

De locomotieven van de gasfabriek te Rotterdam

Nu het aantal trambedrijven in Nederland sterk is afgenomen en de stoomtractie bij de spoor- en tramwegen is uitgestorven, is niet alleen de belangstelling voor de buitenlandse bedrijven verlevendigd, doch spitst men ook zijn oren als blijkt dat een industrieel bedrijf in Nederland op zijn fabriekssporen nog stoomlocomotieven in dienst heeft. Dit is ook het geval bij de gasfabriek aan de Keilehaven te Rotterdam, waar in totaal nog negen stoomlocomotieven aanwezig zijn, waarvan er dagelijks twee in bedrijf zijn.

Er zijn zes dienstvaardige normaalspoorlocomotieven, met de volgende nummers, fabrieksgegevens en bouwjaren.

2 Hohenzollern	3067	1913	vuurloos
8 Du Croo & Brauns	65	1925	
12 „	66	1926	
29 Jung & Staimer	11	1886	
30 Jung	1268	1908	
31 Jung & Staimer	12	1886	

Bovendien zijn er drie locomotieven voor een spoorwijdte van 700 mm, die echter buiten dienst zijn gesteld. Dit zijn:

1 Orenstein & Koppel	5371	1912
3 „	6277	1913
6 „	9672	1921

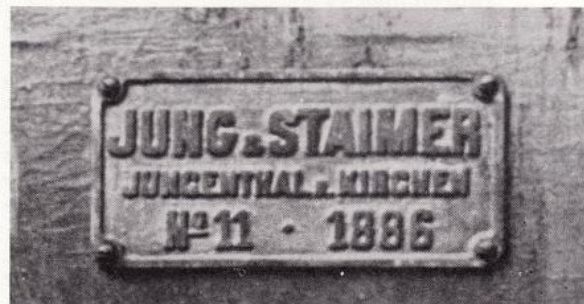
Alle locomotieven zijn tweeassig. De 8 en 12 zijn aan elkaar gelijk, hetzelfde geldt voor de 1, 3 en 6 en ook is de 30 vrijwel gelijk aan de 29 en 31.

De drie machines van Jung zijn bestemd voor het vervoer van wagens met cokes naar de haven, waar ze worden overgeslagen. Het vervoer geschiedt in klapbakken die op platte wagens zijn geplaatst. Hiervoor zijn twee locomotieven nodig, de derde is reserve. Momenteel is de 31 in revisie. De revisies geschieden in eigen werkplaats, het afdraaien der wielen wordt echter aan de NS uitbesteed.

Deze locomotieven zijn in de loop der jaren voorzien van nieuwe ketels (met stalen vuurkisten) die in verschillende Nederlandse fabrieken zijn gebouwd. De locomotieven hebben normaal stoot- en trekwerk.



Gasfabriek Rotterdam, normaalspoor stoomloc 29 met wagens cokes; 13 april 1964
Foto 507.702 A H. de Herder



De locomotieven 8 en 12 zijn aangeschaft voor het vervoer van de cokeswagons van de stokerij nr. 2 naar de blustoren. Ze zijn laag van bouw en hebben een eenvoudige trekhaak. Voor dit werk is thans een diesellocomotief in dienst, zodat de beide stoomlocomotieven op reserve staan. Een ervan, de 12, zal op de dag van de excursie van de afdeling Rotterdam van de NVBS in dienst zijn en is speciaal daarvoor geheel opnieuw geschilderd. Dit is een vriendelijkheid van de directie van de Gasfabriek, die door ons uiteraard op hoge prijs wordt gesteld. Het is daarom jammer te moeten constateren dat het bedrijf wordt lastig gevallen door jongere leden die toegang tot het terrein vragen. Dit kan natuurlijk niet worden toegestaan en maakt bovendien een slechte indruk.

De vuurloze locomotief is destijds aangeschaft omdat men meende dat het gebruik van locomotieven met open vuur in een omgeving waar gas kan worden aangetroffen, gevaar zou kunnen opleveren. Daar in de praktijk van een dergelijk gevaar niets is gebleken, is deze locomotief weinig gebruikt. Het vullen van het reservoir duurt te lang en als de locomotief in bedrijf is, daalt de spanning vrij snel. Deze locomotief vormt nog een extra reserve voor de Jung-locomotieven.

De smalspoorlocomotieven tenslotte, zijn reeds afgevoerd. Zij dienden voor hetzelfde doel als de locomotieven 8 en 12, doch voor de stokerij nr. 1. Hiervoor zijn thans twee diesellocomotieven aanwezig.

Het bijzondere is dat de Gasfabriek twee locomotieven van 1886 in dienst heeft, die waarschijnlijk de oudste nog dienst doende locomotieven in Nederland zijn en vermoedelijk ook de oudste nog bestaande locomotieven van Jung zijn. De fabriek heette toen nog Jung & Staimer, iets wat ons ook reeds uit een andere bron was gebleken, doch wat niet is vermeld in het boekje van Slezak.

Uit de thans bestaande nummering blijkt wel dat de nummers in de loop der jaren veranderd moeten zijn. Uit bovenbedoelde bron is bekend dat de twee locomotieven van Jung & Staimer in 1886 met de nummers 4 en 5 bij de toenmalige gasfabriek aan de Oostzeedijk in dienst werden gesteld. In 1908 werd hieraan de derde Jung-machine toegevoegd onder het nummer 25. In 1911 kreeg loc 4 een nieuwe ketel van de Machinefabriek Katendrecht (fabrieksnummer 240), waarbij de locomotief het nummer 27 kreeg. In 1913 kreeg de 5 een ketel van dezelfde fabriek (fa-

abriksnummer 252), waarbij de locomotief het nummer 29 kreeg.

De vreemde nummering is het gevolg van de door de gemeente Rotterdam gevolgde methode om een ketelnummering aan te houden, waarin alle z.g. vervoerbare ketels zijn opgenomen, dus die van de elevatoren, kranen, heimachines en brandspuiten (en niet te vergeten de soepkokerij). Andere locomotieven van de Gemeente Rotterdam zijn nog geweest:

19 Orenstein & Koppel	5120	1911	vuurloos
20 Heilbronn	190	1884/1900	

Locomotief 19 deed dienst bij de Drinkwaterleiding. Locomotief 20 was bij Publieke Werken. Deze locomotief was in 1900 overgenomen van H. J. Nederhorst te Gouda; ze is in 1923 gesloopt. Over de spoorwijdte van deze locomotieven is ons niets bekend.

Toen omstreeks 1912 de nieuwe gasfabriek aan de Keilehaven in gebruik werd genomen, werd daar behalve de locomotiefjes 1 en 3, om de eerder vermelde reden de vuurloze locomotief 2 in gebruik genomen. Al spoedig werd daarheen ook de 27 overgebracht. Na het opheffen van de gasfabriek aan de Oostzeedijk verhuisden de 25 en de 29 ook naar de Keilehaven.

De hierboven vermelde vernummering van de 4 in 27 en van de 5 in 29 berust op ketelgegevens. Helaas klopt het resultaat niet met de werkelijkheid van het heden. Het nummer 29 en de ketel Katendrecht 252 komen namelijk thans voor op de locomotief met het fabrieksnummer 11 en niet op die met het fabrieksnummer 12. Dit kan voorlopig



Gasfabriek Rotterdam, smalspoor stoomlocs 1, 3 en 6 (buiten dienst); 13 april 1964
Foto 644.042 C

J. W. Sluiter

alleen worden verklaard door te veronderstellen dat er een ketelverwisseling is geweest, met de daarbij behorende locomotiefnummers. Mogelijk is ook dat reeds de fabriek in 1886 de ketels op de verkeerde locomotieven heeft geplaatst.

De 25 en de 27 dragen thans de nummers 30 en 31. Ze zijn onderscheidenlijk in 1950 en 1951 van een nieuwe ketel voorzien, namelijk de 30 een van Du Croo & Brauns (fabrieksnummer 1147) en de 31 een van Nienhuis & Van den Berg (fabrieksnummer 91). Vermoedelijk kregen de locomotieven bij deze gelegenheid hun huidige nummers. Met dien verstande dus dat de 31 nu de Jung & Staimer 12 blijkt te zijn.
JWS

Rotterdam-Europoort

De steeds verder gaande uitbreiding van het Rotterdamse havengebied op de linkeroever van de rivier, met name de groei naar het westen ervan, en de daarmee gepaard gaande vraag naar spooraansluitingen, hebben de spoorwegen er toe geleid in het afgelopen jaar weer vele spoorwerken op te leveren en in uitvoering te nemen.

Een der belangrijkste objecten was het gereedkomen van het viaduct Zuidhoek en het in gebruik nemen daarvan in november 1963. Dank zij dit viaduct is een ongelijkvloerse kruising tot stand gekomen van de zeer drukke dubbelsporige lijn Rotterdam Zuid—Waalhaven Zuid—Pernis met resp. de Groene Kruisweg (onlangs met twee gescheiden rijstroken in gebruik genomen) de RTM-tramlijnen, en de Schulpweg. Het viaduct bevindt zich op hetzelfde niveau als het emplacement Waalhaven Zuid, te weten 4,25 + N.A.P.; een zeer lange oprit was nodig om op dit niveau te komen, vanaf een niveau van 0,60 — N.A.P. In deze oprit bevindt zich nog een viaductje in het verlengde van de Krabbendijkestraat (Rotterdam Pendrecht). De kosten van deze werken bedroegen ruim f 8 miljoen.

Het emplacement Waalhaven Zuid werd uitgebreid tot 15 sporen (in 1961 8 sporen), terwijl een verbindingslijn Waalhaven Zuid—Waalhaven West werd aangelegd. Van deze baan zullen de spooraansluitingen naar de in aanleg zijnde 3e en 4e Eemhaven aftakken.

In juli 1963 onderging een deel van het Shell-raccordement te Pernis een uitbreiding.

In het Botlekgebied werden nieuwe aansluitingen gelegd naar Esso Smeerolie, Pakhuismeesteren en Nieuwe Matex in 1963, en naar Müller Hanna, de Nederlandse Dow Maatschappij en Alu Suisse (een nieuwe vestiging aan de oostzijde van de derde Petroleumhaven) in 1964. Het emplacement Botlek werd in juli 1963 van 3 op 7 sporen gebracht; nog voor 1964 staat een uitbreiding tot 15 sporen op het programma.

In oktober 1963 begon men met de aanleg van de lijn Botlek—Europoort, die voorlopig even voorbij de dam in de Botlek aftakt van de secundaire Botlek-lijn (Emplacement Botlek—Müller Hanna), en langs de Theemsweg de Europaweg bereikt, langs de zuidzijde van het eiland Rozenburg, evenwijdig aan het binnenscheepvaartkanaal Europoort—Oude Maas. De definitieve Europoort-lijn, met de aanleg waarvan binnen afzienbare tijd wordt begonnen, zal ten zuiden en westen van de Botlekweg lopen (die dan niet meer twee keer hoeft te worden gekruist), en noordelijker dan de voorlopige lijn naar het westen afbuigen, ten zuiden van het dorp Rozenburg langs, om via een brug over het aan te leggen zeevaartkanaal Europoort—Oude Maas de Europaweg te bereiken.

Begin april 1964 was de lijn langs de Europaweg gereed tot de nieuwe raffinaderij van Gulf