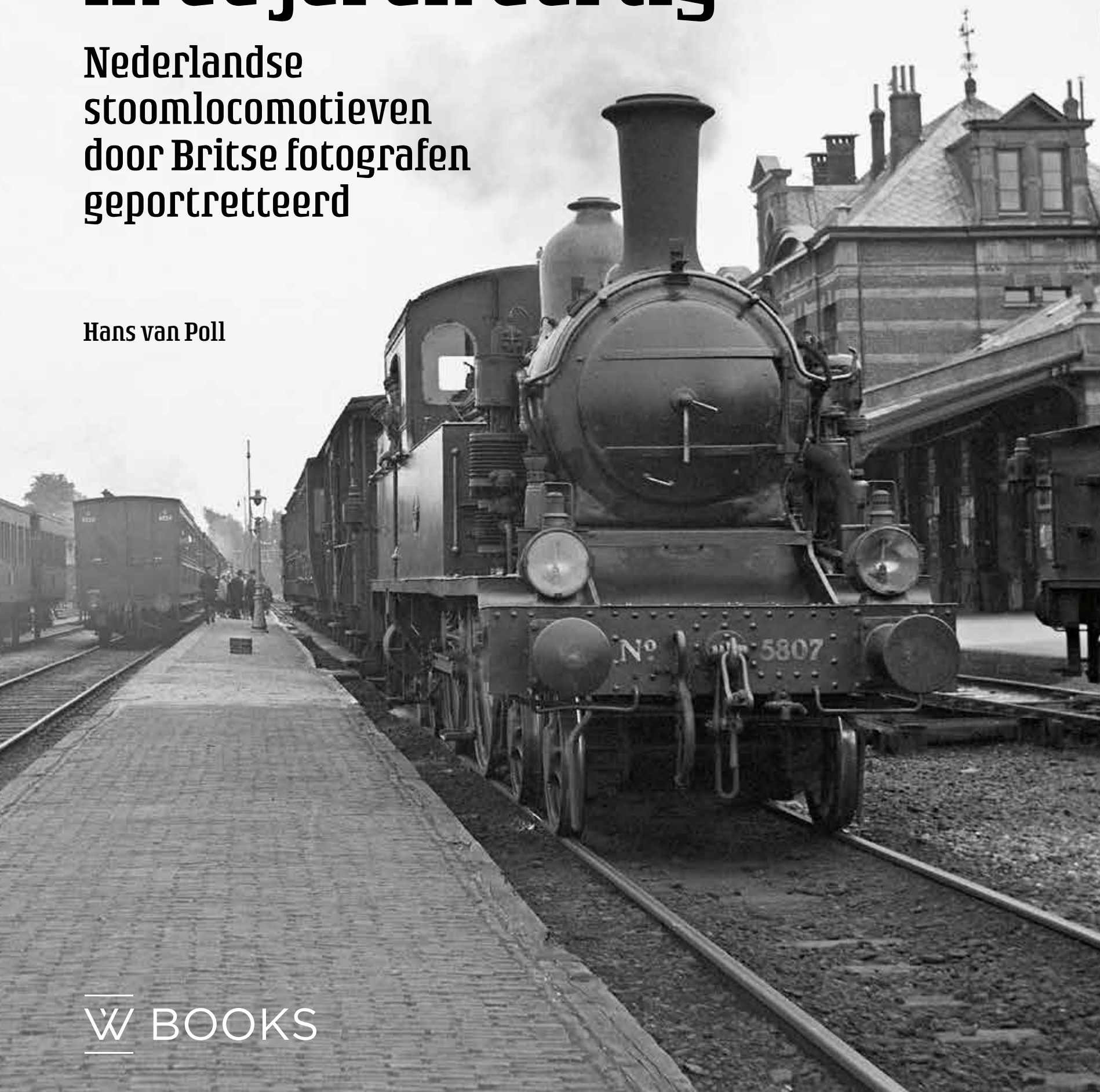


Stoom bij NS in de jaren dertig

Nederlandse
stoomlocomotieven
door Britse fotografen
geportretteerd

Hans van Poll





Het gezelschap deelnemers aan de excursie van de "Stephenson Locomotive Society" omstreeks de Paasdagen in 1930 poseert op 21 april voor en op de NS 9505 in depot Heerlen. Vierde van rechts in de onderste rij zou Henry Casserley kunnen zijn. We weten niet wie op de ontspanknop van de camera heeft gedrukt.

Henry Casserley/Rail Archive Stephenson

Foto: omslag
Station Hoorn omstreeks 1936.
Loc 5807 gaat waarschijnlijk met een trein
naar Amsterdam vertrekken.

O.S. Nock/Rail Archive Stephenson

"What a beautiful sight were the Netherlands engines! Painted apple-green, the domes of all engines were polished brass and some engines had also brass safety-valve covers. I never saw a dirty engine in Holland, but with their domes gleaming brightly in the sunlight they often presented the railway photographer with problems in halation!"

Patrick Ransome-Wallis,
On Railways. At home and abroad.
Spring Books, p. 129.

Stoom bij NS in de jaren dertig

Nederlandse
stoomlocomotieven
door Britse fotografen
geportretteerd

Hans van Poll

 BOOKS

Woord vooraf

In de jaren dertig van de twintigste eeuw maakten zo nu en dan Britse spoorwegliefhebbers de oversteek naar het vasteland en zij bezochten dan soms ook Nederland. Dat geschiedde veelal in groepsverband, bijvoorbeeld bij de zeventien deelnemers aan een meerdaagse excursie van de “Stephenson Locomotive Society” naar locomotievendepots van NS in de maand april 1930. Nederlandse “geloofsgenoten” vergezelden hen in een enkel geval daarbij of zij hadden in het voortraject bij de organisatie van de reis de helpende hand geboden. Dat geldt bijvoorbeeld voor Lodewijk Derens (1894-1947), gerenommeerd spoorwegfotograaf in Nederland, die ook vaker naar Groot-Brittannië reisde en daar gelijkgezinden ontmoette van verscheidene spoorwegverenigingen, waarvan hij lid was.

Sommige Britten kwamen echter op eigen gelegenheid. Van George Grigs is bijvoorbeeld bekend dat hij in 1935 lange tijd in Nederland verbleven heeft.

Veel van het negatiefmateriaal kwam nadien in handen van Colling Turner, zelf een van de fotografen die in Nederland actief zijn geweest. Door bemiddeling van Nederlandse zijde kwamen veertig jaar later via het Britse Photomatic-fotobureau afdrucken in formaat 9 x 14 cm voor Nederlandse stoomliefhebbers beschikbaar. Hoe fraai die foto's ook waren, het formaat was natuurlijk klein en nu het gelukt is om digitale scans in hoge resolutie te verkrijgen, rechtstreeks van de originele negatieven gemaakt, zijn wij in staat afdrucken te produceren die meer recht doen aan wat de afbeeldingen laten zien. Opvallend is dat op nogal wat kleine foto's van weleer flink in de achtergrond is gesneden. Begrijpelijk, het ging destijds tenslotte om de locomotief in kwestie. Maar dat neemt niet weg dat veel van de omgeving, die er zo'n negentig jaar geleden natuurlijk ook heel anders uitzag dan nu, op die oorspronkelijke foto's niet zichtbaar is.

Dat alles komt op de foto's in dit boek wel tot zijn recht. Of het nu gaat om stationsgebouwen en emplacementen, seinen of rijtuigen: waar het op de oorspronkelijke negatieven zichtbaar is, laten deze foto's het allemaal zien. Zij verschaffen ons een beeld van een lang vervlogen tijd, toen de stoomlocomotief weliswaar al op zijn retour was maar nog lang niet gemist kon worden. En het feit dat nogal wat negatieven van een uitzonderlijke kwaliteit zijn, komt in dit boek ook tot uitdrukking in het formaat van de foto's.

Wat ook meespeelt is dat fotograaf George Grigs van de reizigers-treinen die hij fotografeerde, in zijn aantekeningen de aankomst- of vertrektijd heeft genoteerd. Deze gegevens waren ten tijde van

de kleine foto's in Nederland niet bekend, maar nu kunnen wij daarmee feilloos een fotosessie van hem in bijvoorbeeld Utrecht CS op 13 juli 1935 reconstrueren.

De hierboven vermelde negatieven van de vroegere Photomatic-collectie zijn nu opgenomen in het “Rail Archive Stephenson” van eigenaar Brian Stephenson. Hij heeft toestemming verleend voor publicatie van vele fraaie foto's die de Britten hier indertijd hebben gemaakt.

Een andere bron was de verzameling negatieven van de Britse fotograaf en auteur van nogal wat boeken op spoorweg- maar ook maritiem gebied Patrick Ransome-Wallis. Ook hij is op eigen initiatief naar Nederland gekomen en heeft in 1932 in een aantal locomotievendepots bij NS achter de schermen kunnen kijken. Zijn fotoverzameling bevindt zich in het Britse National Railway Museum te York, waar de auteur van dit boek in juni 2018 te gast was in de leeszaal (de zogenaamde *Search Engine*). In zijn boek *On railways. At home and abroad* wijdt Ransome-Wallis ook een hoofdstuk aan zijn belevenissen in ons land.

Wij mogen de Britse spoorwegfotografen van toen dankbaar zijn voor wat zij van de Nederlandse stoomtractie hebben vastgelegd. Natuurlijk hadden wij nu graag gezien dat zij op nog meer plaatsen hun camera's hadden gebruikt en nog de ene of andere zeldzame, met uitsterven bedreigde locserie hadden vereeuwigd. En vanzelfsprekend maakten zij bij hun fototouren langs stations en locdepots veelal statische foto's.

Dat neemt allemaal niet weg dat zij schitterende opnamen hebben gemaakt in een tijd dat de stoomtractie er, zoals de vele fraai opgepoetste machines laten zien, nog toe deed. Het zijn prachtige getuigenissen uit een lang vervlogen tijd in de geschiedenis van de spoorwegen in Nederland.

Dit boek is dan ook een eerbetoon aan genoemde Britse fotografen en aan Brian Stephenson, zonder wiens steun deze uitgave niet had kunnen worden gerealiseerd.

Mijn dank gaat uit aan dr. A.J. Veenendaal, die de teksten van waardevolle op- en aanmerkingen voorzag, P. Henken, eveneens een mee-lezer en wiens speurtocht naar de laatste verblijfplaatsen van een aantal locomotieven enkele hiaten opvulde en dr. J.G.C. van de Meene, die het antwoord wist op een aantal onduidelijkheden met betrekking tot de locatie van een enkele foto's.

Middelburg, februari 2021

Hans van Poll

Inhoudsopgave

7	Inleiding
12	De Britten en hun fascinatie voor de stoomlocomotief
22	Excursie <i>Stephenson Locomotive Society</i> in april 1930
25	Kaart spoorwegnetwerk NS begin jaren dertig
27	Fotodeel
28	De oudste locomotieven
36	Nieuwe locomotieven
42	De vier grote steden
118	De locserie 3700 in diverse varianten
123	Overige locaties
191	Epiloog
192	Geraadpleegde bronnen

Enkele nieuwe locseries, die NS in de jaren twintig in dienst stelde

Al kort na de totstandkoming van de belangengemeenschap tussen SS en HSM tot de Nederlandsche Spoorwegen had een commissie onderzoek gedaan naar de vraag aan welke locomotieftypen in de toekomst vooral behoefte zou zijn. Het bleek dat met name in de goederensector nogal wat verouderde locomotieven dienst deden die dringend aan vervanging toe waren. Maar ook de rangeerdienst vereiste een verjonging van het locpark. Te vaak werden op stationemplacements treindelen verplaatst met afgedankte sneltreinlocomotieven uit de jaren zeventig en tachtig van de 19e eeuw, die met een reeks vierassers slecht uit de voeten konden. Bovendien deed ook het verschijnsel “heuvelen” op rangeerterreinen zijn intrede: goederenwagens werden over een bult heen gedrukt en liepen aan de andere zijde vanzelf naar beneden om op uitwaaiende sporen tot stilstand te komen. Aldus werden goederentreinen geformeerd. In Susteren bijvoorbeeld werden zo de kolentreinen voor de diverse bestemmingen in het land samengesteld.





10 | Een geheel nieuwe locserie vormden ook de twintig 4600'en, die Werkspoor in 1923 aan NS leverde. Hoewel: het begrip "nieuw" moet wat gerelativeerd worden. Het waren goederentreinlocomotieven met de asopstelling 1' D en twee grote buitenliggende cilinders (een constructie die al eerder door de NBDS was toegepast op de vier locs die de serie 4500 bij NS zouden vormen) en een ketel met vuurkist en rookkast die in grote lijnen overeenkwam met die van de beproefde 3700'en. De locomotieven waren vooral bedoeld om de groei van het kolenvervoer op te vangen. Dat was van ruim één miljoen ton in 1910 al bijna verviervoudigd in 1920 en bereikte in 1929 een piek van dertien miljoen ton. Vervolgens daalt het totaal weer iets als gevolg van de ingebruikname van de overslagfaciliteiten voor de scheepvaart in het Julianakanaal te Born en Stein (1935 resp. 1936) maar blijft toch altijd met ongeveer 10 miljoen ton een lucratieve bron van inkomsten voor het spoor. De 6200'en waren er druk mee in de weer, maar de treingewichten namen steeds verder toe

< 9 | Het verbaast dus niet dat de eerste reeks nieuw ontworpen locomotieven – de serie 8700 – voor de rangeerdienst bedoeld was. Uiterst nuttige drieassers, waarvan NS er in 1922 vijftientig bij de "Berliner Maschinenbau AG" (voorheen de firma Schwartzkopff, bij alle volgende foto's als "BMAG/Schwartzkopff" aangeduid) liet bouwen met nog een nabestelling van vijftien machines die Werkspoor in 1929/1930 leverde. Bij de laatste lichter was de ketel iets naar voren verschoven om een betere gewichtsverdeling over de drie koppellassen te verkrijgen, wat resulteerde in iets hogere waterbakken aan beide zijden. Op de foto staat de NS 8704 afgebeeld in Amsterdam Bovendok, begin juni 1932. De machinist met smeerkant staat onderaan bij de loc (rechts

en als middelgrote tenderlocomotief was de 6200 gezien zijn beperkte actieradius voor de treindienst op de wat langere afstand minder geschikt.

Aldus ontstond de 4600 als loc met losse tender. Trekkraft had de nieuwe loc genoeg, maar de matige rijeigenschappen maakten de machines niet populair bij het personeel.

Op de foto zien we de NS 4617 in depot Nijmegen op 9 juni 1935. De loc staat hier met een drieassige tender. De 4600'en moesten al bij de ingebruikname hun vierassige tenders ruilen met de klassieke drieassige exemplaren van de NS 3701-3720, vandaar de kleine tender achter de loc. Na de Tweede Wereldoorlog was het met de locserie 4600 gauw gedaan, in 1949 gaat in Maastricht de laatste buiten dienst. De afgebeelde 4617 komt op 4 januari 1946 met oorlogsschade uit Duitsland terug en staat dan enige tijd doelloos in depot Rietlanden te Amsterdam en vervolgens in Hengelo. Daar gaat de machine op 2 januari 1947 uit dienst.

George Grigs/Rail Archive Stephenson

op de foto) met naast hem de rangeerder met hoorn. Op de omlaaplaats is de leerling-machinist te zien.

De 8704 staat aan het einde van de Tweede Wereldoorlog met schade in depot Heerlen, verblijft daarna geruime tijd op het opstel terrein in 's-Hertogenbosch in afwachting van herstel in de werkplaats en wordt daartoe op 25 juli 1946 in Tilburg aangemeld. Maar de Wpc (Centrale Werkplaats) stuurt de loc op 2 augustus van dat jaar door naar het emplacement in Baarle Nassau grens. Op 9 januari 1947 komt daar de buitendienststelling voor de 8704.

Patrick Ransome-Wallis, National Railway Museum/Science and Society Picture Library







62 | Wederom Den Haag SS. We zien enkele stoomtreinen, die op 7 dan wel 10 maart 1935 zijn gefotografeerd. Op deze dag, 10 maart 1935, wijst de stationsklok bijna kwart voor een aan. Loc NS 1608 rangeert in het station met het ledig materieel voor trein 119 naar Groningen, die om 13.29 uur zal vertrekken met de NS 3753. Maar het vertrekspoor voor die trein (links) is nog bezet. Daar staat het materieel voor het (korte) Haagse deel van de D 283 naar Frankfurt/Main, dat wacht op de NS 3714 om aan te koppelen. De 1608 was de voormalige HSM nr. 357. Het was een van de vijf locomotieven uit een serie van negen die bij de opheffing van de NRS in 1890 in eerste instantie aan de Staatsspoor toevielen. Hier kreeg de loc het nummer SS 1108¹. Maar de Staatsspoor kon vanwege de te korte

draaischijven niets met deze machines beginnen; uiteindelijk verwierf de HSM deze locomotieven. Het betreft hier in feite de oorspronkelijke NRS nr. 108 (nadien gedurende korte tijd dus de SS nr. 1108¹ en daarna de HSM nr. 357), gebouwd door Sharp, Stewart te Glasgow in 1889. Samen met zusterloc 1609, de laatstgebouwde machine, blijft de NS 1608 in dienst tot in 1938. Voor de afgebeelde 1608 is het op 19 september 1938 in depot Den Haag afgelopen. De allerlaatste wordt de NS 1604 (ex NRS nr. 107), die begin 1939 voor het Spoorwegmuseum wordt bestemd. Daar staat de loc nu in de oorspronkelijke bruinrode NRS-uitmonstering tentoongesteld.

George Grigs/Rail Archive Stephenson





64 | Vertrek van trein D 283 met zijn loc NS 3714. Bij de eerstvolgende stop in Gouda komen de rijtuigen uit Rotterdam Maas erbij. Het is nog een koude winterdag en dus produceert de loc een fraaie stoompluim (ook al hoeft de machine zich nauwelijks in te spannen...). Op het kopspoor links staat de NS 3732 klaar met zijn trein 521 EM naar Arnhem. Deze trein had eigenlijk een dieseltrein ("Elektrische

Motortrein") moeten zijn, die om 13.12 zal gaan rijden. Omdat de DE III'en veelvuldig door motorstoringen werden geplaagd, moesten vaak vervangende stoomtreinen de dienst overnemen, in de volksmond bekend als "stoomdiesels", waarover op pagina 92 meer.

George Grigs/Rail Archive Stephenson

< 63 | Het is nu bijna vijf voor een op 10 maart 1935 en de NS 3714 staat voor de D 283, die om 13.01 uur zal vertrekken. De leerling-machinist van de Utrechtse locomotief springt van de loc om de trein aan te koppelen. Bij de 3714 gaat het om de vroegere SS 714, gebouwd door Beyer Peacock in 1911 en op 7 juli van dat jaar bij de maatschappij in dienst gekomen. En deze locomotief gaat lang mee: pas op 16 augustus 1957 wordt de loc in depot Roosendaal uit de boeken geschrapt. De loc staat bijna onder de kap, wat erop wijst dat de D 283 maar kort is. Een houten NS-bagagewagen en twee stalen zitrijtuigen van de Deutsche Reichsbahn: de "Jumbo" zal er zich niet aan vertild hebben. De fotograaf heeft nog een paar minuten de tijd om een aantal passen achteruit te zetten en de trein te laten vertrekken. Rechts op de achtergrond staat wederom de NS 1608.

George Grigs/Rail Archive Stephenson

92 | Het depot Utrecht op 19 april 1930 bij het bezoek van de “Stephenson Locomotive Society” (SLS): twee 1600’er en een “Jumbo” in één beeld gevangen. Er is dan in de spoorstad nog niets te merken van de moderne tijd. De elektrische tractie verschijnt pas in 1938 en ook de schaarse voertuigen met een verbrandingsmotor mijden Utrecht nog in 1930. Zo staan hier drie stoomlocs bij elkaar. In het midden zien we loc NS 1605, oorspronkelijk afkomstig van de Rijnspoor. Links de NS 1647 met geschilderde soortmerkaanduiding P³.

Dit was de HSM nr. 396, gebouwd door Sharp, Stewart in 1892. Rechts rangeert “Jumbo” 3776, die bij foto 19 wordt beschreven en die we hier met de grote rookkastdeur nog als een loc met volbezette oververhitter zien. En over dat alles waakt in de verte wederom de toren van Hoofdgebouw III van de NS. Op 6 augustus 1948 gaat de NS 1647 in depot Rietlanden buiten dienst.

Henry Casserley/Rail Archive Stephenson





ROSENDAAL EN VLISSINGEN



117 | Loc NS 1429 onder stoom voor de polygonale locloods van depot Roosendaal, 18 april 1930. Goed te zien is de tenderkap, waarmee de loc is uitgerust. Ook is een zandstrooier voor achteruit rijden aangebracht achter de drijfwielen. NS 1429 was vroeger Staatsspoor nr. 429, door Beyer Peacock gebouwd in 1891. Loc 1429 is op 18 april 1930 precies een maand in Roosendaal gestationeerd. Dat blijft zo tot 16 mei 1931, wanneer de loc naar de werkplaats wordt gestuurd en daar het besluit wordt

genomen om de loc niet meer te herstellen, zodat sloop volgt. De polygonale locloods van de SS stamt uit 1907 en bleef tot het einde van de stoom in bedrijf. Roosendaal sloot zijn poorten voor stoomtractie op 9 december 1957; het tractieterrein werd in 1961 gesaneerd en toen verdween de getoonde locloods.

Henry Casserley/Rail Archive Stephenson



118 | De Britse gasten zullen opgekeken hebben toen ze in Roosendaal een veteraan van de serie 700, afkomstig uit de eerste grote serie locomotieven van de Staatsspoor, en een vertegenwoordiger van het modernste type stoomlocomotieven van NS, de serie 3900, op de foto konden zetten. De machines stonden zo opgesteld dat de grote “Goliath” (bijnaam voor de 3900) de oude 737 bijna ineen deed schrompelen.

Loc NS 737 werd in 1866 gebouwd door Beyer Peacock en is in 1930 bijna aan zijn laatste ronde bezig. Het einde komt voor deze locomotief op 28 juni 1931, wanneer depot Groningen de loc naar de werkplaats stuurt voor sloop.

De NS 3905 daarentegen is pas net aan zijn carrière begonnen. Gebouwd in 1929 en na aflevering door fabrikant Henschel op 23 oktober van dat jaar in dienst gesteld, gaat de loc op 17 mei 1956 in zijn laatste depot Nijmegen buiten dienst.

Het blijft overigens een raadsel wat de loc in depot Roosendaal op 18 april 1930 te zoeken had. Uit de boeken blijkt dat van een proefrit vanuit de werkplaats Tilburg geen sprake is. En hoewel Boxtelse 3900'ën vanaf het begin voor de Duitse boottreinen naar en van

Vlissingen door Roosendaal komen, wordt hier niet van locomotief gewisseld. Het kan natuurlijk zijn dat de machine hier met een mankement gestrand was. Of had NS ter ere van het hoge Britse bezoek de loc extra laten overkomen? Die gedachte is misschien niet zo ver bezijden de waarheid als het lijkt, wanneer we in het Britse verslag van de SLS-reis over het bezoek in depot Roosendaal het volgende lezen:

“The Locomotive Foreman at this shed had been instructed to arrange his engine working for that day so as to provide a maximum number of classes available for photography, which were tastefully arranged ‘in echelon’ outside the shed, possibly the most notable being one of the latest 4-6-0 built by Henschel in 1929”.

Misschien was de Zuid-Duitse boottrein naar Vlissingen die dag met twee Boxtelse 3900'ën op pad gestuurd en had men de 3905 in Roosendaal afgekoppeld.

Henry Casserley/Rail Archive Stephenson

Geraadpleegde bronnen

Henken P.
- *Stoomlocomotieven serie SS 801-935 (NS serie 1700)*. Uquilair, 's-Hertogenbosch, 2008.
- *Stoomlocomotieven serie HSM 501-535 (NS serie 2100)*. Uquilair, 's-Hertogenbosch, 2003.
- *Stoomlocomotieven serie SS 685-799 (NS 3700)*. Uquilair, 's-Hertogenbosch, 2001.
- *Stoomlocomotieven NS-serie 3900*. Uquilair, 's-Hertogenbosch, 2012.
- *Stoomlocomotieven serie SS 1201-1240 (NS 6000)*. Uquilair, 's-Hertogenbosch, 2015.
- *Stoomlocomotieven NS-serie 6100*. Uquilair, 's-Hertogenbosch, 2002.
- *Stoomlocomotieven serie SS 601-612 en 651-680 (NS 6500 en 8100)*. Uquilair, 's-Hertogenbosch, 2010.
- "Vermiste" NS-stoomlocomotieven. *Nieuwe gegevens uit Duitsland*. In: *Op de Rails* (maandblad van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen, NVBS), sept. 2003, p. 340-342.

van Oostrom, M.
- *Stoomlocomotieven serie NS 6300*. Stichting Rail Publicaties, Rosmalen, 1985.
- *Stoomlocomotieven serie NCS 71-78 (NS 3600)*. Stichting Rail Publicaties, Rosmalen, 1988.

Karskens, J.J.
De locomotieven van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij. Gottmer, Haarlem, 1947.

van Poll, H. en Steinkamp, B.
Vervolgen Stoom. De Nederlandsche Spoorwegen in de periode 1921-1940. 2^e druk. Uquilair, 's-Hertogenbosch, 2001

Ruys, S.
Hummel Hummel Zügen en zo. De zoektocht naar het in de Tweede Wereldoorlog weggevoerde spoorwegmaterieel. De Alk, Sint Pancras, 2020.

Statius Muller, R.C., Veenendaal jr. A.J. en Waldorp, H.,
De Nederlandse stoomlocomotieven. De Alk, Alkmaar, 2005.

Steinkamp, B.
De Erfenis. De houten rytuigen van de Nederlandsche Spoorwegen 1921-1956. Uquilair, 's-Hertogenbosch, 2005.

Waldorp, H.
Onze Nederlandse stoomlocomotieven in woord en beeld. 7^e druk. De Alk, Alkmaar, 1986.

Waldorp, H. en van de Meene, J.G.C.
Locomotiefloodsen en tractieterrainen in Nederland 1839-1958. Schuyt & Co, Haarlem, 1992.

van Wijck Jurriaanse, N.J.
Geschiedkundig overzicht der stoomlocomotieven van de Nederlandse spoorwegmaatschappijen over de periode 1839-1958. Technische Uitgeverij Stam, Culemborg, 1968.

Nederlandsche Spoorwegen
(Dienst van Materieel en Werkplaatsen en der Electriche Tractie).
Locomotieven. (Locomotiefalbum met tekeningen en technische gegevens, 1922.)

Nederlandsche Spoorwegen
- *Dienstregelingen, locomotiefomlopen, stationeringen en treinsamenstellingen in de jaren 1930-1939*.
- *Standplaatsoverzichten en wijzigingen 1945-1958*.

Nederlandsche Vereniging van Belangstellenden in het Spoorwegwezen (NVBS)
Maandblad (1931-1940).

Colofon

Uitgave
WBOOKS, Zwolle
info@wbooks.com
www.wbooks.com

Tekst
Hans van Poll

Vormgeving
Frank de Wit, Zwolle

© 2021 WBOOKS Zwolle / de auteur
Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Pictoright te Amsterdam.
© c/o Pictoright Amsterdam 2021.

ISBN 978 94 625 84372
NUR 680

NVBS-deel 58

Dit boek is nummer 58 in de boekenreeks van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen (NVBS).



De NVBS is in 1931 opgericht, heeft circa 4500 leden en heeft onder meer als doel het bevorderen van publicaties over de spoor- en tramgeschiedenis. Wilt u meer weten over de NVBS of over haar maandblad *Op de rails*, dan kunt u op het volgende adres terecht: NVBS, Stationsplein 47, 3818 LE Amersfoort, tevens bereikbaar via info@nvbs.com. Informatie van en over de NVBS is te vinden op www.nvbs.com.