

# Stoomtreinen in De Efteling

## Sporen in sprookjesland

Wie kent niet De Efteling? Geopend in 1952, heeft dit bij Kaatsheuvel gelegen recreatieoord, waar op een 250 ha groot terrein naar de ideeën van Anton Pieck een fantastische sprookjeswereld tot werkelijkheid is geworden, sedertdien ruim 30 miljoen bezoekers getrokken.

We willen hier niet op bezoek gaan bij Doornroosje, die in haar kasteel in diepe slaap ligt te wachten op haar prins die haar wakker zal kussen, noch betreden we het spookslot, waar een huiveringwekkende griezelwereld zich voor ons opent. Ook laten we ons niet – als in de dagen van weleer – rondraaien in de prachtige stoomcarroussel uit grootmoeders tijd en we gaan – hoe node ook – voorbij aan de Python, de reuzen-achtbaan, die in de meest letterlijke zin een adembenemende belevenis is.

Nee, in het kader van dit maandblad richten we de aandacht op een attractie die zich horizontaal en in rustiger tempo voortbeweegt „op de rails”.

Tegen het einde van de jaren zestig kwam de wens op om voor de talrijke bezoekers een treintje te laten rijden langs de uitgestrekte buitenrand van het terrein. Het moest er een zijn dat paste bij de nostalgische sfeer, die in De Efteling heerst.

Een gelukkige omstandigheid was dat in die tijd bij de Steenfabriek „Ijsseloord” in Arnhem een stoomlocomotiefje voor 60 cm spoor beschikbaar was, dat daar sedert 1911 onder de naam AAGJE had dienst gedaan. (zie OdR 1982 - 5, blz. 134 en 135). Door bemiddeling van de heer J. Pellenburg, de grondlegger van de Nederlandse Smalspoorweg Stichting, kwam de in 1911 door Orenstein & Koppel (fabr. nr. 4930) gebouwde machine in het bezit van De Efteling. Bij de heer K. A. Neve (zie OdR 1973-3, blz. 47) kreeg hij een totale opknopbeurt, bij welke gelegenheid het uiterlijk werd aangepast aan

de nieuwe omgeving. Om het beeld van een „echte” locomotief op te roepen werd, met gebruikmaking van wielen van oude mijnkarren, in de werkplaats van De Efteling een losse kolentender vervaardigd. In verband daarmee werden de achterwand van het machinistenhuis en de kolenbunkers verwijderd. Op 21 maart 1968 maakte het locomotiefje, donkergroen geschilderd en nog steeds getooid met de naam AAGJE, zijn eerste proefrit.

In de loop van dat jaar bouwde men in eigen beheer een zestal open rijtuigjes, die ieder aan 18 passagiers plaats bieden.

Inmiddels was ook begonnen met de aanleg van de hoefijzervormige baan. Hiervoor had men van een Belgische aannemer een grote partij zware Cockerill-rails, daterend uit 1914, kunnen overnemen. De railstaven van 12 meter lengte zijn bevestigd op 16 hou-

ten dwarsliggers, waardoor een uiterst solide constructie is verkregen. Omdat de locomotief met tender aan beide eindpunten moet kunnen keren, werden daar driehoeksspooren gelegd.

Met Pasen 1969 kon het treintje feestelijk in gebruik worden genomen en sindsdien pendelde het tijdens het seizoen, tot begin oktober, dagelijks heen en weer. Al gauw vormde het een van de grote attracties van het park. Drommen bezoekers stonden vaak in lange rijen op de stationnetjes aan de eindpunten op hun beurt te wachten om een ritje te kunnen maken.

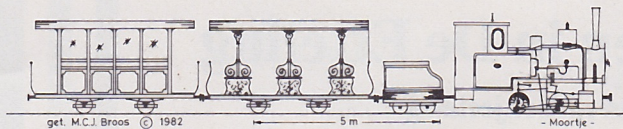
Het aanhoudende succes was na een paar jaar voor de directie van het park aanleiding om te trachten een tweede treintje op de baan te brengen, om zo een meer frequente dienst te kunnen rijden.

Bij een sloper in Brussel ontdekte men een Orenstein & Koppel-machientje (fabr. nr. 2697, bouwjaar 1908 en geleverd aan de fa. Piette & Joseph) dat ooit betere tijden had gekend in dienst van een aannemer, maar dat op dat moment niet veel meer was dan een roestige hoop oud ijzer. Toch werd tot de koop besloten. In een anderhalf jaar durend herstelprogramma maakte de Technische Dienst van De Efteling in eigen werkplaats er weer een „Pieckfijn” locomotiefje van, eveneens met bijpassende kolentender. Ter vervanging van de oude, afgekeurde ketel leverde de Tilburgse ketelfabriek Hagoort een nieuwe stoomketel (fabr. nr. 159941). Ook hier werd de achterwand van het machi-

*Het in 1974 gebouwde treinstel, bestaande uit open en gesloten rijtuigen met de locomotief „Aagje” op de spoorbaan in De Efteling, op 600 mm spoorwijdte; 19 juli 1982.*

*Foto M. C. J. Broos (1383.3490 A)*





**Technische gegevens van de locomotieven**

	Moortje	Aagje	Neeffe
stoomspanning, kg/cm <sup>2</sup>	12	12	12
ketelmiddellijn inw., mm	700	660	585
aantal vlampijpen	47	41	41
totaal verwarmd opp., m <sup>2</sup>	13,6	10,6	7,2
roosteroppervlakte, m <sup>2</sup>	0,36	0,30	0,31
cilindermiddellijn, mm	200	200	350
slagengte, mm	250	250	300
drijfwielmiddellijn, mm	550	550	450
radstand, mm	1100	1000	1000
stoomverdeling, systeem	Koppel patent	Koppel patent	Wal-schaerts
watervoorraad, m <sup>3</sup>	0,5	0,5	0,734

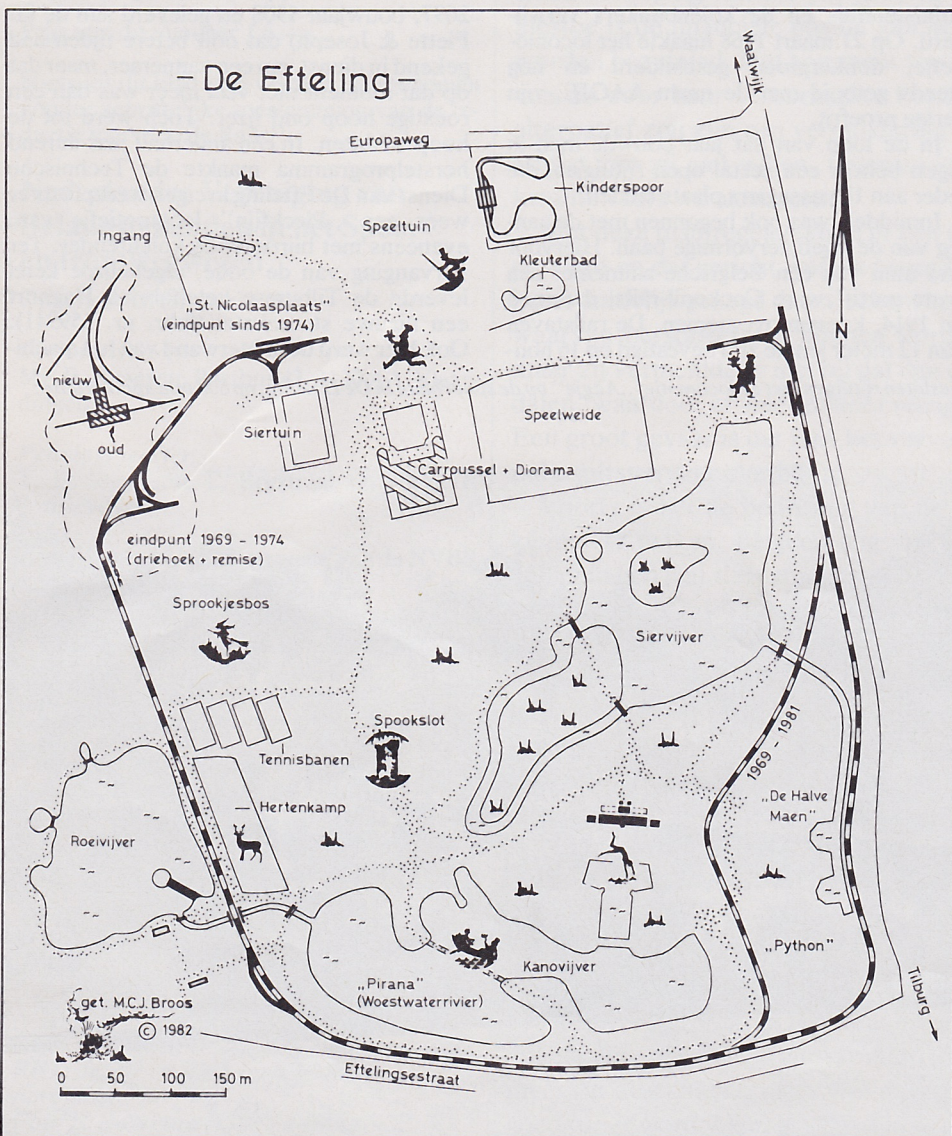
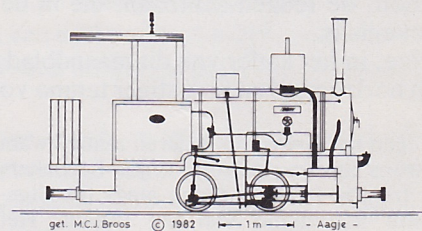
nistenhuis verwijderd, maar – anders dan bij AAGJE – bleven de kolenbunkers op hun oorspronkelijke plaats gehandhaafd. Vanwege zijn zwarte kleur werd de locomotief MOORTJE gedoopt.

Voorts werd een tweede treinstel geconstrueerd, ditmaal bestaande uit vier open wagentjes van het reeds bestaande model en twee dichte rijtuigen, die sterk doen denken aan het bekende Vicinaux-type van de Belgische Buurtspoorwegen. In De Efteling-uitvoering kunnen zij 12 passagiers op langsbanken vervoeren.

Bovendien onderging de baan een uitbreiding. Het westelijk gelegen eindpunt werd vervangen door het sfeervolle station aan de Sint Nicolaasplaats, dicht bij de hoofdingang, en halverwege het traject kwam een wisselplaats.

Bij de aanvang van het seizoen 1974 kon

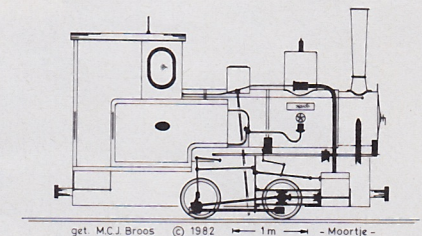
De Efteling met zekere trots aankondigen, dat er nu twee stoomtreinen door het park boemelden. Sedertdien wordt in normaal bedrijf een halfuurdienst onderhouden. Het treinpersoneel kan per telefoon het juiste vertrektijdstip afstemmen, waardoor men elkaar tegelijkertijd op de wisselplaats ontmoet. De rit over het bijna 2 km lange traject duurt ruim 10 minuten. Terwijl de locomotief



aan het eindpunt driehoek (en op het station Sint Nicolaasplaats water neemt), wisselen de aangekomen en de aspirant-passagiers van plaats, waarna een nieuw ritje kan beginnen.

De dagelijkse leiding van het spoorbedrijf – want dat kan men het zeker noemen – berust bij de chef-machinist H. J. A. A. Meeuwsen, een man die met hart en ziel verknocht is aan „de stoom” en die in zijn vrije tijd dan ook een prachtige 2B-stoomloc naar engels voorbeeld voor 5 inch spoorwijdte heeft gebouwd. Hij wordt bijgestaan door twee seizoen-machinisten en enkele vakantiewerkers als treingleider.

Om zoveel mogelijk de authentieke sfeer te bewaren, heeft men er – ondanks de hoge



kolenprijzen – bewust van af gezien om over te gaan op oliestook. Per seizoen worden ruim 90 ton kolen en ongeveer 10 vaten smeerolie verbruikt. Elke trein legt per dag een kleine 30 km af en op drukke dagen worden wel drieduizend reizigers vervoerd.

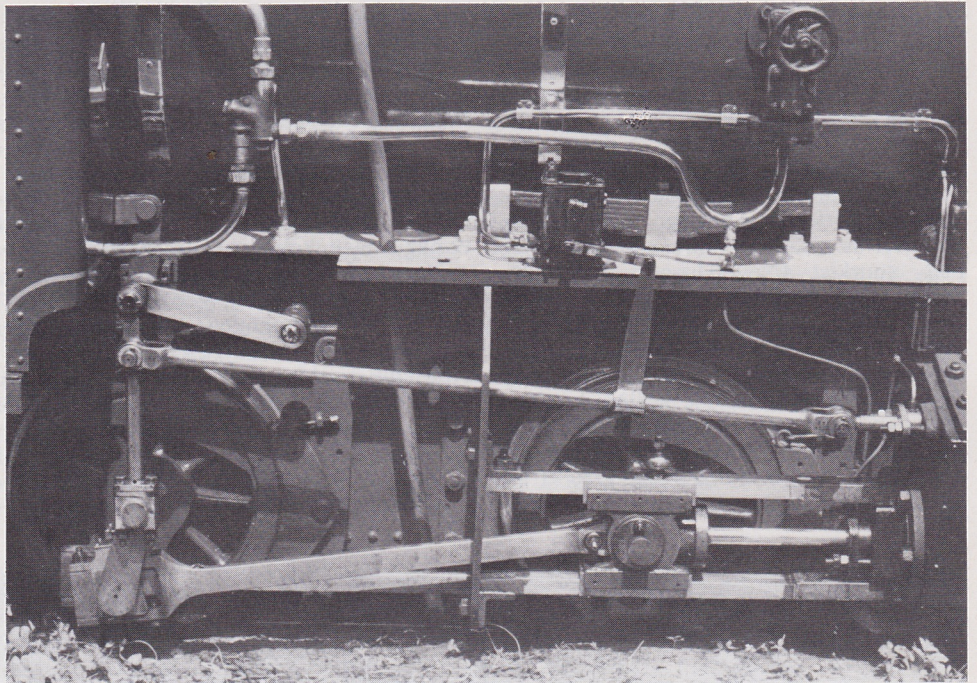
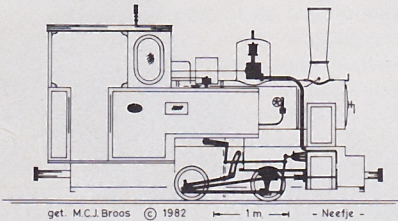
De locjes hebben een hele hijs aan de trein van meer dan 25 ton, die geheel op de handrem van de locomotief moet worden afgeremd. Zorgvuldig onderhoud is een eerste vereiste voor een ongestoorde exploitatie.

De dienst begint 's morgens in de remise om 7.30 uur. Om de twee dagen wordt daar

*Hoewel de namen van de locomotieven van de „Efteling” nogal jeugdig klinken, is Aagje al 72 jaar en Moortje zelfs 75; de Benjamin is Neeffe, maar die telt toch ook al 69 jaar.*

van elke locomotief de ketel gewassen en gespoeld en de vlampijpen geveegd. Rond 9 uur worden de dienstdoende locomotieven opgestookt om tegen 10.30 uur, als de eerste reizigers zich melden, aan te vangen met hun ritten. Als na de sluiting van het park, om 18.00 uur, de machines bij de remise terugkeren, wacht er nog veel werk om ze weer gereed te maken voor de volgende dag. Ketels voltrekken met water, vuur uitscheppen, asbakken en roosters reinigen, rookkast leegscheppen, drijfwerk reinigen met de nevelsproeier en het machinistenhuis schoonmaken. Pas dan kan de locomotief in de remise onder de rookkap worden gezet om te sluimeren tot de volgende morgen. Het is meestal al ver na achten, als het personeel naar huis kan gaan.

Aan het eind van het seizoen wordt alles nog wat grondiger aangepakt, waarbij ook de locomotiefketels met chemicaliën van kalk

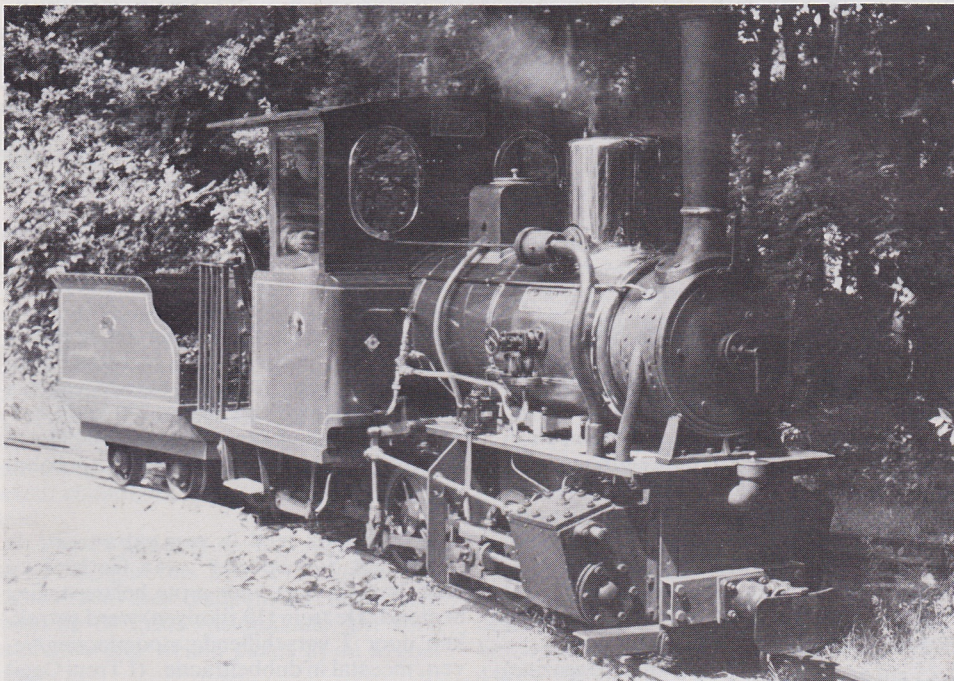


*Het drijfwerk van de Orenstein & Koppel-locomotief „Aagje”; 19 juli 1982.  
Foto M. C. J. Broos (1383.3487 A)*

*Tekeningen: M. C. J. Broos*

worden ontdaan en gereedgemaakt voor onderhoud. Alles wordt nauwgezet nagezien en defecte onderdelen worden gerepareerd

*Locomotief „Aagje” driehoek aan het einde van de rit; 19 juli 1982.  
Foto M. C. J. Broos (1383.3489 A)*



of vernieuwd. Remblokken en roosters worden door een Tilburgse ijzergieterij speciaal voor de Efteling-locomotieven gegoten. Goed geölied worden de locomotieven daarna onder dekzeilen in de werkplaats opgeborgen tot het volgende voorjaar.

Ook de rijtuigen krijgen in deze periode een goede beurt. Omdat zo langzamerhand de voorraad mijnwagenwielen op raakt, heeft men daarvan mallen gemaakt waarmee inmiddels 180 nieuwe wielen voor de rijtuigen zijn gegoten. Als een bijzonder snuffje valt te vermelden dat de werkplaats beschikt over een compressor, die met een slang kan worden aangesloten op een ventiel op de locomotiefketels. Op deze wijze kunnen koude locomotieven zich op luchtdruk verplaatsen op het remiseterrein, hetgeen erg gemakkelijk is bij onderhoudswerkzaamheden.

Hoewel in het voorjaar van 1979 AAGJE een nieuwe ketel van Hagoort (fabr. nr. 166482) had gekregen, deed zich toch de behoefte gevoelen aan een derde locomotief, omdat er voor de dagelijkse, drukke dienst geen enkele reserve aanwezig was.

Bij de heer K. A. Neve in Zeeland (N.B.) stond nog een Henschel-locomotief (fabr. nr. 13067, bouwjaar 1914) voor 60 cm spoor, die tot eind 1969 in gebruik was geweest bij de Kon. Ned. Gist & Spiritusfabriek te Delft, waar hij, evenals een soortgelijke Orenstein & Koppel machine, met een sleep kolenkarretjes dagelijks zorgde voor de bevoorrading van het ketelhuis. Het was een zogenaamde „vuurloze” locomotief, waarbij de vuurhaard ontbrak en de benodigde stoom voor de voortbeweging werd betrok-

*De diesellocomotief van de „Efteling” heeft blijkbaar (nog) geen naam. Wie weet er een passende naam voor hem?*

ken van de fabrieksketel. Na enkele ritten moest weer nieuwe energie worden opgedaan en deze regelmatig terugkerende bezigheid kreeg van het personeel al gauw de aanduiding „aan de tiet gaan”.

Voor De Efteling was het in deze vorm niet bruikbaar en dus onderging het locje onder de vaardige handen van Neve een totale metamorfose. De belangrijkste wijziging was wel de plaatsing van een nieuwe ketel met vuurkist (Neve/Hagoort fabr. nr. 166498). Voorts werden waterreservoirs en een nieuw machinistenhuis geconstrueerd, waarin de ovale vensters van de oorspronkelijke cabine zijn verwerkt. Het onderstel met de voor een vuurloze loc geëigende cilinders, die voor de nieuwe toestand wat ruim zijn bemeten, bleef evenwel ongewijzigd.

Nadat in het winterseizoen 1980/81 in eigen werkplaats nog de nodige verbeterin-

gen en aanpassingen waren uitgevoerd, konden het locje met bijpassende kolentender sedertdien regelmatig in de dienst aantreffen, getooid met de naam NEEFJE. Een duidelijke toespeling op de naam van de man die zoveel heeft gedaan voor het behoud van de smalspoor-stoomlocomotieven, die men vroeger in overvloed kon aantreffen bij aannemers en op steenfabrieken, maar waarvan er nog maar enkele zijn overgebleven.

Maar ook in andere zin is de naam niet zonder betekenis. Mag men MOORTJE en AAGJE naar afstamming (Orenstein & Koppel) als broer en zus beschouwen; op de Henschel-machine past dan, gezien de verwante bouw, heel wel de naam NEEFJE.

Voor onderhouds- en schoonmaakwerkzaamheden aan de baan beschikt De Efteling

nog over een DIEMA-dieselloce, gebouwd door de Diepholzer Maschinenfabrik F. Schöttler GMBH, fabr. nr. 1600, motornr. 2786/202 N.

In verband met de bouw van de reuzenachtbaan is in 1981 de spoorbaan nog over ruim 500 meter omgelegd over een spoordijk langs een nieuw gegraven kanaal, vanwaar de treinreiziger een prachtig panoramisch uitzicht heeft. Er bestaan plannen om de lijn uit te breiden tot een gesloten lus met vijf stopplaatsen, zodat men ook onderweg kan in- en uitstappen.

Kortom, de „Efteling Miniatuur Stoomtrein Maatschappij”, zoals het bedrijf op een der stationnetjes staat aangeduid, is een bezoek meer dan waard.

R. G. Klomp



*Locomotief „Neeffe” onderweg met het oudste treinstel. De Efteling; 19 juli 1982.  
Foto M. C. J. Broos (1383.3492 A)*

## Stoomfeest Zollernbahn

Op ongeveer 65 km ten zuiden van Stuttgart vindt men de spoorlijn Kleinengstingen - Gammertingen van de Hohenzollerische Landesbahn AG, waarop in de zomer een museumstoomdienst wordt gereden door de EFZ, Eisenbahnfreunde Zollernbahn e. V., gevestigd te Balingen.

Het vijftienjarig bestaan van deze vereniging wordt met Pasen 1983 gevierd met een groot stoomfeest. Een onderdeel hiervan is een stertocht van stoomlocomotieven.

Het programma kan worden aangevraagd bij: Eisenbahnfreunde Zollernbahn, Postfach 1168, 7460 Balingen-1, BRD.

## Spoorfeiten

De TGV-treinstellen van de SNCF worden afgeleverd in een tempo van twee per maand; de serie zal uit 97 treinstellen bestaan, waarvan 9 met uitsluitend 1e klasse, en 7 die ook op 15000 V wisselstroom 16 <sup>2</sup>/<sub>3</sub> Herz kunnen rijden. De uitbreiding van het aantal treinstellen maakte het mogelijk, met ingang van de winterdienst 1982/83 het aantal TGV-diensten te vergroten: naar Marseille 8 maal per dag (was 4), Montpellier 4, Genève 3 (was 2) en Chambéry 1. De rijtijd Parijs - Lyon kon met 3 minuten worden verkort (thans 2 uur 36 minuten).

(Rail Magazine)

Tegen het einde van dit jaar zal de gehele snelspoorlijn Parijs - Lyon in bedrijf zijn. De snelheid van de TGV-treinen zal dan worden verhoogd van 260 tot 270 km/h, terwijl over enkele jaren met een snelheid van 300 km/h zal worden gereden. (Eisenbahn)

In juni 1982 reed er een extra-trein, de „Midnight Sun Special”, van Gothenburg naar Narvik, waarvoor grote belangstelling bestond. De trein (10 rijtuigen) werd getrokken door 7 verschillende stoomlocomotieven, meestal in dubbeltractie. (I Treni Oggi)