestempel '100 jaar Spoorwegen in Nederland' uit 1939 of het frankeerstempel van de Nederlandse Spoorwegen ter gelegenheid van het 125-jarig bestaan van de spoorwegen in Nederland uit 1964 [5].





Nederlandse spoorwegverzamelaars hebben trouwens het geluk dat ze kunnen beschikken over een gedegen handboek, het in 1979 door het Nederlands Spoorwegmuseum in Utrecht uitgegeven boek *Spoor en Post in Nederland*.

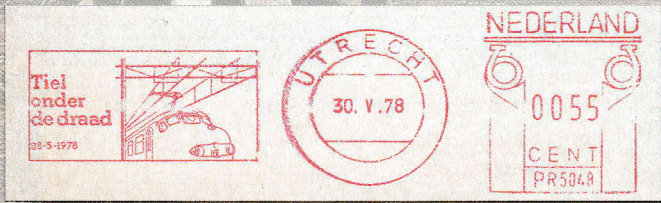
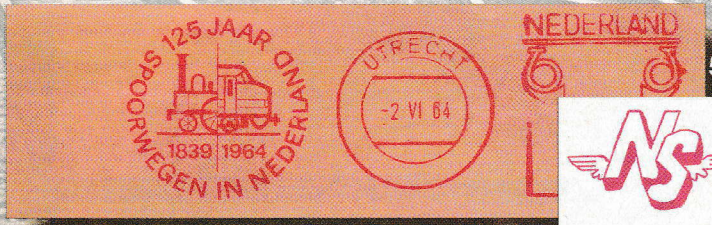
NS-LOGO'S
De Naamloze Vennootschap Nederlandsche Spoorwegen werd in augustus 1937 opgericht, maar de eerste frankemachine (F971) werd in Utrecht pas in 1939 aangeschaft. Daaruit blijkt dat niet alleen de naam

Nederlandsche Spoorwegen (toen nog met 'sch') in de vorm van een beeldmerk werd gegoten, maar ook dat de bekende afkorting 'NS' al tot een logo was verwerkt [6]. Na de Tweede Wereldoorlog werd een wat strakker gehouden beeldmerk

ingevoerd [7]. Het momenteel gebruikte logo werd voor het eerst afgebeeld in het frankerstempel *Spoor naar 75* [8].

ELECTRIFICATIE
Het spoorwegnet in ons land is voor een belangrijk deel geëlektrificeerd. De geschiedenis kan maar in heel beperkte mate filatelistisch worden geïllustreerd. In dat opzicht is het frankerstempel uit 1983 belangrijk [9]. Uit de tekst *1908-1983 75 jaar elektrische treinen in Nederland* blijkt dat deze voor een modern spoorwegnet zo belangrijke ontwikkeling in 1908 in gang werd gezet. Gelegenheidsstempels maken verder duidelijk dat het baanvak Arnhem-Oberhausen in 1966 werd geëlektrificeerd, terwijl dat met het baanvak Venlo-Keulen in 1968 het geval was. Dat Tiel sinds 28 mei 1978 voor elektrische treinen bereikbaar is, blijkt uit het frankerstempel *Tiel onder de draad* [10].

SPOORLIJNEN
Tegenwoordig worden baanvakken soms aangeduid als 'lijnen', zoals de in 1977 in gebruik genomen 'Zoetermeerlijn'; vandaar het frankerstempel [11] met de tekst *In Zoetermeer neemt het spoor zijn keer*. Ope-



ning Zoetermeerlijn op 20-5-1977. Nog meer bekendheid geniet de 'Schiphollijn', die op 1 juni 1981 in gebruik werd genomen. In een aan dat feit gewijd frankerstempel gebruikten de Nederlandse Spoorwegen de welhaast futuristische tekst *Schiphollijn - Spoorbaan naar startbaan* [12]. Dat klinkt voortvarend, maar tussen het spoorwegstation Schiphol en het vliegtuig zit vaak een tijdrovende instaprocedure! Over vertragingen zwijgen we hier maar, want die zijn al lang niet meer exclusief voor het vliegverkeer...

TREINEN

Hoewel treinreizigers zich tegenwoordig geregeld vertwijfeld afvragen of het enig verschil maakt of ze in een stoptrein dan wel in een *Intercity*-trein stappen, is de laatstgenoemde trein natuurlijk wel het paradepaardje van de Nederlandse Spoorwegen. In de jaren zeventig werd dan ook in een frankerstempel verkondigd: *Intercity - ieder half uur* [13]. Misschien dat we daar in 2006 weer op mogen rekenen... Met behulp van een bedrukking op de 'voering' van de envelop voegden de Nederlandse Spoorwegen aan deze slogan toe: *van stadshart naar*

stadshart. En met een andere tekst probeert het spoorwegbedrijf de Nederlanders van de auto in de trein te krijgen: *De trein - uw auto met chauffeur zonder parkeerproblemen*. Ook in Nederland kennen we het P+R-systeem ('parkeer en reis': met de auto naar het station en dan verder met trein), maar die nuttige ontlasting van het file werd tot nu toe niet met behulp van een frankerstempel gepromoot.

EVENEMENTEN EN TOERISME

Grote evenementen zorgen voor extra treinpassagiers. De nogal chaotisch verlopen aanvoer van mensen die aan de viering van Koninginnedag 2001 in Amsterdam wilden deelnemen ligt velen nog vers in het geheugen. In 1958 rook Nederlandse Spoorwegen zijn kans: in dat jaar werd in de Belgische hoofdstad Brussel de wereldtentoonstelling *Expo 58* gehouden, de expositie waaraan we nu nog steeds het Atomium danken. Dus zetten de Nederlandse Spoorwegen in dat jaar maar liefst 155 extra treinen naar *Expo 58* in, zoals in het frankerstempel wordt vermeld [14]. Ook het toerisme is een uitstekende bron die extra passagiers kan opleveren. In de tweede

helft van de jaren zestig gebruikten de spoorwegen dan ook de slogan *Met ns in juni met vakantie*.

Al jarenlang bieden de NS voordelige mogelijkheden voor dagtoerisme: *Nederlandse Spoorwegen Dagtoerisme - Recreatie voor iedereen 't hele jaar door* [15]. Bij dit onderdeel van een thematische verzameling kan ook worden gewezen op de voordelen die verbonden zijn aan het bewust gebruik maken van een aan het spoor gelegen vergadercentrum. De Nederlandse Spoorwegen wezen daarop in het frankerstempel *110 vergadercentra - Inlichtingen 030-354479* [16]. De in dit stempel verwerkte, elkaar aankijkende gezichten zijn een aardige symbolische uitbeelding.

VOORDELIG REIZEN

In 'betere tijden' wilden de Nederlandse Spoorwegen nog wel eens voordeel bieden. Zo hebben velen jarenlang geprofipteerd van het avondretourje. Hoeveel daarvoor betaald moest worden blijkt uit het frankerstempel *Avondretour - Enkele reis + een kwartje* [17]. Nog even en de afbeelding van dat kwartje is iets dat bij het verleden hoort! In de tijd dat het in de spits ook

steeds drukker werd in de treinen, voerden de Nederlandse Spoorwegen een kortingskaart in, de zogenoemde 'dalurenkaart' [18]. Die maakt de trein goedkoper als er buiten de drukke uren wordt gereisd.

VEILIG VERKEER

Ondanks de uitstekende beveiliging gebeuren er op de plek waar trein en auto elkaar ontmoeten - de spoorwegovergang - toch nog veel ongelukken. Veel zegels en allerlei stempels waarschuwen de weggebruiker dan ook voorzichtig te zijn bij het oversteken van zo'n overgang en vooral te stoppen bij rood licht. Het zal geen verbaazing wekken dat ook Nederlandse Spoorwegen indertijd met behulp van een frankerstempel op dit gevaar wees: *Stop bij rood knipperlicht* [19]. Heel goed te gebruiken in een verzameling in de Open Klasse is de sluitzegel met de tekst *Gebruikt uw zintuigen!* [20].

PROMOTIE VAN DE TREIN

We kunnen de trein tegenwoordig niet meer los zien van het totale aanbod aan openbaar vervoer. Voor een leuk overzicht van wat het openbaar vervoer te bieden heeft zorgt een serie van Hongkong uit 1999 [21]. Met



behulp van tekstballonnen worden de voordelen van de verschillende vormen van vervoer benadrukt. Zo wordt de groene trein - een 'dubbeldekker' - op de zegel van \$ 2,50 aangeprezen met de uitroep *What a wonderful ride!* ('Wat een schitterende reis!'). De zegel van \$ 3,10 presenteert de Hongkongse variant op onze Schiphollijn: *It's the fastest way to the airport!* ('Het is de snelste weg naar het vliegveld').

Zoals hiervoor al is geconstateerd - zie de inleiding van dit artikel - hebben de Nederlandse Spoorwegen zo'n twintig jaar lang pakkende slogans gebruikt om daarmee te proberen meer reizigers in de trein te krijgen. Het is duidelijk dat er bij die slogans van werd uitgegaan dat het spoorwegbedrijf normaal zou functioneren. De reclamekreten van de NS zijn ook best kernachtig en soms zelfs actueel. Er is één 'maar': ze komen vandaag de dag, nu allerlei malaise het spoor treft, nogal cynisch over. De spoorwegen zetten overigens voorzichtig in. Aan het eind van de jaren zeventig van de afgelopen eeuw werd de slogan *Soms is de trein zo gek nog niet* gelanceerd [22], spoedig gevolgd door een zelfbewustere versie: *De trein is zo*

gek nog niet [23]. In de jaren tachtig werd deze slogan opgesierd met een tekening van een dubbeldekker, een afbeelding die ook in latere stempels een vaste verschijning zou worden. Het antwoord op de slogan *Waar zouden we zijn zonder de trein?* [24] - een kreet die de onmisbaarheid van de trein moest benadrukken - is gemakkelijk te geven, namelijk 'nergens'. Te laat arriverende of in het geheel niet opdagende treinen jagen helaas veel reizigers - en dat dan ondanks het fileleed - weer terug in hun auto's!

In de jaren negentig werd een meer neutrale slogan gebruikt: *De trein, een andere kijk op de wereld* [25]. Maar als je uren in de trein vastzit wegens de zoveelste storing, heb je daar geen oog voor...

EXPANSIE

Tegen de achtergrond van de vrijwel dagelijkse problemen waarmee het spoor worstelt, zal menige Nederlander met gemengde gevoelens kennis hebben genomen van het bericht, dat de Nederlandse Spoorwegen expansiemogelijkheden zoeken in Polen [26]. Gezien de privatiseringsgolf van de laatste jaren, die voor een steeds verder gaande internationalisering

van het vervoerswezen heeft geleid, liggen zulke veranderingen (die we tot voor kort voor onmogelijk hielden) echter voor de hand. Zo zijn bepaalde trajecten van het nationale spoorwegnet al in handen van andere vervoerders. Dat is bijvoorbeeld in het noorden van ons land en in de Achterhoek het geval.

ONDERSTEUNENDE BEDRIJVEN

Voor leken is het spoorwegbedrijf zo langzamerhand een ondoorzichtig geheel geworden. Binnen het bestek van dit verhaal zullen we niet proberen dat geheel te ontrafelen. Laten we volstaan met te melden dat er ook frankeerstempels zijn die afkomstig zijn van ondersteunende spoorwegbedrijven, zoals Electrorail in Utrecht [27] en Railbouw in Leerdam. Electrorail nv had indertijd een interessant logo, dat terug te vinden is in een frankeerstempel uit 1976. In een frankeerstempel van het laatstgenoemde bedrijf zien we een locomotief met daaronder de Latijnse tekst *Mobilitate Viget* [28]. Het Groot Woordenboek der Nederlandse Taal (de 'dikke Van Dale') leert ons dat het hier gaat om een fragment van het gezegde *Mobilitate viget vires que acquirit eundo* ('Al gaande neemt hij/zij/het toe in

kracht').

En bij wijze van uitzondering meld ik hier nog een leuk 'Port betaald'-stempel van de Nederlandse Spoorwegen Railinfrafrabeheer in Utrecht: *Meer natuur - meer genieten* [29].

VAKBONDEN

Nu er bij de Nederlandse Spoorwegen een soort crisissfeer heerst is de rol die de spoorwegvakbonden spelen vrij cruciaal. Frankeerstempels [30, 31] tonen aan dat er in de jaren '30 van de vorige eeuw al een Nederlandse Vereniging van Spoor- en Tramwegpersoneel bestond die gevestigd was in Utrecht. Afbeelding [31] toont een versie van vijftien jaar later. Van meer recente datum is het stempel van de Federatie Spoorweg Vakvereniging [32], eveneens gevestigd in Utrecht. Op de omtrek van een elektrische locomotief is de afkorting FSV aangebracht.

Tegenwoordig hebben de vakbonden concurrentie van zogenoemde collectieven - ook een gevolg van de crisissituatie.

Laten we hopen dat de NS het spoor naar een soepel verlopen de dienstregeling weer weten terug te vinden - in het belang van miljoenen reizigers!

