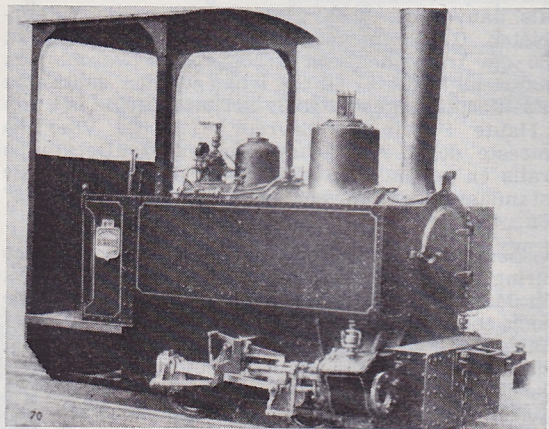


De geschiedenis van Decauville Ainé

Waarschijnlijk heeft in de jaren 1870 tot 1890 geen enkele firma zo veel bijgedragen tot de ontwikkeling van zeer lichte smalspoorwegen als de Franse firma Decauville Ainé. Deze firma had aanvankelijk geen enkele relatie met deze branche. De firma is in 1854 opgericht door Armand Decauville als een concern van distilleerderijen met een fabriek te Petit Bourg bij Corbeil. Hier werd distilleerapparatuur vervaardigd en gerepareerd. Het was Armands oudste zoon Paul, vandaar Ainé oftewel senior achter de naam, die in 1875 een smalspoorbaan ontwierp, bestaande uit zeer lichte opneembare rails. De bedoeling hiervan was het transport van de oogst van het suikerbietenareaal van de firma naar de fabrieken te vereenvoudigen. Dit werd zo'n succes dat andere firma's hem verzochten dergelijke smalspoorbanen voor hen te vervaardigen.

Direct daarna fabriceerde de fabriek uitsluitend licht opneembaar spoor en wagens met een spoorwijdte van 40, 50 en later 60 cm. In 1876 werden deze produkten op verschillende tentoonstellingen in Frankrijk getoond. Het resultaat was vijf gouden medailles. In Gent in België verwierf zij een speciale prijs en in Zweden op de landbouwcongrestententoonstelling te Norrköping ontving zij een eerste prijs. Twee jaren later werden ter gelegenheid van de „Exposition Universelle” in 1878 voor de eerste maal compleet gemonteerd-



Decauville-locomotief voor 500 mm spoorwijdte.

de smalspoorrailelementen alsmede goederenwagens en eenvoudig gebouwde rijtuigen ingezonden.

Op dit tijdstip trokken de successen van Decauville de aandacht van de eveneens Franse firma's Cail en Couillet. Deze brachten lichte „B” type stoomlocomotieven met een spoorwijdte van 60 cm op de markt. Prompt antwoordde Decauville hierop met een eigen ontwerp stoomlocomotief, eveneens van het „B” type met een dienstgewicht van 2500 kg en een spoorwijdte van 50 cm. Deze werd gevolgd door 60 cm spoor stoomlocomotieven met een dienstgewicht van 4, 6 en $7\frac{1}{8}$ ton alsmede variaties van de typen Mallet en Pêchot-Bourdon ¹⁾.

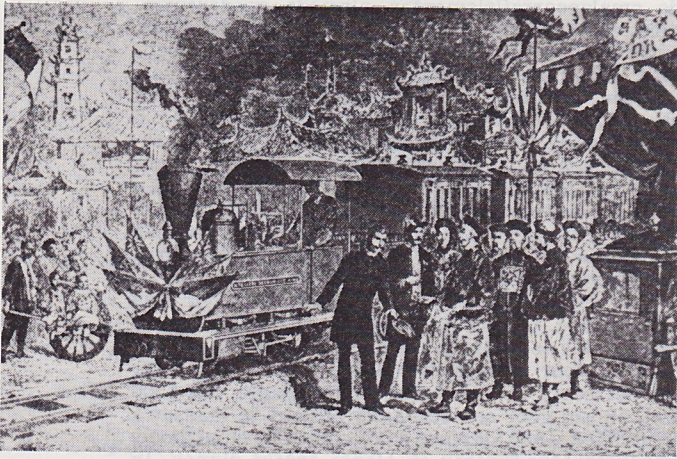
Het resultaat van deze tentoonstellingen was verbluffend. Orders kwamen uit alle delen van de wereld, b.v. een order voor 100 km spoor en uitrusting voor Turkestan, 65 km voor Tunis waar dit het begin was van een net ter lengte van 1500 km, 56 km voor een Italiaans projekt te Massawa in Eritrea. Ook kwamen voor militaire smalspoorbanen in Madagascar en Hanoi orders binnen. In de agrarische sector bestelde de British Australian Sugar Co. 521 km spoor, 6 locomotieven en 1450 wagons voor suikerriettransport. Voor Portoricaanse plantagespoorwegen kwam een order binnen voor de levering van 300 km spoor en verdere uitrusting.

Zeer interessant was een order van het Britse Gouvernement voor de levering van draagbare raillementen en stoomlocomotieven voor militair gebruik. Een eis was dat spoor, locomotieven en verdere uitrusting op de rug van olifanten konden worden vervoerd. Teneinde dit mogelijk te maken, konden de locomotieven in twee delen worden uiteengenomen.

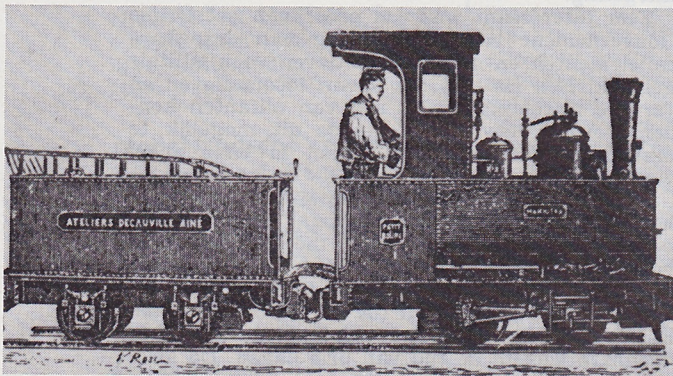
De firma Decauville legde in 1888 ter gelegenheid van het „Concours Regional de Laon” de eerste 60 cm smalspoorbaan die geschikt was voor het transport van passagiers. Deze baan was 2,5 km lang en verbond het station met de stad Laon. Het hoogteverschil tussen beide eindpunten bedroeg 100 m. De baan werd gelegd langs de openbare weg in de tijd van drie dagen. De locomotief die Decauville voor deze baan gebruikte, was een, uiteraard, door hem gebouwd type Mallet B-B. Deze was in staat, drie geladen vierassige

¹⁾ Het type Pêchot-Bourdon locomotief is een uitvinding van de Franse artillerie-officieren Pêchot en Bourdon ten behoeve van de smalspoorbanen van het Franse leger in de forten te Belfort, Epinal etc. Uiterlijk leken zij op Fairly patent locomotieven, met dien verstande, dat de Pêchot-locomotieven voorzien waren van één vuurkist i.p.v. twee wat bij Fairlylocomotieven het geval was.

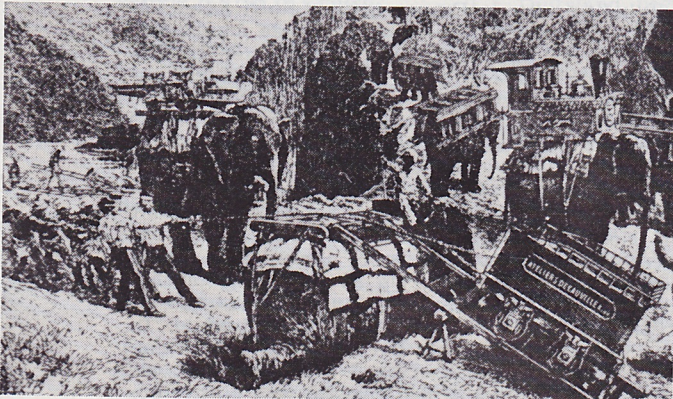
Gedurende de Eerste Wereldoorlog werden zij in groten getale ingezet aan het westelijk front in Noord Frankrijk. Daar de Franse industrie overbelast was, werden grote aantallen in Engeland en de VS besteld. Op 24 april 1915 leverde de Amerikaanse firma Baldwin 100 stuks van dit type, die op 1 februari 1915 waren besteld. In het Verkehrsmuseum te Dresden bevindt zich nog een zeer goed geconserveerd exemplaar dat als oorlogsbuitlocomotief behulpzaam was bij het opruimen van de ruïnes van de stad Maagdeburg na de Tweede Wereldoorlog.



Opening van de Decauville-spoorweg Tien-Tsin—Tsching-Yang op 20 november 1886 (spoorwijdte 600 mm).



Uitneembare locomotief zoals door Rusland gebruikt voor de oorlogvoering in Turkestan.



Engels militair vervoer van dezelfde locomotief als hierboven per olifant in Afghanistan.

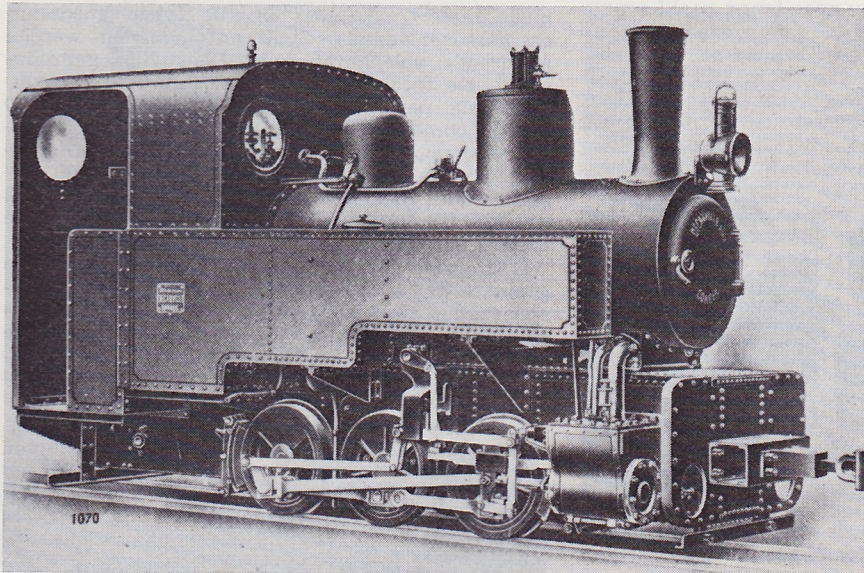
rijtuigen met een bruto gewicht van 12 ton te vervoeren. Deze rijtuigen waren de z.g. „Baladeuses”, open rijtuigen voor 24 personen plus 8 staanplaatsen.

Het volgend jaar begon Decauville's eerste serieuze activiteit op het gebied van het personenvervoer en wel op het terrein van de Parijse wereldtentoonstelling in 1889. Hij installeerde en exploiteerde een 3 km lange, dubbelsporige smalspoorbaan bestaande uit opneembare raillementen van 5 m lengte en een spoorwijdte van 60 cm. Op het tentoonstellingsterrein waren 5 stations gesitueerd. Het rollend materieel bestond uit 10 malletlocomotieven van het type dat reeds eerder in Laon dienst deed alsmede uit eerste, tweede en derde klas tweeassige en bogie-personenrijtuigen.

Deze kleine spoorweg bleek zo'n succes dat Decauville begon met het aanleggen en exploiteren van lichte smalspoorbanen teneinde de gebruikswaarde hiervan aan te tonen. In deze tijd waren echter alleen de 75 cm en de meterspoorwijdte wettelijk in Frankrijk toegestaan voor lokale en interlokale tramwegen. Decauville vroeg bij het Ministerie van Verkeer vergunning om ook spoorwegen met een spoorwijdte van 60 cm te mogen exploiteren. Dit werd toegestaan en de firma verkreeg een concessie voor de aanleg van twee tramwegen. Deze waren de C.F. de Caen à Dives et Luc sur Mer (Calvados) en de tramweg Pithiviers à Toury (Loiret). Een deel van deze laatste baan is momenteel nog als museumbaan in gebruik. Beide lijnen werden door deskundigen uit die tijd hogelijk geprezen wegens de bruikbaarheid als tramweg over banen van 60 cm spoor. Dit gebeurde in 1890.

Decauville was echter geen succesvol exploitant van tramwegen. De TPT werd zelfs tijdelijk stilgelegd toen de resultaten tot financiële moeilijkheden leidden. Het nut van de 60 cm tramwegen was echter onomstotelijk bewezen zoals de lijn Caen à Dives die later uitgroeide tot de C.F. du Calvados met een netlengte van 141 km. Ondanks de vroegere financiële moeilijkheden bij de TPT heeft deze bewezen van groot nut te zijn geweest. Als een „Régie Départementale” werkte hij zeer efficiënt zodat tot 1952 een passagiersdienst kon worden onderhouden. Na 1952 deed hij nog enkele jaren tijdens het seizoen met groot succes dienst als aanvoerlijn voor grote hoeveelheden suikerbieten. Gebleken was dat uit efficiency-oogpunt, 60 cm tramlijnen een groot succes waren. Een aanzienlijk aantal 60 cm lijnen werden daarna in Frankrijk aangelegd zoals het uitgebreide net van „Haute Savoie en Lavreur” (Tarn). Voor de meeste dezer maatschappijen leverde Decauville rails en rollend materieel zoals de inmiddels als standaardlocomotieven aangeduide typen „B2t” en „C2t”.

Decauville smalspoorwegen genoten in militaire kringen inmiddels grote bekendheid. Hun gebruik in Marokko, reeds eerder genoemd, ontwikkelde zich tot een net van 1500 km strategische militaire spoorwegen. Dit maakte het tevens mogelijk dat het binnenland werd ontsloten zodat nieuwe bewoners zich daar konden vestigen. Het locomotievenpark was het resultaat van de laatste ontwikkelingen dezer machines op 60 cm spoor. Het bestond uit machines van het type 2B en C met



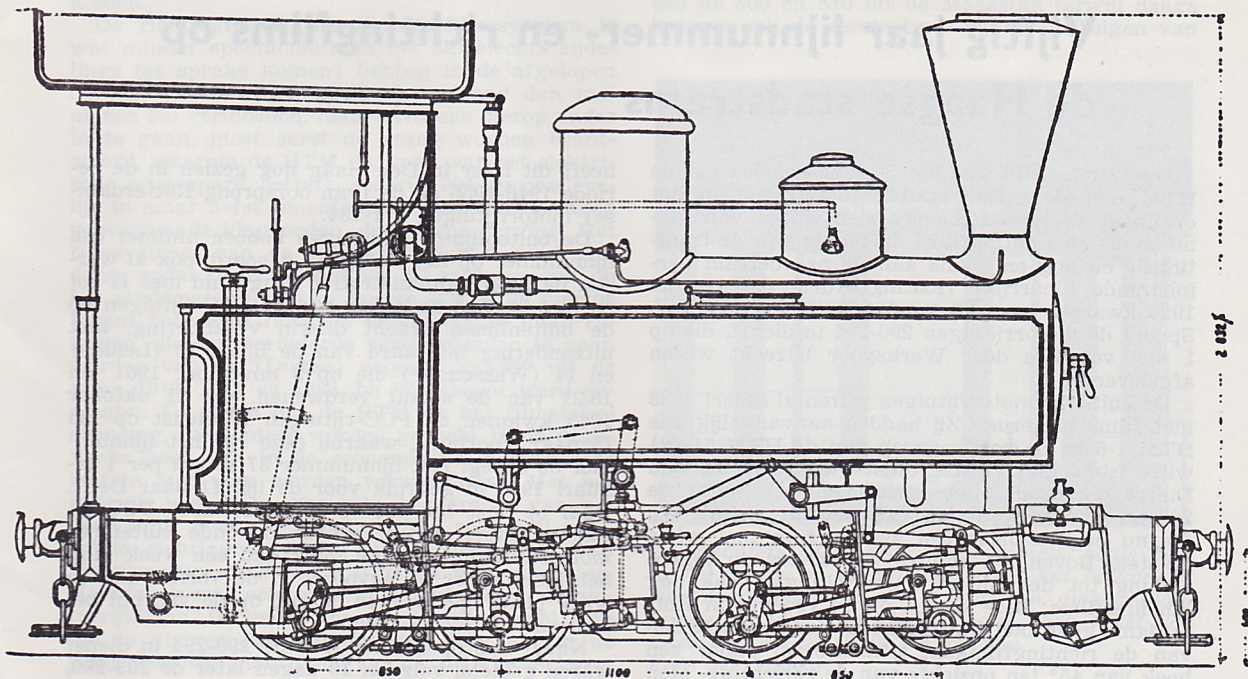
Decauville - locomotief van het Franse leger (1914-1916) voor 600 mm spoorwijdte.

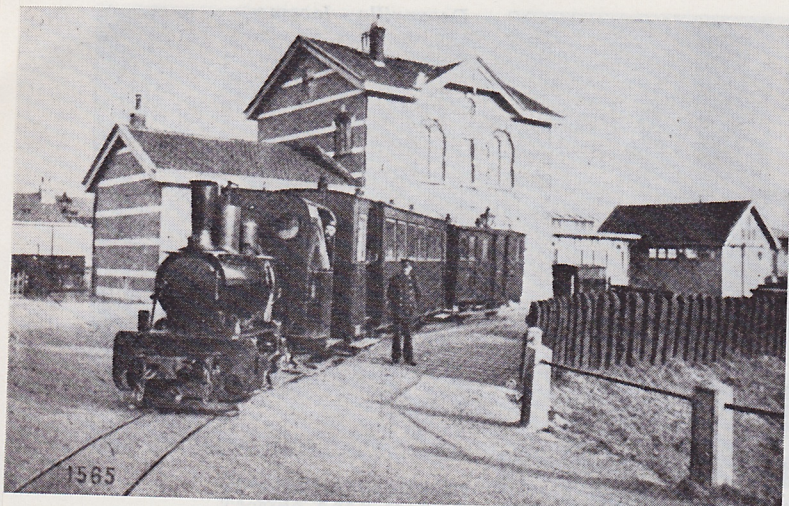
*Tekening onder:
Mallet-locomotief voor 600 mm spoorwijdte.*

een dienstgewicht van 24 ton en C + C mallets van 16 ton. Verder waren er bogierijtuigen van grote capaciteit en zeer elegante salonrijtuigen.

Marokko was echter niet het enige afzetgebied van Decauville. Een standaard „Ct” loc, met een ledig gewicht van 5 ton werd ontwikkeld voor militair gebruik te velde alsmede standaard bogiegoederenwagens van 10 ton en tweeassige open en gesloten goederenwagens van 5 ton. Gedurende de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) waren 320 stuks van deze „Ct” locomotieven in gebruik. Decauville produceerde de helft van de 700 locomotieven,

de 6000 goederenwagens en 3000 km lichte rails, die door de Franse troepen aan het westelijk front werden gebruikt. Een grote rol speelde het Decauville materieel na deze oorlog bij de opbouw van de door de oorlog vernielde gebieden in Noord Frankrijk. Ongeveer een twintigtal door de oorlog zwaar beschadigde tramlijnen in het frontgebied werden door 60 cm Decauville materieel gedurende enkele jaren gaande gehouden en zij bewezen zeer goede diensten. Het na de oorlog overbodig geworden rail- en tractiematerieel werd als surplusmaterieel aan particuliere firma's





Decauville-locomotief op de stoomtramweg Hansweert—Vlake (spoorwijdte 750 mm).

verkocht, hoofdzakelijk voor gebruik in de industrie, de agrarische sector en de steenkolenmijnen.

Opgemerkt dient te worden dat Decauville zich later niet alleen beperkte tot het vervaardigen van 60 cm smalspoormaterieel. Sinds 1890 produceerde hij eveneens een groot aantal meter- en normaalsporige stoom- en diesellocomotieven, als-

mede motortreinstellen en alle typen goederen- en personenwagens. Zelfs automobielen werden gedurende vele jaren door Decauville geproduceerd. De totale produktie van Decauville gedurende de periode 1877 tot 1953 bedroeg 2200 stoomlocomotieven. Van 1934 tot 1946: 150 verbrandingsmotorrijtuigen, 35 elektrische motorrijtuigen voor diverse spoorwijdten, alsmede 90 diesellocomotieven. Gedurende de periode 1935-1962 werden honderden uitrustingen voor elektrische treinstellen vervaardigd.

Belangrijk is echter het feit dat Decauville de grootste pionier is geweest voor de 60 cm smalspoorbanen, niet zozeer voor het personentransport als wel voor de landbouw, plantages en de industrie. Dit bewijst het feit dat over de gehele wereld 60 cm smalspoorbanen als „Decauvillebanen” bekend staan.

Opmerkelijk is het dat in Nederland, in tegenstelling tot andere landen, Decauville-producten geen grote rol hebben gespeeld. Alleen de 75 cm sporige tramlijn Hansweert—Vlake bezat 2 Decauville-locomotieven, gebouwd in 1912 en in dienst gesteld in 1913. Zij deden daar dienst tot de opheffing in 1933. Ook bij het Geniekorps van de Nederlandse Landmacht is een machine van Decauville in bedrijf geweest. Deze machine, gebouwd in 1891, heeft in 1892 dienst gedaan bij schietproeven in het duingebied te Schoorl. Daarna heeft de machine op de Genielijn te Soesterberg gereden, tot en met de Eerste Wereldoorlog. Hij is afgevoerd in 1918. Zie hiervoor OdR 1969-8, blz. 143 en 1975-10, blz. 227.

J. Pellenberg

Vijftig jaar lijnnummer- en richtingfilms op de Haagse stadstrams

Op 12 mei 1976 was het 50 jaar geleden dat de HTM met de eerste stadsmotorrijtuigen in het openbaar verscheen die voorzien waren van lijnnummer- en richtingfilms, in plaats van de traditionele en nog enigszins aan de paardetram herinnerende kleurrijke richtingborden. Op 12 mei 1926 kwamen namelijk op lijn 9 (Kurhaus—Holl. Spoor) de motorrijtuigen 290-294 in dienst, die op 1 mei voordien door Werkspoor Utrecht waren afgeleverd.

De buitenlijnmotorrijtuigen waren al sedert 1923 met films uitgerust. Zij hadden aanvankelijk (de HTM 1-6 en de eerste groep van de HTM 51-80) witte films met zwarte tekst (waardoor zij hun Duitse oorsprong niet verloochenden), maar de 290-ers hadden van meet af aan films zoals wij die nu nog kennen: een zwarte film met witte teksten. Bovendien hadden de 290-ers, in tegenstelling tot de buitenlijnmotorrijtuigen, ook nog lijncijferfilms; deze waren op de vroeger in Rotterdam gebruikelijke methode aan weerszijden van de richtingfilmkast gemonteerd, onder een hoek van 45° ten opzichte van de rijrichting. Men

heeft dit later in Den Haag nog gezien in de periode 1946-1955 op de (van oorsprong Rotterdamse) motorrijtuigen 171-184.

De buitenlijnmotorrijtuigen hebben nimmer een lijnnummer op het materieel gevoerd, ook al werden de lijnen administratief aangeduid met I1 tot en met I4. Pas de komst van de PCC-rijtuigen op de buitenlijnen bracht daarin verandering, met uitzondering uiteraard van de lijnen I2 (Leiden) en I4 (Wassenaar) die op 9 november 1961 om 18.21 van de straat verdwenen. Op 21 oktober 1963 kwamen de PCC-rijtuigen in dienst op lijn I3 naar Voorburg, waarbij deze lijn het lijnnummer 36 kreeg. Het lijnnummer 37 kwam per 1 januari 1965 in gebruik voor de lijn I1 naar Delft. Daar op deze lijn pas op 9 januari 1965 PCC-rijtuigen gingen rijden, hebben de oude buitenlijnmotorrijtuigen nog iets meer dan een week lang het lijnnummer 37 gevoerd, in de vorm van een witte plaat met zwarte cijfers, op de voorpui bevestigd.

Nadat dus op 12 mei 1976 de 290-294 in dienst waren gesteld, volgden 10 dagen later de 295-299,