

De Heeresfeldbahn-locomotief, een "ster" onder de smalspoorstoomlocomotieven

Het meest legendarische en bekende type smalspoorstoomlocomotief was ongetwijfeld de eenheidslocomotief van het Duitse leger vóór- en gedurende de Eerste Wereldoorlog.

In 1901 werden twee door Krauss & Co. ontworpen locomotieven naar de Swakopmund smalspoorlijnen in Zuid-West Afrika gezonden. Dit naar aanleiding van het feit, dat de aldaar gebruikte „Zwilling en Illing” locomotieven niet voldeden op dit bogen- en hellingrijke traject. Deze 2 vierassige, 60 cm spoor tendermachines voldeden bijzonder goed. Om deze reden werden nog achttien stuks gebouwd: door Krauss (10 stuks), Orenstein & Koppel (4 stuks) en Jung (4 stuks) en naar Afrika verscheept. Dit laatste type was echter voorzien van z.g. Klien Lindner assen, die het rijden door zeer krappe bogen mogelijk maakten. Als resultaat van langdurige en grondige beproevingen met deze machines kwam men tot een eenheidstype Heeresfeldbahnloc asindeling „D”. Kenmerkend waren de grote kolen- en water-tenders, de eerste en vierde as in Klien-Lindner uitvoering, en de grote vonkenvanger. Dertien Duitse locomotiefabrieken vervaardigden tot 1919 meer dan 2500 stuks. Hiervan waren er alleen al 800 gebouwd door Henschel. De spoorwijdte bedroeg standaard 60 cm en zij waren door hun geringe asbelasting van 3 ton zeer geschikt voor het lichte gestandariseerde spoor van 9 kg/m.

Eenvoudig, doch zeer robuust uitgevoerd, bezaten zij door hun gunstige adhesiegewicht een relatief grote trekkracht. Zij waren bij het Duitse

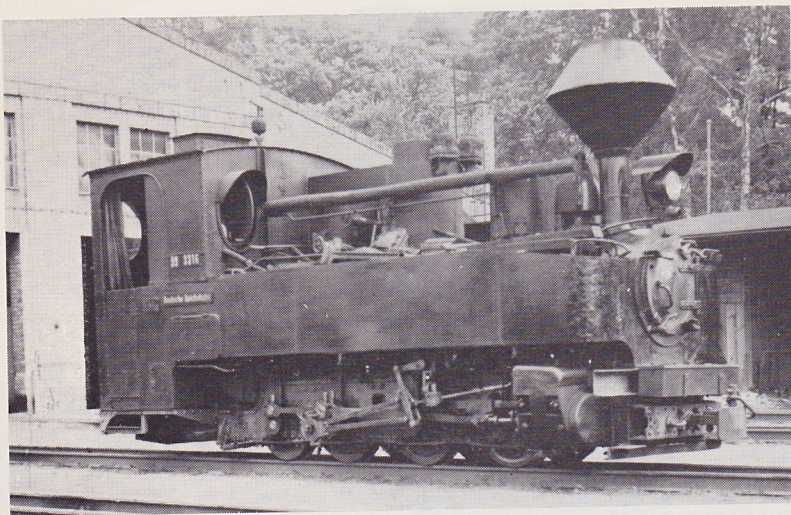
leger bekend als „Brigadeloks” en wegens hun betrouwbaarheid, stabiliteit en eenvoudige behandeling bij het bedienend personeel zeer geliefd. Gedurende de oorlog 1914-1918 werden zij door de Duitse Heeresfeldbahnen in zeer groten getale aan de fronten in Vlaanderen, Noord-Frankrijk, op de Balkan, en in Polen en Rusland ingezet.

Zij vervulden een zware taak, opereerden vaak bij nacht en ontij zonder verlichting op vrij lange trajecten en dit dikwijls onder vijandelijk granaatvuur. Op de ketel bevond zich om de zandkist een slanghaspel met een ca. vijf meter lange slang alsmede een ejekteur of „Wasserheber”. Hiermee was het mogelijk met water uit bomtrechters etc. de tenderbakken te vullen. Zij deden zoals reeds gezegd, een extreem „good job”.

Na de wapenstilstand in 1918 kwamen deze locomotieven in grote aantallen als dumpmaterieel op de markt. Vele kwamen in handen van aannemers, mijnen, suikerfabrieken etc. onder meer in Noord-Frankrijk. Ook in Nederland kwamen enkele exemplaren terecht. Het aannemersbedrijf De Breejen van den Bout in Nijmegen heeft indertijd enkele van deze machines ingezet bij de bouw van het Maas-Waalkanaal in 1925-26. Zij waren eigendom van het aannemersbedrijf Broekhoven in Nijmegen. Helaas is in Nederland geen enkel

Foto boven:

Heeresfeldbahn-locomotief, gebouwd door Henschel; tussentype met rechte waterbakken en met stoomrem.



Locomotief DR 99 3316 op de Bad Muskau Wald-eisenbahn, met verschillende wijzigingen, zoals stoombel, vonkenvanger, elektrisch licht. De houten boom op de ketel is een hulpmiddel bij ont-sporingen.

exemplaar van deze eertijds zo beroemde machines meer aanwezig.

Na 1918 bleven in de vroegere frontgebieden vele „Feldbahnen” liggen, zij werden aanvankelijk gebruikt voor wederopbouwwerken aldaar en zelfs voor personenvervoer. Later dienden zij in vele gevallen als aanvoerlijnen voor suikerfabrieken, zoals in Noord-Frankrijk, Polen en in de Baltische Staten Estland, Letland en Litouwen.

Zijn deze suikerbietenlijntjes in Frankrijk in-



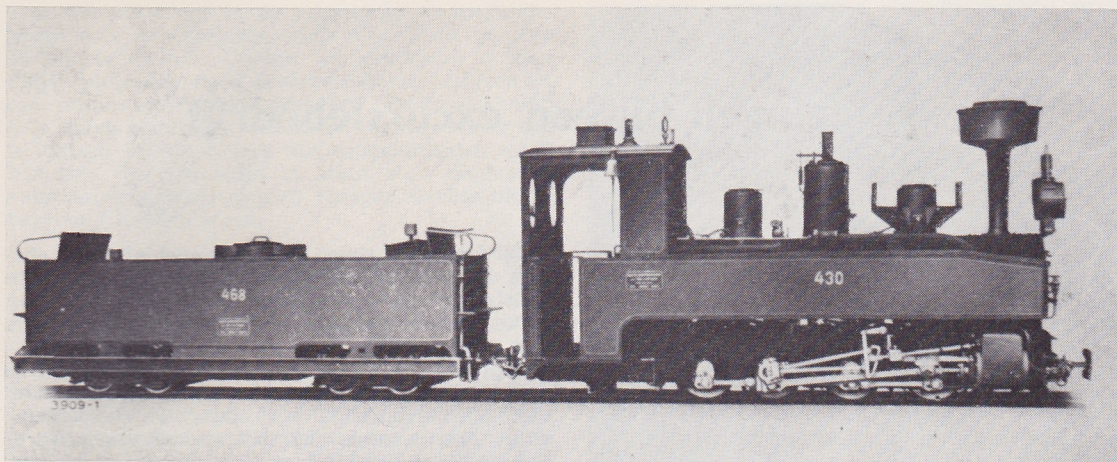
De chemin de fer touristique Froissy-Cappy-Dompierre met een Heeresfeldbahn-locomotief, ge-bouwd door Krauss.

middels verdwenen, die in Oost Europa floreren nog voor een deel. Ook in de Balkan bleef een omvangrijk 60 cm-net liggen, dat vooral in Macedonië voor personenvervoer werd gebruikt, waarmee het woeste en moeilijk toegankelijke gebied zijn verbindingen met de buitenwereld kreeg. De meest bekende 60 cm-lijn hier was ongetwijfeld de legendarische 167 km lange verbinding (Skopje—) Gostiva—Ohrid, waar tot 1966 de „Brigade” locomotieven hun lichte treintjes trokken langs bergpaden en afgronden en het traject in ruim 15½ uur aflegden! Zo'n 45 locomotieven waren in Macedonië op deze en andere lijnen in gebruik en slechts een enkele bleef bewaard voor het spoorwegmuseum.

Het meest omvangrijke net, ofschoon niet voor passagiersvervoer, bestaat nog in de D.D.R. in de buurt van Cottbus aan de Poolse grens, waar een woudspoornet van zo'n 75 km wordt geëxploiteerd door de „Waldeisenbahn Bad-Muskau”. In dit ontoegankelijke gebied, waar wegen ontbreken, werden in 1895 de eerste rails gelegd en op het hoogtepunt van het hout- en bruinkoolvervoer in de jaren vijftig waren niet minder dan 11 stoomlocomotieven en 550 goederenwagens aanwezig. Na in particulier bezit te zijn geweest, kwam in 1951 dit 60 cm-net onder beheer van de Deutsche Reichsbahn en werden de 8 Heeresfeldbahn-machines als 99.3310-3311 en 99.3313-3318 in de DR nummering opgenomen. Ze waren tussen 1914 en 1919 gebouwd door Borsig, Krauss en Henschel en tussen 1920 en 1956 in Bad Muskau in dienst gekomen, nadat ze voordien op allerlei lijntjes in Oost Europa hadden dienst gedaan. In de laatste jaren is het goederenvervoer sterk teruggelopen en in 1975-76 waren dagelijks nog slechts 2 machines onder stoom. Zodra de volgende ketelkeuring aanleiding geeft tot grote reparaties, is het uit met de pret, en reeds thans hebben zich verschillende museumorganisaties in het westen zich gemeld om in het bezit te komen van één of meer locomotieven.

Reeds één machine verdween naar West-Duitsland, naar de „Dampfkleinbahn Mühlenstroh” een door liefhebbers aangelegde lus in een weide met twee wisselplaatsen en een emplacement met locdepot in het midden, die op 10 juni 1973 werd geopend (in de buurt van Gütersloh). Men heeft vier dienstvaardige stoomlocomotieven, waarvan één, no. 3 de 3318 uit Bad Muskau is, gebouwd in 1918 door Borsig en genaamd „Fürst Pückler” naar de stichter van de Waldbahn in Bad Muskau.

Een andere 60 cm-museumbaan is de 3 km lange „Östra Södermanlands Järnväg” van de Zweedse spoorwegclub. Als eerste museumbedrijf op het vasteland van Europa werd reeds in 1959 met enkele stoomlocomotieven en bijbehorende rijtuigen op het terrein van een steengroeve bij Södertälje gereden. In 1964 kwam de SJK in het ongelooflijke bezit van een 3 km lange normaal-sporige zijlijn van de Zweedse Staatsspoorwegen aan de zeearm Malearen, zuidelijk van Stockholm, Mariefred-Läggesta. Men „nagelde” het baanvak in rekordtijd om op 60 cm en sindsdien wordt elk weekeinde in de zomer een drukke dienst onderhouden, in het hoogseizoen met vier locomotieven onder stoom. Locomotieven en rijtuigen zijn hersteld met een oog voor details, dat zijn weerga niet heeft, en onder de 9 aanwezige machines,



waarvan er 6 rijvaardig zijn, bevinden zich twee Heeresfeldbahn-locomotieven uit 1919.

In Frankrijk bestaan drie 60 cm-museumlijntjes, waarvan de oudste in 1960 werd geopend en bestond uit een nieuw aangelegd traject van 1½ km, oostelijk van Lyon, de „Chemin de fer touristique de Meyzieu”. In de loop der tijd verzamelde men 7 stoomlocomotieven, waaronder één, nr. 4 „Bourgonje”, uit 1916 van Krauss van het Feldbahn-type. In 1970 werd de dienst gestaakt. Er bestaan plannen om het geheel te verhuizen naar een naburig schiereiland in de Rhône, maar mede omdat de CFTM zich intussen is gaan bezighouden met de exploitatie van de toeristische Vivarais-lijn, is van dit voornemen nog niet veel terecht gekomen. De omvangrijkste verzameling 60 cm stoomlocomotieven heeft ongetwijfeld het „Musée des Transports de Pithivier”, zo'n 60 km zuidelijk van Parijs, waar niet minder dan 16 machines bijeen zijn gebracht. Drie dienstvaardige locomotieven worden gebruikt op een ruim 3 km lang lijntje in de wegberm, een overblijfsel van een smalspoornet uit 1892, waarop tot 1951 met reizigerstreinen werd gereden en tot 1965 nog met suikerbieten in de herfst.

Op 23 april 1966 werd de museumlijn geopend, en onder de verzamelde locomotieven bevinden zich twee Feldbahnmachines, waaronder nr. 7 „Jacqueline” uit 1918 van Hartmann en een ongenummerde van Henschel uit 1917.

Letterlijk op historische grond ligt de „Chemin de fer touristique Froissy-Cappy-Dompière” van APPEVA, een kleine organisatie met de weidse naam „Association Picarde pour la Préservation et l'Entretien des Véhicules Anciens”, die langs het Somme-kanaal op een 3 km lang traject van een suikerfabriek sinds 13 juni 1971 met museum-treintjes rijdt. Het 60 cm spoorwegnet van de suikerfabriek van Dompière is een overblijfsel van de veldspoorwegen uit de slag om Verdun en de Somme uit 1916. Nadat het bietenvervoer werd gestaakt, kon de APPEVA een deel in gebruik nemen en vorig jaar werd het bereden traject tot 6 km uitgebreid, waarin zelfs een tunnel is gelegen. Men heeft 8 stoomlocomotieven, de meeste in niet al te beste staat, maar één van de twee dienstvaardige machines is nr. 4, gebouwd door Krauss in 1918, een Feldbahnmachine, afkomstig

Heeresfeldbahn-locomotief, gebouwd door Hartmann, met bijbehorende tender.

van een suikerfabriek. Voorts is nog een Henschel uit 1917 van hetzelfde type aanwezig. Zo zijn, al naar gelang Uw reislust, dichterbij en veraf machines van dit legendarische type nog te zien en het is geen wonder, dat in West-Europa menige organisatie van spoorliefhebbers graag in bezit van zo'n machine zou komen.

J. Pellenbarg
F. v. d. Gragt

Technische gegevens Heeresfeldbahn-locomotieven

Dienstgewicht	12000 kg
Vermogen	60 pk
Leeggewicht	9000 kg
Boring maal slag	240 mm × 240 mm
Wielmiddellijn	600 mm
Totale lengte over buffers	6053 mm
Keteldruk	15 kg/cm ²
Roosteroppervlak	0,42 m ²
V.O. totaal	16,16 m ²
Watervoorraad	2 × 1,1 m ³
Kolenvoorraad	700 kg
Max. snelheid	25 km/h
Trekkraft aan haak	2075 kg
Aangepaste tender (extra)	
Tender	4 assen
Waterinhoud	5 m ³
Kolen	1500 kg
Leeggewicht	4240 kg
Dienstgewicht	11,2 kg