

De Stichting tot Behoud van SmalSpoormaterieel

Een nieuw smalSpoormuseum met een eigen gezicht

Henk Sluijters

Het industriësmalSpoor is – en wellicht dankt het dit aan het eigen weinig opvallende karakter – altijd een weinig belicht onderwerp geweest binnen de spoor- en tramwegwereld, maar de laatste jaren valt er een kentering te bespeuren.

Wellicht is de verklaring dat het voor veel liefhebbers nieuw is of juist dat het industrie-smalSpoor zo snel uitsterft. Wellicht is het vanwege de romantiek, die bij het grote spoor en bij de tram verdwenen is. Wellicht is het ook de handzaamheid van het materieel – je zou bijna spreken van „aaibaarheid” – die het voor liefhebbers aantrekkelijk maakt om iets met smalSpoor te doen. Dat kan in model. Steeds vaker worden op beurzen en manifestaties prachtige smalSpoormodulen getoond. Maar het kan ook in het echt bij een smalSpoormuseum of gewoon met een eigen smalSpoortreintje in de tuin. De Stichting tot Behoud van SmalSpoormaterieel (SBSM), het onderwerp van dit artikel, staat op de drempel van privé-smalSpoor in de tuin naar smalSpoormuseum.

Jongensdroom

Terwijl de grote Nederlandse industriële smalSpoormusea al een respectabele geschiedenis achter de rug hebben – in dit tijdschrift werd al het vijftienvijftigjarige bestaan van de Nederlandse SmalSpoorweg-Stichting (NSS) in Valkenburg ZH (zie Odr 1995-9, blz. 316-321) en het tienjarige jubileum van het Industrieel SmalSpoor Museum in Erica (zie Odr 1995-6, blz. 215-217) beschreven –, is de SBSM een jonge club. Jong ook vanwege de leeftijd van de mensen achter de SBSM (begin dertigers). Oprichter is Arnoud Bongaards uit Amsterdam.

Als elfjarig jongetje raakte hij in de ban van het smalSpoor na een bezoek aan de NSS, toen nog in de duinen bij Katwijk. Helaas moest hij nog een jaar wachten om als medewerker te worden toegelaten. In de organisatie van NSS-voorzitter en oprichter Jan Pellenburg begon hij onderop als duvelstoeijager op de brandweertrein of bij het baanonderhoud in het duin. Al twee jaar later, in 1981, dacht Arnoud Bongaards zijn droom van een eigen smalSpoor(museum) te kunnen verwezenlijken. Steenfabriek De Ruijterwaard in Gameren, bij Zaltbommel, stond op het punt het smalSpoor op te ruimen en ook de continuïteit van het bedrijf stond op de tocht. Met twee (diesel)locomotieven, kipkarren en een spoorlijn van zo'n 75 m leek dit een mooi begin van een werkend smalSpoormuseum. Maar de directie had in deze tijd van koude sneringen in de baksteenindustrie iets anders aan het hoofd dan de jongensdroom van een dertienjarige.

Ontstaan van het museum

In 1990 openden zich nieuwe perspectieven. De familie Bongaards had een woning met grond en een grote loods erbij betrokken in Bruchem, net bezuiden Zaltbommel, en vader Bongaards was genegen ruimte te scheppen voor de hobby van zoon Arnoud. Bij ODS in Hendrik-Ido-Ambacht werd een kleine, oude Jung-diesel locomotief gekocht. Bij ODS stonden toen nog zo'n vijftig locomotieven voor verhuur en verkoop en Arnoud Bongaards beschrijft het gevoel van het jongetje in de speelgoedwinkel dat mag uitkiezen.

De Jung-locomotief was het begin en nu, negen jaar later, is het locomotievenpark uitgegroeid tot acht exemplaren, waarvan de hoofdmoot wordt gevormd door Jung-diesel locomotieven van het type EL110.

De locomotieven komen vooral van heibedrijven, die hun locomotieven al jaren, ongebruikt, in opslag hadden. Met de uitbreiding van het aantal locomotieven groeide ook het aantal medewerkers, zij het niet spectaculair: drie vaste medewerkers en een beginnend medewerker.

De onderneming van één solo-hobbyist werd omgezet in de Werkgroep tot behoud van SmalSpoormaterieel (WSM) en op 30 juni 1997 passeerde de oprichtingsakte van de Stichting tot Behoud van SmalSpoormaterieel, gevestigd te Bruchem en met het postadres in Amsterdam. Met drie vaste medewerkers waren de functies van voorzitter, secretaris en penningmeester snel ingevuld. De functie van penningmeester was daarbij het gemakkelijkst. In de Stichtingskas zit nul gulden; alles bekostigen de medewerkers uit eigen zak.

In Bruchem is ondertussen een heel aardig, kleinschalig smalSpoormuseum gegroeid. Een deel van de loods is ingericht als authentieke smalSpoorloods met veel attributen en gereedschappen die de sfeer van het smalSpoor bepalen: oliekannen, lantaarns, fabrieksplaten, oude gietmallen uit de inventaris van ODS, etc.

Vanuit de loods loopt een smalSpoorlijn van ongeveer honderd meter naar achteren. De lijn ligt langs een sloot en de sporen zijn door het gras grotendeels aan het oog onttrokken. Een locomotief met kipkarren schommelt over het spoor, zoals „dat hoort” bij een steenfabriek. De bezoeker beleeft er het smalSpoor door er met de medewerkers over te praten, maar vooral door actief mee te helpen. Lorries aankoppelen of met handkracht „rangeren” en meerijden op de trein. Wie het aandurft en niet helemaal over twee linkerhanden beschikt, kan ook zelf een locomotief bedienen.

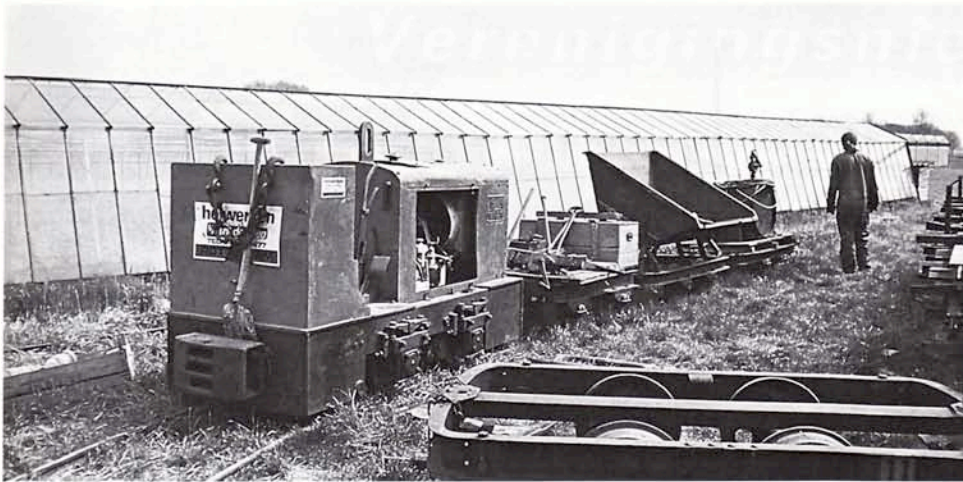
Voor een bezoek aan de SBSM in Bruchem geldt wel het volgende: de smalSpoorverzameling bevindt zich op privéterrein en de medewerkers zijn doorgaans alleen op zaterdagen aanwezig. Aan het eind van dit artikel worden de telefoonnummers genoemd, via welke bezoekers een afspraak kunnen maken.

Beleving van het smalSpoor

Het beleven van het smalSpoor wordt in belangrijke mate bepaald door de filosofie van waaruit de SBSM werkt. Bij industrie-smalSpoor telde slechts bedrijfszekerheid en zeker niet het uiterlijk. Daarom spreekt men bij de SBSM eerder van conserveren dan van restaureren. Bij conserveren gaat het om schoonmaken en het voorkomen van (verder) verval. Roest moet worden bestreden, maar deuken en butsen worden niet systematisch weggewerkt. Immers zo zagen de locomotieven en lorries er ook uit toen ze nog echt in gebruik waren. De uitstraling van een wérktreintje moet blijven. Veel werk maakt de SBSM van het opbouwen van een collectie lorries en wagens. Immers, de



Zelfgebouwde motorlocomotief met eencilindermotor type Petten rijdend op een spoorwijdte van 500 mm. Bruchem, 28 april 1998. Foto: Henk Sluijters.



Een Jung-locomotief, afkomstig van heibedrijf Nederveen in Rotterdam, met een werktrein. Bruchem, 28 april 1998. Foto: Henk Sluijters.

lorries waren voor het smalspoor meer beeldbepalend dan de locomotieven. Er zijn kipkarren, platte lorries uit de houtindustrie en de tuinbouw, schamellorries voor het vervoer van heipalen, etagewagens voor ongebakken stenen, kalkzandsteenwagentjes en een lorie met een bankje voor reizigersvervoer. Absolute „toppers” in de collectie zijn een platte lorie, gebouwd door Machinefabriek Gebr. Fiege in Haarlem in 1892, een lorie met bascule, meer dan honderd jaar geleden gebouwd door Fairbanks in Engeland, en een weegbrug met bijpassende rongenwagen, afkomstig van een houtimpregneerbedrijf.

Niet onbelangrijk zijn verder de eerder genoemde attributen, maar ook de materialen om lorries mee te beladen, zoals ongebakken stenen, hout en veilingkistjes. De Stichting beschikt over veel documentatie, die op aanvraag kan worden ingezien.

Op zoek naar een andere locatie

Een smalspoormuseum op privéterrein heeft zijn voordelen. Men kan er ongestoord met de smalspoorhobby bezig zijn, maar er zijn ook nadelen, tenminste wanneer de eigenaar van het terrein en de eigenaar van het smalspoormuse-

um niet dezelfde zijn. Nu is de welwillendheid van de eigenaar van het terrein, Bongaards sr., erg groot, maar ook hij heeft weleens gedacht aan de mogelijkheid op termijn te verhuizen. Als die verhuizing betekent dat de SBSM op straat komt te staan, is dat een belemmering. Daarom is de SBSM gaan uitkijken naar andere locaties.

Er is nu na een aantal afwijzingen en mislukkingen elders een project in ontwikkeling met een zeer serieuze kans van slagen. De onderhandelingen, ook op het gebied van bouwvoorwaarden en milieu-eisen, bevinden zich in een afrondend stadium. Maar de medewerkers van de SBSM weten van „de huid” en „de beer” en wagen zich dus nog niet aan concrete uitspraken over waar en wanneer.

Overigens wil de SBSM ook op een nieuwe locatie werken op basis van de huidige filosofie. De kleinschaligheid zal zeker gehandhaafd blijven en ook de hang naar authenticiteit. Ook op de nieuwe locatie wil men het „smalspoor beleven” voorop laten staan. Wat de medewerkers van de SBSM willen vermijden, is dat het museum dermate grootschalig en dus duur wordt dat men afhankelijk wordt van de inkomsten uit rijdagen en dus financieel afhankelijk wordt van het publiek. „Publiek” is in Bruchem welkom en zal ook op een nieuwe locatie welkom zijn, maar de SBSM mikt daarbij meer op de (smal)spoorliefhebber dan op het gezin dat iets zoekt voor een dagje uit. □

Voor wie een bezoek wil afspreken bij het SBSM in Bruchem, volgen hier telefoonnummers: A.J. Bongaards (020) 6239101 en J. Frijs (071) 4028655.

Materieeloverzichten België

Stand 1 januari 1999

Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen

- 628 elektrische treinstellen: 129, 130, 132, 133*, 134-137, 138*, 139-141, 143, 145*, 146, 147, 148*, 150; 153-171, 172*, 174-198, 199*, 200-210, 212-270; 301-324, 327-342, 343*, 344-440; 441-490; 501-515; 595-600; 601-655, 657-782; 801-844; 901-952; 4301-4307, 4321, 4322
- 14 elektrische treinstellen voor postvervoer: 961, 962, 964-975
- 355 elektrische locomotieven: 1181-1192; 1201-1212; 1301-1305; 1501-1505; 1601-1606, 1608; 1801*, 1803*, 1805, 1806; 1901; 2001-2019, 2021-2025; 2101-2129, 2131-2160; 2201-2218, 2220-2250; 2301-2381; 2501-2514; 2551-2558; 2601-2615, 2617-2635, 2701-2760
- 16 dieselmotorrijtuigen: 4402-4408, 4410; 4501, 4502, 4504-4506, 4508-4510
- 266 dieselelektrische locomotieven (lijndienst): 5101-5105, 5107-5118, 5120-5125, 5127-5136, 5138-5150, 5152, 5154-5158, 5160, 5162, 5164, 5166-5168, 5170, 5172-5175, 5177, 5178, 5180-5183, 5185, 5186, 5189, 5193; 5201, 5205, 5209, 5211, 5212, 5214-5217; 5301-5309, 5311-5316, 5318-5320; 5401, 5403, 5404, 5407; 5501-5515, 5517-5519, 5521, 5523-5527, 5528*, 5529-5536, 5537*, 5538-5541; 5905, 5916, 5917, 5926, 5936, 5939, 5941, 5946, 5947, 5950; 6201-6205, 6207, 6210-6214, 6215*, 6216-6225, 6227-6231, 6233-6238, 6240-6257, 6260-6264, 6266-6269, 6271, 6273-6275, 6277, 6278, 6281-6289, 6291-6299, 6301-6307, 6309, 6311-6317, 6319-6326, 6328-6331, 6391-6393
- 314 diesellocomotieven (rangeerdienst): 7001-7005; 7102, 7103; 7301-7395; 7401-7410; 7501-7506; 7601-7625; 8001, 8002, 8006, 8007, 8009, 8011, 8012, 8018, 8020, 8025, 8027, 8031-8035, 8037, 8040, 8045-8047, 8049-8053, 8055, 8058, 8059, 8061, 8062, 8064-8069; 8201-8275; 8426, 8428, 8429, 8431-8435, 8437, 8439, 8440, 8442-8444, 8447, 8448, 8450-8458, 8460-8470; 8501-8507, 8509-8522, 8524, 8525
- 48 locomotoren: 9101, 9105-9112, 9115-9119, 9121-9128, 9130, 9132, 9134-9138, 9140, 9142, 9144, 9146-9160; 9209

Van de diesel(rangeer)locomotieven rijden voor departement infra: 6203, 6215, 6241, 6242, 6252, 6257, 6263, 6266, 6273, 6275, 6286, 6287, 6289, 6303, 6305,

6309, 6312, 6314, 6316, 6317, 6320, 6326, 6329, 6330; 8426, 8429, 8431-8435, 8437, 8439, 8442-8444, 8447, 8448, 8450, 8451, 8454-8458, 8460, 8465; 9105, 9108, 9119, 9121, 9122, 9125, 9127, 9128, 9134, 9140, 9142, 9149, 9150, 9154.

Van de diesellocomotieven rijden voor TUC-Rail: 5501, 5504, 5506, 5507, 5509, 5511, 5512, 5514, 5517, 5524, 5527, 5530, 5532, 5534, 5539; 5905, 5916, 5917, 5926, 5936, 5939, 5941, 5946, 5947, 5950; 6205, 6246, 6250, 6251, 6255, 6262, 6269, 6283.

De 5404 rijdt officieus onder nummer 204.004 en is de enige met de originele ronde neuzen. De 1301-1305 rijden nog niet in de normale dienst. De rangeerlocomotieven 8440 en 9209 behoren tot het dienstmaterieel van respectievelijk Antwerpen Dam en CW Salzannes en zijn onttrokken aan de normale dienst. Hetzelfde geldt overigens ook voor de wel al uit het materieeloverzicht geschrapte locomotieven 5106, 5126 (te Merelbeke), 5171 (Antwerpen Dam) en 5945 (Lier), die als verwarmingsmachine dienen. De Thalys-stellen 4321 en 4322 zijn eigendom van de DB, maar geïmmatriculeerd bij de NMBS. Met een * gemerkt materieel staat officieel terzijde.

Rijvaardig historisch materieel

- 3 stoomlocomotieven: 1.002, 12.004, 29.013
- 1 elektrisch treinstel: 213.012+212.211+215.205+217.012
- 2 elektrische locomotieven: 101.012 (ex-2912), 2802
- 2 dieseltreinstellen: 551.48, 4006
- 2 diesellocomotieven (lijndienst): 201.101 (ex-5910), 6041

In dit overzicht is alleen het tractiematerieel opgenomen, exclusief afzonderlijk genummerde dienstvoertuigen.

Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

Reizigersmaterieel tram

- 51 dubbelgelede tweerichtinglagevloertrams: 2001-2051
- 69 vierassige motorrijtuigen type PCC: 7003-7009, 7011, 7012, 7016, 7017, 7020-7022, 7026-7031, 7033, 7035-7039, 7041-7043, 7045, 7052-7055, 7057.