

De feesten van 1985

Verschillende dagen stonden in het teken van het 100-jarig bestaan van het trambedrijf in 1985. Op 16 juni vond een open dag plaats in het depot Blundell Street en werd een pendeldienst uitgevoerd met vier museumtrams, afkomstig van het trammuseum te Crich en andere musea. Een deel van dit materieel was al enige tijd in Blackpool.

Reeds enkele jaren geleden mocht een ploeg leden van de Tramway Museum Society in de werkplaats museumwagen 66, afkomstig uit Bolton, restaureren. De daarop volgende ritten waren zo'n succes, dat men niet alleen besloot de wagen in Blackpool te laten, maar ook andere trams van elders toeliet op het net. Zo is al enkele jaren de „coronation” dubbeldekker 1297 uit Glasgow in Blackpool en sinds 1984 ook Edinburgh 35.

Zes museumwagens waren in de zomer regelmatig in dienst, waarbij ze gewoon tussen de andere trams reden. Naast de hiervoor genoemde wagens werden hiervoor ook de Blackpool 40, de „dreadnought” 59 en Sheffield 513 gebruikt.

Hoogtepunt van de jubileumviering was zondag 29 september, toen een grote tramoptocht plaatsvond tussen Talbot Square en Pleasure Beach.

Aan de tramoptocht van 29 september namen de volgende trams deel:

bedrijf	nummer	bouwjaar	type
Blackpool	4	1885	accumotorwagen
Blackpool	59	1902	„dreadnought”
Blackpool	40	1926	dubbeldekker
Blackpool	706	1934	dubbeldekker met open bovendeck
Blackpool	167	1927	„pantograph” car
Blackpool	641	1984	„railcoach”
Edinburgh	35	1948	dubbeldekker
Blackpool	674+684	1935/60	„twin set”
Hill of Howth	10	1902	dubbeldekker
Manchester	765	1914	half open/half gesloten
Blackpool	679	1935/60	„railcoach”
Blackpool	762	1982	dubbeldekker
Blackpool	606	1934	open „boat car”
Glasgow	1297	1948	dubbeldekker
Sheffield	513	1950	dubbeldekker
Bolton	66	1901	dubbeldekker
Blackpool	660	1953	„coronation”
Beyer Peacock	—	1885	stoomloc „John Bull”

Het merendeel van deze museumtrams is eigendom van de Tramway Museum Society (TMS) te Crich, waar ook de Blackpoolse wagens thans thuis horen. Een flink aantal werd t.g.v. het 100-jarig bestaan tijdelijk naar Blackpool teruggehaald.

Nederlandse diesel-locomotieven in België

P. de Greeuw

Wanneer locomotieven na jaren van trouwe dienst hun pensioengerechtigde leeftijd hebben bereikt betekent dit vaak een verkoop aan de meestbiedende sloper, die er vervolgens de snijbrander in zet en de metalen restanten in de hoogovens terecht doet komen om te worden omgesmolten tot nieuw metaal. Soms echter wordt deze kringloop voor even of langer uitgesteld doordat de locomotieven aan een nieuw tweede of zelfs derde leven kunnen beginnen. Zo kan een locomotief via een sloper of een tussenhandelaar in het buitenland terecht komen en na een opknapbeurt nog jaren goede diensten doen. Helaas houdt de geschiedschrijving na verkoop aan derden meestal op, maar toch kan het interessant zijn de verdere levensloop van een locomotief te volgen.

Een bekend voorbeeld is de doorverkoop van de voormalige Staatsmijnen-locomotieven 151-155, die in 1970/71 door de Nederlandse Spoorwegen werden overgenomen en als serie 2901-2905 na een opknapbeurt en omschildering in de NS-huisstijkleuren geel en grijs in dienst kwamen. In 1975 werden deze locomotieven wederom doorverkocht, nu aan de Ferrocarriles de Via Estrecha (FEVE) in Spanje. Hier werd het dak van de cabine aan het nauwere omgrenzingsprofiel aangepast en werden andere koppelingen aangebracht. In lichtblauwe kleur werden zij met de nieuwe nummers 1421-1425 op de lijn Gijón - Laviana in dienst gesteld.

Minder bekend is echter de verdere levensloop van de eerste diesellocomotief bij NS met nummer 83. Deze machine werd te zamen met nummer 84 in 1926 door Schwartzkopff in Berlijn als acculocomotief gebouwd. De elektrische installatie werd door Siemens-Schuckert geleverd, de accubatterij was uit Engeland afkomstig. Als opvolgers van de lichtere acculocomotieven 81 en 82 (afkomstig van de HSM en door deze in 1908 met de nummers 201 en 202 in dienst gesteld) werden zij gebruikt voor het rangeren van elektrisch materieel in de werkplaats Leidschendam.

Toen na ongeveer vijf jaren de accubatterij moest worden vervangen, hetgeen vrij kostbaar was, koos de NS voor het verbouwen van de beide locomotieven tot diesellocomotieven met elektrische overbrenging, zodat de elektromotoren konden worden gehandhaafd. Als krachtbron werd gekozen voor een achtcilinder-viertakt-Ganz-Jendrassik-dieselmotor met een vermogen van 144 pk bij 1000 omw/min. Vanwege de afwijkende motorspanning van 320 Volt werd een speciaal ontworpen generator geleverd door de Oostenrijkse Siemens-Schuckert Werke te Wenen. De verbouwing werd in 1931 door de NS-werkplaats te Haarlem uitgevoerd. De 83 en 84 kwamen daarna weer in dienst als rangeerlocomotieven bij de werkplaatsen voor elektrisch materieel te Leidschendam en Amsterdam Zaanstraat.

De NS 84 werd na 1945 niet meer teruggevonden en in 1950 als blijvend vermist uit het locomotievenpark van de NS administratief afgevoerd. In hetzelfde jaar werd ook de 83 afgevoerd, omdat deze aan het einde van zijn levensduur was gekomen.

Hier eindigt dan de bekend zijnde levensloop van beide locomotieven, totdat in 1982 op een raccordement van de N.V. Sobemai te Maldegem in België (aan de spoorweg Gent - Eeklo - Maldegem) een diesellocomotief werd ontdekt die zeer veel gelijkenis vertoonde met de 83 of 84 van de NS. Bij navraag bleek dat deze locomotief, samen met nog twee andere, door de heer De Lille van Sobemai bij de Willem-Sophia-Mijn te Spekholzerheide in Nederland was gekocht en per dieplader naar Maldegem was vervoerd. Sobemai houdt zich namelijk bezig met de aankoop en revisie van locomotieven om deze daarna weer door te verkopen of te verhuuren.

Daarnaast is door de heer De Lille de laatste tijd een klein spoorwegmuseum ingericht op het terrein van Sobemai aan de Boogaardestraat 168 te Maldegem. Op de dagen in het weekeinde en op feestdagen tot einde september is dit museum geopend. Leden van de vereniging „De Blauwe Wimpel” zijn hier zeer enthousiast aan het werk met de aanleg van een smalspoorbaan en de revisie van stoomlocomotieven. Verder is hier het voormalige salonrijtuig van Hermann Göring te bezichtigen en staan er twee die-

seltreinstellen van de US-Army in Duitsland te kijk, de VT 633.801 en VT 636.801.

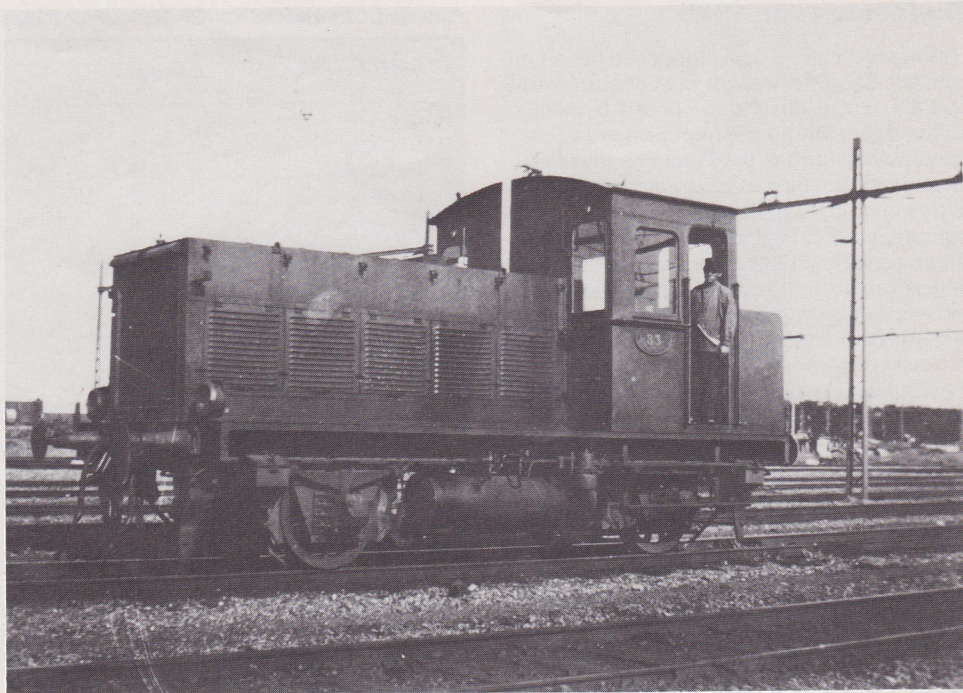
Naspeuringen naar de Willem-Sophia-Mijn leidden naar het Sociaal Historisch Centrum voor Limburg in Maastricht, waar nog een gedeelte van het archief van de mijn wordt bewaard. De steenkolenmijn Willem-Sophia te Spekholzerheide werd in 1969 gesloten, daadwerkelijk werd met de steenkolenproductie in 1970 gestopt.

Aan het licht kwam dat de NS 83 in 1952 voor een bedrag van f 40.000,— van de NS werd gekocht en voor het rangeren op het mijnemplacement werd bestemd waarvoor enige aanpassingen noodzakelijk waren. Zo werd o.a. het afgeronde dak vervangen door een plat dak, terwijl de uitlaatdemper verhuisde van een plaats op het dak van het machinistenhuis naar een plaats op de motorkap. Verder werd het brandstofreservoir op de motorkap tegen en in de cabine aangebracht. De maximale hoogte van de locomotief werd door deze maatregelen gereduceerd van 3803 mm tot 3115 mm, hetgeen noodzakelijk was om de machine voldoende vrije ruimte te geven onder de kolenbunkers en andere mijninstallaties. Met het nieuwe nummer WS 1 werd de locomotief op 14 oktober 1952 in gebruik genomen.

In 1956 werd de dieselmotor vervangen door een nieuwe MAN-motor type W5V17, 5/22A met een vermogen van 175 pk bij 1000 omw/min.

Te zamen met twee andere van de NS afkomstige diesellocomotieven, de 162 en 164, heeft deze machine de nog aanwezige stoomlocomotieven bij de mijn verdrongen.

Na de sluiting van de mijn werden de drie diesellocomotieven door de heer De Lille overgenomen en naar Maldegem gebracht waar zij hun derde levensfase ingingen. De zoiest beschreven WS 1, ex NS 83, werd door Sobemai geheel gereviseerd en verkocht aan de N.V. Polysar, Petrochemische Industrie te Antwerpen Linkeroever voor rangerwerk op haar spoorwegaansluiting. Hier heeft de machine slechts enkele jaren dienst gedaan tot zij defect raakte en werd teruggenomen door Sobemai.



Diesellocomotief NS 83 als rangeerloc bij de werkplaats Leidschendam in 1935.

Foto: G.J. de Swart (555.032).

De beide andere overgenomen diesellocomotieven waren de WS II en WS III, die de voormalige NS 162 en 164 blijken te zijn.

Deze werden in 1941 en 1942 gebouwd door Drewry Car te Londen en door Barclay & Sons te Kilmarnock voor het Engelse War Department, waar zij de nummers WD 70033 en WD 70041 kregen. In 1945 waren deze dieselmecanische locomotieven met een vermogen van 150 pk met nog drie andere van gelijke type door het Engelse leger naar ons land gebracht. Spoedig werden zij van hun oorlogstaak ontheven en op de tramlijnen van de NTM in Friesland in dienst genomen voor het goederenvervoer. Na overname van de tramlijnen van de NTM door de NS gingen de vijf locomotieven over in het locomotievenpark van de NS, waar zij de nummers 161-165 kregen. Nadat twee machines reeds in 1949 en 1951 buiten dienst

waren gesteld, bleven de 162, 164 en 165 nog in dienst tot 1957. De 162 en 164 werden vervolgens overgenomen door de Willem-Sophia-steenkolenmijn en kregen hier de nummers WS II en WS III (de 165 ging naar de Pakhuismeesteren te Rotterdam als 801).

Zij werden in 1971 verkocht aan Frans van den Bossche P.V.B.A. te Aartselaar. Hier werd de voormalige NS 164 opgeknapt met onderdelen van de ex-NS 162 en ingezet bij het vuiltransport te Mont St. Guibert bij Wavre. De restanten van de 162 werden gesloopt. De NS 164 staat thans in rijvaardige toestand te koop aangeboden op een stukje spoor bij Frans van den Bossche te Aartselaar.

De voormalige NS 83 kon door Sobemai niet opnieuw worden verkocht, de toestand is er door het jarenlange verblijf in de open lucht niet beter op geworden. Uiteindelijk wil men deze locomotief toch opknappen voor het museum van de heer De Lille. Eigenlijk zou deze eerste Nederlandse diesellocomotief het waard zijn om op een Nederlandse museumspoorweg te rijden. . . . Wat het lot van de voormalige NS 164 zal worden zal de toekomst moeten leren.

Bronvermelding:

- „Spoor- & Tramwegen” 1931/7, 29 september 1931,
- NS-locomotiefalbums van 1922 en 1947,
- „Van stoomtramlocomotieven en dieseltreinen”, N.J. van Wijck Jurriaanse,
- „Andere locomotieven van NS”, N.J. van Wijck Jurriaanse,
- de heer De Lille van N.V. Sobemai te Maldegem,
- archief van de Willem-Sophia-Mijn in het Sociaal Historisch Centrum voor Limburg te Maastricht,
- „Op de Rails”, september 1964, september 1970, april 1975, december 1975.

Locomotief NS 83 in de uitvoering van de Willem-Sophia-mijn, op het terrein van Sobemai te Maldegem; 16 oktober 1982.
Foto: P. de Greeuw.

