

circa 5 kilometer tramlijn tussen Hohenschönhausen en Marzahn in aanleg, terwijl binnenkort een verbinding tussen Marzahn en Mahlsdorf tot stand gebracht zal worden. Hiermee zal niet alleen het nieuwbougebied Hellersdorf ontsloten worden, maar zal tevens een tweede verbinding tussen het stadsnet en het net van Köpenick ontstaan. Voor 1990 is zelfs weer een tramverbinding gepland naar de Leipziger Strasse, in het vroegere stadscentrum van Berlijn bij de Muur, waar in 1964 de tram verdween.

Voor wat betreft het rollend materieel is vanaf 1988 de levering voorzien van motor- en bijwagens van het vierassige Tatra-type T6A2/B6A2, die in de combinatie van twee motorwagens met één bijwagen zullen gaan rijden. Prototypen van dit materieel rijden thans in Dresden (zie OdR 1986-9, blz. 283).

Voordat op nog grotere schaal tot de inzet van Tatra-trams kan worden overgegaan, zal eerst nog een groot deel van het net moeten worden aangepast, vooral op het gebied van de stroomvoorziening. In 1986 was het gehele net tussen stadscentrum en Marzahn/Hohenschönhausen geschikt voor het rijden met Tatra-wagens. De uitlopers richting Pankow en het net van Köpenick moeten nog omgebouwd worden.

Het is de bedoeling dat in 1992 de laatste Reko- en Grossraum-wagens buiten dienst gaan. Voor het publiek zal dit ongetwijfeld een verbetering betekenen, hoewel de Grossraum-stellen beslist comfortabel zijn. Met alleen nog twee typen moderne Tatra-trams zal het Oostberlijnse trambedrijf echter ook een stuk minder romantisch en interessant worden.

Twee buitenlijnen

Ten slotte nog iets over de al eerder genoemde twee tramlijnen die geen onderdeel van de BVB zijn, maar wel deels op Oostberlijns gebied rijden.

Bij het S-Bahn-station Friedrichshagen vinden we de lus van de metersporige tramlijn naar Schöneiche-Rüdersdorf. Iedere twintig minuten vertrekt hier een tram, soms nog bestaand uit in eigen beheer vervaardigde Reko-vierassers. Sinds 1983 zijn er echter ook tweeassers van het Reko-type, afkomstig van de trambedrijven van Oost-Berlijn en Frankfurt a/d Oder. In Rahnsdorf, bij het S-Bahn-station (niet bij het BVB-trameindpunt!), verwijst een roestig bord naar het beginpunt van de normaalsporige tramlijn naar Woltersdorf-Schleuse. Hier rijden „Gotha“-motor- en bijwagens.

Beide lijnen rijden door een mooie omgeving en overschrijden na enkele kilometers de Berlijnse stadsgrens. Bezoekers met een eendagsvisum moeten binnen de stadsgrens blijven, maar de kans op controle is gering. Bovendien zijn ook de lijngedeelten binnen Oost-Berlijn een bezoek waard. De exploitatie geschiedt door het „VEB Kombinat Kraftverkehr Frankfurt/Oder (Kombinatbetrieb Fürstenwalde, Abteilung Schienenverkehr)“; op de trams staat echter gewoon „Strassenbahn Schöneiche“ en „Strassenbahn Woltersdorf“.

Het BVB-tarief geldt hier niet, maar met nog 23 DDR-Mark, die vóór de terugkeer naar West-Berlijn uitgegeven moet worden, kan 40 Pfennig voor een enkeltje Rüdersdorf voor geen enkele toerist uit het kapitalistische westen een bezwaar zijn. □

Sporen in Flevoland

H. Sluijters

Hoewel de titel dit wellicht doet vermoeden, komt in dit artikel niet de Flevospoorlijn ter sprake, die momenteel wordt aangelegd voor de Nederlandse Spoorwegen, noch de spoorlijntjes van aannemers die in het grijze verleden werden gebruikt bij de uitvoering van de Zuiderzeewerken. De spoorweg die in dit artikel wordt besproken, kent een intensief personenvervoer en is reeds meer dan vijftien jaar in gebruik. Het is de smalspoorweg van de permanente land- en tuinbouwexpositie „De Flevohof“ in Flevoland tussen Biddinghuizen en Elburg.

Velen zullen het treintje van de Flevohof wel kennen van de STER-reclame op de televisie. Een opgewekt kinderkoortje zingt daarin over de dag van je leven die je er kunt beleven. Ondertussen trekt een vrolijk treintje met stoomtreinuitendlijk en de daarbij behorende geluiden voorbij over de beeldbuis. Uitnodigender kan het al haast niet, zeker niet voor mensen die van treinen houden.

Nu is het spoorwegbedrijf van De Flevohof van dien aard, dat slechts weinig spoor- en tramwegliefhebbers hieraan echt de dag van hun leven zullen beleven. Toch is het een goed opgezet spoorwegbedrijfje met aardige treintjes, die de reizigers langs een mooi traject voeren, en dat daarom alleszins een bezoek waard is. Bovendien gaat het bij De Flevohof om een goed voorbeeld van het gebruik van industrieel smalspoor.

De Flevohof

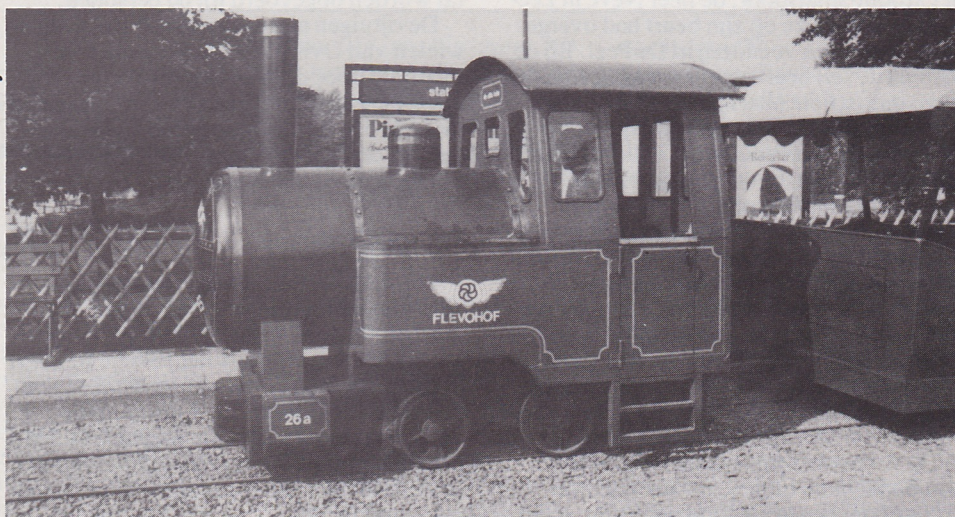
In ons land zijn veel speeltuinen en recreatieparken waar men een smalspoortrein heeft aangelegd. De spoorwijdte van de aangelegde lijnen varieert van 210 mm tot 1250

mm. Bij een aantal parken is het treintje louter een attractie, zoals bij de eerder in dit tijdschrift beschreven „Stoomtreinen in de Efteling“ (OdR 1983-2, blz. 35). Bij andere parken is de trein een serieus vervoermiddel voor de gasten, zoals de eveneens in dit tijdschrift weergegeven smalspoorlijn van de „Heilige Land Stichting“ bij Nijmegen (OdR 1985-6, blz. 195). Het smalspoor van De Flevohof verenigt beide elementen in zich.

De Flevohof is een educatief en recreatief park, ingericht rond het thema landbouw, veeteelt en tuinbouw. De bezoekers worden in tuinen, kassen, stallen met vee en tentoonstellingen geïnformeerd over de hedendaagse agrarische sector. Voor de kinderen is er een zogenoemd „kinderdorp“ met speeltuinen en een kinderboerderij. Het park heeft thans een grootte van 150 ha, waarvan 90 ha in gebruik is als commercieel land- en tuinbouwbedrijf. Het werd in 1971 in gebruik genomen en in dit zelfde jaar verscheen ook de eerste spoorlijn in de vorm van een ringlijn van ongeveer vijfhonderd meter lengte rond het kinderdorp.

Dit was een echt kindertreintje. Als trekkracht werd een industrieel diesellocomotiefje gebruikt, dat in 1951 door DIEMA werd gebouwd. Deze was van het type DS 14. Met drie tweeeassige open lorry's als rijtuigjes werd de dienst onderhouden. Leverancier van zowel spoor als rollend materieel was de firma ESTEL/IVB in Zwolle. Deze onderneming hield zich tot begin 1985 onder andere bezig met de levering en verhuur van industrieel smalspoor en was voor Nederland de importeur van DIEMA. Op De Flevohof kreeg de machine het uiterlijk van een stoomlocomotiefje.

Er was een stationnetje met een rieten overkapping en een omloopspoor. Het was echter de bedoeling dat het Si-Si-treintje (zo genoemd naar de frisdrankreclame, die op het treintje was aangebracht) zou verdwijnen en met ingang van het zomerseizoen 1986 na verbouwing in dienst zou worden gesteld op de hierna te bespreken hoofdlijn.



De Flevohofexpres met locomotief „De oude Foeke“, hetgeen zo iets betekent als „de oude knorrepot“, een turf-treintje omgebouwd tot „boerenstoomtrein“; 30 augustus 1985. Foto: H. Sluijters.

De reden hiervoor is dat de bestaande treinen op de hoofdlijn het reizigersaanbod niet meer kunnen verwerken. Wel een bewijs voor de grote aantrekkingskracht van het spoorwegbedrijf. Overigens maakte de kindertrein al voor een deel gebruik van de hoofdlijn.

De infrastructuur

In 1982 werd, ter vervanging van een tractortreintje op luchtbanden, een 2½ km lange smalspoorlijn aangelegd voor het vervoer van bezoekers langs de verschillende attracties. Deze lijn heeft, evenals het Si-Si-treintje, een spoorwijdte van 700 mm en doorkruist het gehele park ongeveer in de vorm van een acht.

De spoorbaan is aangelegd in licht veldspoor van tien kilogram per strekkende meter, dat afkomstig is van de smalspoorlijn van Rijkswaterstaat op de dijk van de Emmapolder in Noord-Groningen. Rijkswaterstaat heeft het spoor met een lengte van tien kilometer en het rollend materieel indertijd geschonken aan de Nederlandse Smalspoorweg-Stichting, maar de transportkosten van het spoor van Noord-Groningen naar de Katwijkse duinen zouden dermate hoog worden, dat besloten werd om het spoor maar van de hand te doen.

De rails op De Flevohof liggen in een grindbed of in het gras, afwisselend als vrije baan en als tramlijn in de berm van het wandelpad. Bij wegkruisingen zijn andreas-kruisen aangebracht. Door de trein wordt onderweg niet getoeterd, gefloten of gebeld, hoewel de eerder genoemde STER-reclame anders doet vermoeden.

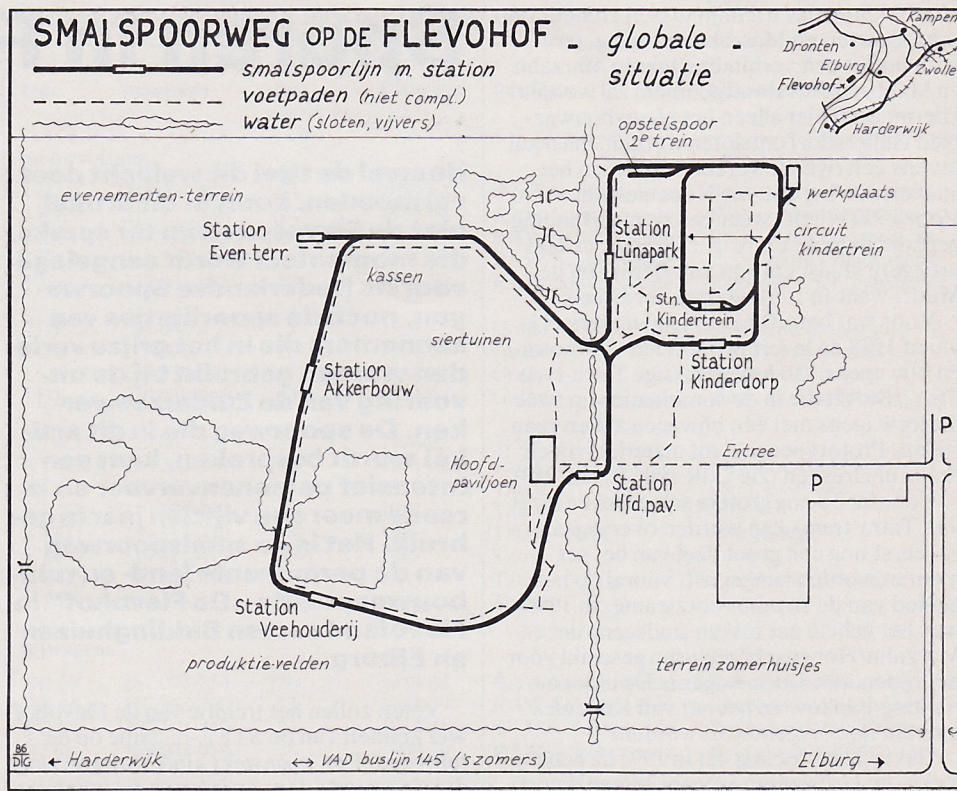
Het materieel

De locomotieven voor deze hoofdlijn zijn tweedehandse industriële smalspoorlocomotieven. Het zijn drie diesellocomotieven van DIEMA. Twee machines zijn van het type DS 20 met een motorvermogen van 20 pk, de derde is een DS 28 met een vermogen van 28 pk.

Door bemiddeling van de toenmalige voorzitter van de Nederlandse Smalspoorweg-Stichting, wijlen de heer Pellenburg, werden de drie machientjes gekocht van de pionier op het gebied van het behoud van het stoom-smalspoor, de heer Neve in Zeeland (NB), die ze op zijn beurt had overgenomen van een veenderij in De Peel. Bij de locomotieven heeft men het weinig attractieve industriële uiterlijk vervangen door een het grote publiek meer aansprekend stoomlocomotieven uiterlijk met een ketel met hoge schoorsteen en tenderbakken.

In dit opzicht verschilt de „Flevo Express” duidelijk van het treintje in het veenmuseumdorp „t Aole Compas” te Bargercompasuum, dat zijn industriële uiterlijk heeft behouden. Anderzijds heeft men ook niet gekozen voor het hoog-romantische, in mijn ogen wat kitscherige van de Efteling-spoorweg. Uit de verdere beschrijving zal blijken, dat het bij De Flevohof gaat om een modern en zakelijk smalspoorbedrijf.

De verbouwingen aan de locomotieven zijn bedacht en uitgevoerd door de heer G. Groenenboom uit Biddinghuizen. Hij is als champignonkweker met zijn bedrijf op De Flevohof gevestigd. Omdat hij iemand is van het type „wat zijn ogen zien, maken zijn



Kaart: D.H. ten Grotenhuis

handen”, kreeg hij de zorg en de dagelijkse leiding van het spoorwegbedrijf. Dat de heer Groenenboom aardigheid in smalspoor heeft, wordt bewezen door het feit dat hij voor zijn eigen bedrijf een kleine Spoorijzer-smalspoortractor en twee kipkarren in gebruik heeft. Ook dit materieel bevindt zich op De Flevohof.

Bij de verbouwing van de beide diesellocomotiefjes tot imitatie-stoomlocomotieven heeft de heer Groenenboom getracht een machine te bouwen, die past bij het agrarische karakter van het park.

Voor de dienst zijn twee treinen beschikbaar, een groene en een blauwe trein, elk bestaande uit een locomotief met drie rijtuigen. Deze rijtuigen zijn vrij breed en rusten op twee tweassige draaistellen. Het extra brede dak biedt beschutting bij slecht weer. Per rijtuig kunnen 48 personen worden vervoerd, maar met wat inschikken kan dit aantal worden opgevoerd tot 60 personen.

De rijtuigen met de draaistellen met kleine wielen van Oving zijn ontworpen en vervaardigd door de heer Groenenboom. Hij heeft daarbij vooral gelet op een lage instap met het oog op slecht ter been zijnde reizigers en een goede vering. Aan beide eisen voldoen de rijtuigen alleszins.

De exploitatie

Normaal wordt met een treinstel ongeveer een halfuurdienst gereden. Per dag worden op deze wijze 23 ritten gemaakt. Bij grote drukte wordt ook het tweede treinstel ingezet. De treinen worden getrokken door de beide verbouwde locomotieven, de derde machine (nog in het originele DIEMA uiterlijk) staat als reserve bij de werkplaats opgesteld. De treinen brengen de nacht door in de open lucht.

Op iedere trein rijdt twee man personeel mee: een machinist en een treingeleider, die op de stations het vertreksein geeft om ver-

volgens weer bij de machinist in de ruime cabine te duiken. Kaartjes behoeft hij namelijk niet te verkopen of te knippen, want de treinreis is gratis (als men tenminste de toegang tot het park heeft betaald).

Wij stappen in bij de ingang van het park en rijden eerst naar het kinderdorp. Hier komt het kindertreintje even van onze spoorbaan gebruik maken. Vervolgens gaat de reis langs de puntervijvers en de windmolens en daarna achter de kassen om. Dan komt een lange helling naar boven en langs een aantal waterpartijen komt men langs de voorzijde van het hoofdpaviljoen met bloemenmozaïek weer op het uitgangspunt terug. Onderweg is men hierbij vijf stations gepasseerd, die alle het meest lijken op een moderne voorstadshalte van de NS: een verhoogd perron met de stationsnaam op een lichtbak in de huisstijlkleur oranje. Langs elektronische weg wordt aangeven hoe laat de eerstvolgende trein komt, een voorziening die men eerder bij het grote spoor zal verwachten dan bij een parkspoorlijntje!

Een bijzonderheid wordt gevormd door station nummer 6 „Evenemententerrein”. Dit station, dat wat uitvoering betreft gelijk is aan de overige stations, ligt aan een kort doodlopend zijlijntje en wordt alleen gebruikt als er op het evenemententerrein iets te doen is.

Duidelijk demonstreert de „Flevohof Express” de voordelen van railvervoer voor grote recreatie-objecten boven treintjes op luchtbanden. Grote aantallen bezoekers worden op aangename en efficiënte wijze vervoerd, terwijl wandelende bezoekers niet telkens van het pad worden getoeterd door passerende treintjes die zich tussen de wandelaars een weg moeten banen.

Bij het samenstellen van dit artikel heb ik dankbaar gebruik gemaakt van de informatie van de heer G. Groenenboom. □