

De Stoomlocomotieven van Steenfabriek „Ijsseloord”

Waar reed in Nederland, buiten evenementsritten en museumactiviteiten, de laatste stoomlocomotief? Stellig heeft deze laatste rit ergens op industriesporen plaatsgevonden en met zekerheid kunnen wij zeggen dat de Steenfabriek „Ijsseloord” N.V. te Arnhem een van de laatste bedrijven is geweest met stoomlocomotieven in actieve dienst.

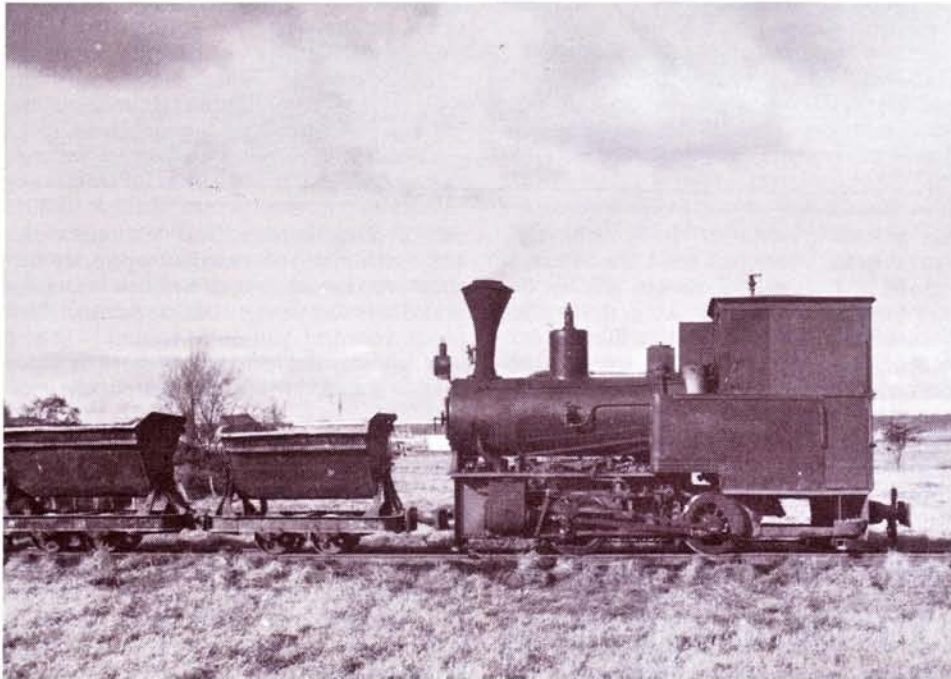
De Steenfabriek „Ijsseloord” N.V. ligt aan de voet van de Westervoortse brug, aan de rand van de Arnhemse woonwijk Presikhaaf. De kleiputten waren destijds gelegen in het Velperbroek, dichtbij het verkeersplein „Velperbroek” in de snelweg Den Haag - Utrecht - Duitsland.

„Aagje”; een 22 kW (30 pk) machine van Orenstein & Koppel uit 1911, fabrieksnummer 4930. De loc is destijds direct aan „Ijsseloord” geleverd en heeft daar 53 jaar dienst gedaan.

De tweede locomotief was een Orenstein & Koppel machine van 37 kW (50 pk) uit 1928, fabrieksnummer 11735. De loc werd geleverd aan de steenfabriek Aberson in Zwolle en werd al op 17 augustus 1928 overgenomen door Steenfabriek „Ijsseloord”, waar hij ruim 40 jaar dienst heeft gedaan. Een naam had deze locomotief niet, maar op de fabriek stond hij bekend als het „Duiveltje”, naar een gietijzeren duivelsbeeldje dat, samen met een hoefijzer, met ijzerdraadjes



Tekening D. ten Grotenhuis



Steenfabriek Ijsseloord te Arnhem: stoomlocomotief „Duiveltje” (Orenstein & Koppel 117355) bij de kleiputten in het Velperbroek; 3 november 1965.
Foto H. Sluijters

Tussen de kleiputten en de fabriek lag tot het voorjaar van 1969 een smalspoorbaan, uitgevoerd in zwaar veldspoor, spoorwijdte 600 mm. De lijn was ongeveer twee kilometer lang. De kipkarren vol klei werden tot het laatst toe getrokken (eigenlijk meer geduwd) door een stoomlocomotief.

Op het fabrieksterrein zelf lag een uitgebreid smalspoornet in licht spoor, waarop een aantal kleine diesellocomotieven, fabriekaat DIEMA (er was ook een Orenstein & Koppel diesellocc), dienst deed. Mede door het gebruik van diverse soorten wagens gaf het geheel de indruk van een echt spoorbedrijfje.

Aan het begin van de jaren zestig stonden voor de stoomdienst twee locomotieven ter beschikking. De oudste droeg de naam

stevig aan de schoorsteen was bevestigd.

Bij het vervoer van de kleiputten naar de fabriek waren de rollen als volgt verdeeld. Het „Duiveltje” reed de treinen, waarbij de lege treinen naar de kleiputten werden getrokken en de volle naar de fabriek werden geduwd. De „Aagje” rangeerde met de kipwagens onder de excavateur (emmerbagger).

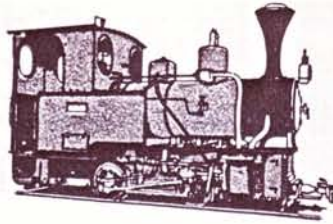
Tijdens de schaft kwamen beide locomotiefjes naar de loods om de maaltijd te gebruiken: briketten die, alvorens door de vuurdeur te verdwijnen, met een hamer werden klein geslagen en water, dat in bakken van kipkarren naast de loods werd bewaard. Per dag verbruikten de locomotieven op die manier 200 kg kolen en 600 l water per locomotief.

Na het winterseizoen 1963/64 kwam „Aagje” buiten dienst, omdat de machinist de steenoven verkoos boven de locomotief. (Onvoorstelbaar in de ogen van zijn collega van het „Duiveltje”). Sinds die tijd nam een dieselloccje het rangeerwerk over.

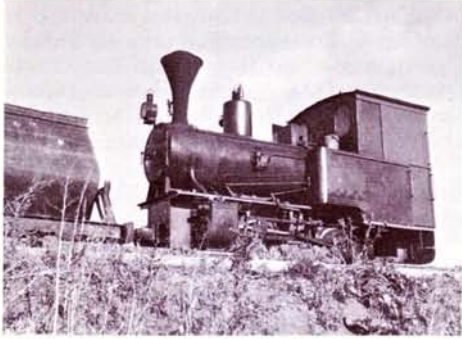
Na drie jaren van werkeloosheid in de loods werd „Aagje” gekocht door het Sprookjespark „De Efteling” in Kaatsheuvel. In het voorjaar van 1969 kwam het locomotiefje daar met een meer aan de ideeën van Anton Pieck beantwoordend uiterlijk in dienst. Bij zijn nieuwe baas heeft „Aagje” grote bekendheid verworven en heeft hij het zelfs gebracht tot Koninklijke Trein. Bij de manifestaties op 30 april 1979 ter gelegenheid van de zeventigste verjaardag van H.M. Koningin Juliana reed „Aagje” op een speciaal aangelegde baan in de tuin van Paleis Soestdijk.

Het „Duiveltje” kwam in 1969 buiten dienst en werd in 1976 aangekocht door de Nederlandse Smalspoorweg Stichting (NSS) in Katwijk. De loc verhuisde wegens plaatsgebrek in Katwijk naar Zeeland N.B. naar het terrein van de heer Neve. Daar werd het 600 mm onderste geruild tegen een 700 mm onderste van een Orenstein & Koppel locomotief uit 1937, fabrieksnummer 112870, afkomstig van de steenfabriek „Anker-I”, Fa. Ariëns in Maurik. Begin december 1979 verhuisde het „Duiveltje” andermaal, nu naar Katwijk. De medewerkers van de NSS hopen in het voorjaar van 1982 met de restauratie te beginnen. Wanneer de locomotief dan weer in bedrijf is, hangt mede af van de financiële middelen.

Laten wij nu terugkeren naar „Ijsseloord”. De stoomlocomotieven reden alleen in het najaar, de winter en het vroege voorjaar. Per trein werd dan de klei overgebracht van de kleiputten in het Velperbroek naar een verzamelput bij de fabriek, van waaruit de klei, ook ’s zomers, per dieseltrein de fabriek in werd vervoerd. Het legen van de kipkarretjes in de verzamelput moest voor-



Embleem van de NSS: Orenstein & Koppel-locomotief van het type „Duiveltje“.



Stoomlocomotief „Duiveltje“ bij de Steenfabriek IJsseloord te Arnhem; 3 november 1965.
Foto H. Sluijters

zichtig gebeuren met kettingen tussen onderstel en spoorstaaf om te voorkomen dat de wagentjes in de diepte verdwenen.

Voor fabriekssmalspoorbegrippen lag het spoor goed en werd er hard gereden. Het was een mooi gezicht om het „Duiveltje“ aan het werk te zien, een aanloopje nemend tegen de kleine helling bij de fabriek, vooral op een ochtend met licht vriezend weer.

Vanaf de fabriek liep de lijn eerst recht, parallel aan een weggetje richting vuilnisstortplaats. Na een vrij scherpe bocht waarin het locomotiefje, naar verluidt, wel eens is omgevallen, werd het weggetje gekruist (fluiten voor de overweg!) en liep de lijn verder door het weiland tot aan de kleiputten. Daar lag weer een emplacementje, waar het „Duiveltje“ de lege trein overgaf aan „Aagje“ (later aan een diesel) en met een volle trein weer richting fabriek vertrok. Bij aankomst bij de fabriek werd altijd flink de stoomfluit gehanteerd ten teken dat er weer werk aan de winkel was voor de mannen die de bakken van de wagens kiepten.

De machinist van het „Duiveltje“, de heer Schut, was het prototype van de stoommeester. Een vettige spoorpet met koperen knoop boven een zwart gezicht met een shaggy op de onderlip vastgeplakt. Een weinig spraakzame man, die de bijnaam „Witte Jan“ had. Waarschijnlijk sloeg die bijnaam meer op zijn opvliegendheid (wit heet) dan op zijn door kolenstof besmeurd gezicht.

Van die opvliegendheid was de schrijver eens getuige toen „Witte Jan“ met het „Duiveltje“, een DIEMA-locomotiefje op de hoorns nam, omdat de dieselmachinist iets ten nadele van het „Duiveltje“ had gezegd. De liefde voor zijn machine was trouwens kenmerkend voor machinist Schut en via gesprekken over het locomotiefje heeft de schrijver het gebracht tot een rit op de loc. Opgevouwen tussen de briketten, schudden en stampen met door het ovale raampje, langs de ketel, zicht op een slingerende sleep rammelende kipkarren.

Over het einde van het stoombedrijf zijn de historici het niet eens. Een verhaal vertelt dat aan het einde van het seizoen 1968/69 de machinist plotseling is overleden, waarna de loc buiten dienst is gesteld.

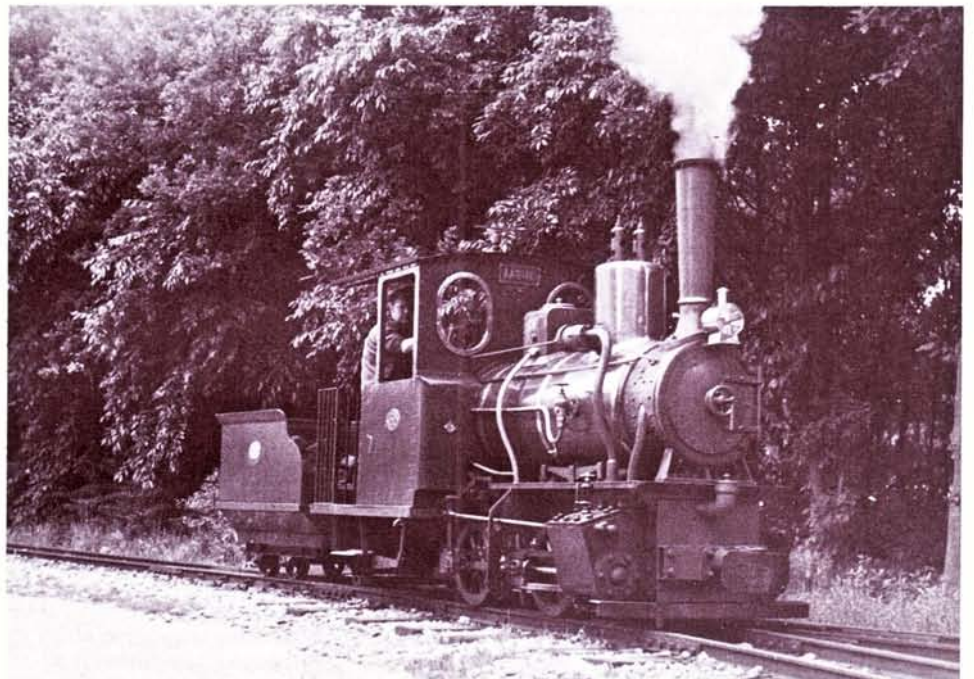
Een ander verhaal vertelt dat in diezelfde tijd in één nacht anderhalve kilometer spoor is opengebrouwen door illegale oudijzer „opkopers“ en dat daarmee een einde kwam aan het „IJsseloordspoor“. Ofschoon dit laatste verhaal erg fantastisch lijkt in vergelijking tot het eerste meer romantische verhaal, is het laatste verhaal toch het meest waarschijnlijke. Het feit van de „spoorroof“ is in ieder geval historisch. Het illustreert overigens wel hoe snel bij dit soort wilde spoor-

bedrijfs mythevorming kan plaats vinden.

Het dieselbedrijf verdween aan het begin van de jaren zeventig en heden ten dage kent „IJsseloord“ geen railvervoer meer, behoudens een kringspoortje rond de steenoven. Rest ons de troost, dat de locomotiefjes elders nog in bedrijf te zien (zullen) zijn.

De gegevens voor dit artikel zijn ontleend, ten dele aan eigen waarneming en ten dele aan gesprekken, destijds, met machinist Schut en de directie van „IJsseloord“. Aanvullende informatie werd verkregen van de voorzitter van de Nederlandse Smalspoorweg Stichting, de heer J. Pellenburg.

H. Sluijters



Stoomlocomotief „Aagje“ (Orenstein & Koppel 4930) van de Steenfabriek IJsseloord te Arnhem in dienst bij het Sprookjespark „De Efteling“; 27 juni 1979.
Foto H. Sluijters

Spoorfeiten

De enige smalspoorlijn van de Zwitserse spoorwegen, de Brüniglijn van Luzern naar Interlaken, zal worden gemoderniseerd. De 16, reeds 40 jaar oude bagagemotorwagens 901-916 en de wat nieuwere locomotieven 1991 en 1992 zullen door nieuwe locomotieven worden vervangen. Deze zullen op het tandradtraject over de Brünig-pas treinen van 120 ton moeten kunnen vervoeren, terwijl op de overige delen van de lijn een snelheid van 95 km/h (thans maximaal 75 km/h) mogelijk zou moeten worden.

(Hamburger Blätter)

Sedert het begin van 1981 rijden er in Spanje 50 „Corail“-rijtuigen van de SNCF, die voor geruime tijd van de SNCF zijn gehuurd. Gezien het verschil in spoorwijdte moesten de rijtuigen van nieuwe draaistellen worden voorzien. Zij behielden hun oude nummers, maar over het vignet „SNCF“ werd een groot vignet „RENFE“ geplakt, terwijl ook in de rijtuigen alle franse opschriften werden overgeplakt met spaanse. De franse opschriften aan de buitenzijde zijn echter gebleven en zo vermelden zij als „depôt d'attache“ nog steeds Parijs of Bordeaux.

(La Vie du Rail)