



De voormalige reportagetrailer in Haarlem in 1961. Nog altijd voorzien van kenteken NB-97-94 © Noord Hollands Archief



Voorzien van kenteken N-99089 was dit de enige keer dat er een DAF werd gebruikt als trekker. (nov 1951) © Philips Company Archives

DE NB-97-94

MADE IN EINDHOVEN... EN EEN BEETJE USA

In het jaar dat het 75 geleden is dat de N.T.S. de allereerste reguliere televisie-uitzending verzorgde, is het een mooie gelegenheid om eens te kijken naar de allereerste officieel in gebruik genomen reportagewagen van na de tweede wereldoorlog: de NB-97-94.

Door: René Henkes

Al voor de Tweede Wereldoorlog uitbrak was men in Eindhoven druk met televisie op locatie. Philips had in 1937 zelfs al een heuse 'televisiekaravaan' op de weg gezet in samenwerking met plaatsgenoot DAF (van Doorne's Aanhangwagen Fabriek N.V.). Zijn we tegenwoordig gewend aan een regiewagen + materiaalwagen, destijds bestond de Philips karavaan uit een techniekwagen + een zenderwagen. In de eerste wagen stond een camera op een verrijdbaar onderstel en een filmscanner. De zenderwagen had niet alleen de zender aan boord, maar diende ook voor het vervoer van materiaal, zoals de hogedruk kwiklampen. Carrosseriebouwer Roset zorgde ervoor dat alle apparatuur verend kon worden opgehangen in de wagens om schade aan de gevoelige apparatuur te voorkomen. Met deze wagens werden vele demonstraties gegeven door heel Europa.

Helaas heeft de Tweede Wereldoorlog ervoor gezorgd dat van de twee 'karavanen' niets meer bestaat.

NIEUW BEGIN NA WO II

Na de oorlog werd het weer tijd om vooruit te kijken. Zoals dat vaak gaat na conflicten, werd de schade opgemaakt en werden de handen uit de mouwen gestoken voor de wederopbouw. Als je de geschiedenisboeken en archieven een beetje bestudeert, is het trouwens verbazingwekkend hoeveel ontwikkelingen, die al in gang waren gezet voor het uitbreken van de oorlog, in het grootste geheim gewoon door zijn gegaan tijdens de Duitse bezetting.

Aangezien het spoorwegnetwerk volledig onbruikbaar was en ook van de vloot bussen ten behoeve van het openbaar vervoer weinig >

MAGEWELL®

IP video decoded, HDMI delivered

The new Magewell IP to HDMI

- Decode up to four IP streams
- Output in single, Picture in Picture, or quad layout
- Connect baseband equipment to IP networks
- Preview video in real-time via web GUI



trigitec

www.trigitec.com | sales@trigitec.com | +31 85 210 2124



Scan for more

Dé gaffertape voor de entertainment branche



 **NICHIBAN**

tot niets meer over was, bestelde de Nederlandse Spoorwegen in 1946 een 240 bus-trailers bij DAF in Eindhoven. De aanhangers werden door verschillende carrosseriebouwers voorzien van een min of meer identieke bus-opbouw, waardoor er snel geleverd kon worden. In Groot-Brittannië werden bij Crosley de bijbehorende trekkers aangeschaft (DAF bouwde in die tijd nog geen vrachtwagens) en zo kon Nederland weer op weg worden geholpen.

Met de wederopbouw werden ook de vervoersvraagstukken van bedrijven als Philips steeds ingewikkelder. De economie groeide en bloeide en er was steeds meer personeel nodig, dat van steeds verder weg kwam. In 1948 werd daarom 'Vervoer Industrieel Personeel Regio Eindhoven' (VIPRE) opgericht door Philips. Hiervoor namen zij 21 opleggerbussen over van de spoorwegen. Ook andere grote werkgevers als DAF en schoenenfabrikant Bata participeerden in het project.

VAN PASSAGIERSVERVOER TOT TELEVISIE REPORTAGEWAGEN

Naast behoefte aan personeelsvervoer, zag Philips ook de mogelijkheid van een mobiele reportagewagen ten behoeve van de televisie. Door een gebrek aan voertuigen in de jaren na de oorlog, besloot men in Eindhoven een van de bus-trailers om te bouwen tot reportagewagen. Dit werd de trailer met het (provinciaal) kenteken NB-97-94. Het concept klinkt anno nu heel simpel: alles wat nodig was aan apparatuur werd gewoon uit de Philips studio gehaald en in de oplegger geplaatst en aangesloten. Op het verhoogde deel boven de plek waar de oplegger op de trekker rust was ruimte voor besprekingen of een kop koffie. Het middendeel was voor de regie en het geluid. Achterin bevond zich dan de werkplek voor de beeldtechnicus.

In 1951 kreeg de N.T.S. de wagen in bruikleen van Philips en hiermee werd de basis gelegd van de eigen vloot die de N.T.S uiteindelijk zelf in haar bezit had. Grappig feit is dat er ooit maar één keer een DAF trekker voor de trailer heeft gestaan. Voor de rest zijn de kilometers gemaakt met een Ford (Dhr. Philips had goede betrekkingen met Ford, vandaar het besluit om voor dat merk te kiezen).

Trailer:

Lengte: 14,25 meter (inclusief trekker)
 Breedte: 2.40 meter
 Hoogte: 3,32 meter
 Gewicht: 14.50 ton

Apparatuur aan boord van de NB-97-94:

- 3 Camera's, type 'image-orthicon' + bedienings- en controleapparatuur.
- Regietafel + 3 bijbehorende monitoren.
- Audiocontrole tafel + microfoons.
- Televisieontvanger waarop het uitgezonden beeld ter controle teruggekeken kon worden. Hiervoor diende de zes meter hoge antenne op het dak van de trailer.
- 6 x 100 Meter kabel ten behoeve van de 3 camera's (100 meter bleek de gemiddelde lengte te zijn die een camera nodig had. De overige 3 x 100 meter waren verlengstukken als de afstand verder reikte).
- 20 x 50 Meter audiokabel voor de microfoons. (Deze konden gekoppeld worden)
- Telefoonstoel ten behoeve van contact met Bussum (Studio), Lopik (Zendmast) en de PTT (Verbindingen).



Op de Dam te Amsterdam in 1953. © Beeld En Geluid Hilversum

De eerste twee jaar bij de N.T.S. reed de wagen nog keurig met 'Philips Televisie' op de zijkant rond. Pas daarna verscheen 'Nederlandse Televisie Stichting' op de trailer. Uiteindelijk heeft de wagen dienstgedaan tot 1959/1960. De wagen was in de tussentijd al in steeds slechtere

staat. Een roemloos einde aan dit stukje Nederlandse televisiegeschiedenis. <

***Dit artikel is mede tot stand gekomen door oud-omroepmedewerker Jan de Vries**