IETS OVER NEDERLANDSE TUINSPOORWEGEN

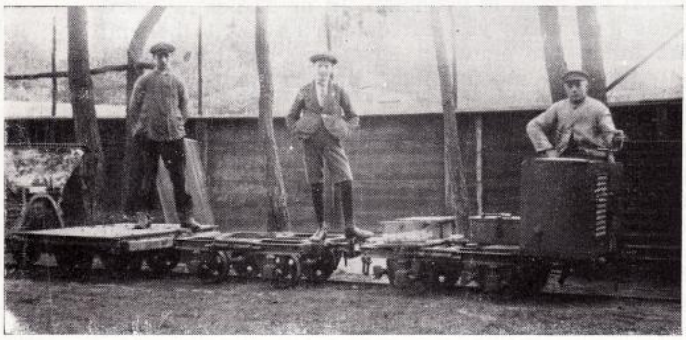
Onder een tuinspoorweg verstaan we een openluchtmodelspoorweg die in een grote tuin of op het terrein van een buitenplaats is aangelegd, en die op een zo grote schaal is uitgevoerd dat in een trein personen vervoerd kunnen worden.

In Engeland heeft men altijd zeer veel belangstelling voor modelspoorwegen op grote schaal en met door stoom aangedreven locomotieven gehad. Het is derhalve niet te verwonderen dat het boek „Model steam locomotives" van Henry Greenly in vijftien jaar (van 1922 tot en met 1937) zes keer werd uitgegeven. In dit boek vindt men ook aanwijzingen voor de bouw van voor tuinspoorwegen geschikte stoomlocomotieven. In het tijdschrift „The Locomotive Magazine" werden vóór 1940 van tijd tot tijd nieuwe tuinspoorwegen beschreven. Meestal werden deze spoorwegen met een spoorwijdte van 15 inch (381 mm) uitgevoerd.

Een paar van deze spoorwegen zijn niet voor het vermaak van een landgoedeigenaar, maar voor openbaar vervoer aangelegd. De bekendste zijn wel de Ravenglass & Eskdale Railway in het Lake District en de Romney, Hythe & Dymchurch Railway in het zuiden van Engeland, die onderscheidenlijk in 1915 en in 1927 geopend werden.

In Nederland moet op het terrein van een buitenplaats in Domburg een tuinspoorweg hebben bestaan. Overigens vindt men in ons land modeltreinen waarin personen vervoerd kunnen worden, alleen in tuinen. Toch zijn ons twee Nederlandse buitenplaatsen waar spoorwegen hebben gelegen, bekend, nl. de aan elkaar grenzende buitengoederen Heidestein en Bornia te Driebergen. Deze waren echter voor het vervoer van materialen aangelegd volgens het systeem van Décauville, dus met een spoorwijdte van 600 mm. Niettemin kan men ze in zekere zin als tuinspoorwegen beschouwen, zoals uit het volgende moge blijken.

Het landgoed Heidestein werd bewoond door de familie de Wetstein Pfister. De heer de Wetstein Pfister had zich in Indonesië met het beheer van suikerplantages bezig gehouden en had zich omstreeks de eeuwwisseling in Den Haag gevestigd. Aanvankelijk verbleef hij met zijn gezin alleen 's zomers op Heidestein; in 1905 kocht hij het huis, met ca 50 ha grond, die toen nog vrijwel geheel met heide begroeid was. Hij ging tot grondverbetering en beplanting over en liet hiertoe met het oog op de afwatering een vijver graven en het terrein naast de vijver ophogen. Hiervoor werd onder leiding van een van zijn schoonzoons, de werktuigkundige ingenieur Dipl.-Ing. Mittelberger, ca. 1908 een décauvillewerkspoor met kipwagens aangelegd. Aanvankelijk werden de wagens met een paard verreden naar een stortplaats, waar ze met een door een petroleummotor aangedreven lier naar boven werden getrokken. Bomen werden vervoerd op twee door een schakel verbonden platte lorries. Later kwamen er een waterwagen bij voor het vervoer van beer vanuit een mestput, waarmee het om de vijver gelegen gazon bemest kon worden, en een wagen met laadbak voor vuilnisvervoer.



De motorlocomotief van Heidestein met enkele lorries.

Foto mevr. de Wetstein Pfister 167.909C

In de eerste wereldoorlog werd door grondaankoop de oppervlakte van Heidestein tot ca 150 ha vergroot. Er heerste toen veel werkloosheid, met name in Driebergen, en ter bestrijding hiervan voerde de heer de Wetstein Pfister een soort particuliere werkverschaffing in: ongeveer 100 personen waren toen bij hem in dienst voor de bebossing. De spoorweg werd uitgebreid tot een ringlijn met een lengte van ca 5 km. Er werd een remise gebouwd; het gebouw hiervan is thans nog aanwezig. In de baan lagen gewone wissels, driewegwissels en draaischijven.

Bij deze vergroting werd overgegaan op motortractie. Omstreeks 1915 deden verscheidene met een verbrandingsmotor uitgeruste werklocomotieven, bestemd voor Indonesische plantagespoorwegen, op Heidestein als demonstratiemodel dienst. Daarna werd in 1920 in overleg met de automobielfirma Broedelet te Driebergen een tweetact motorlorrie van een Tsjechische fabriek of van Orenstein & Koppel aangeschaft. De motor hiervan was zo deugdelijk gebouwd dat hij tot het eind van de spoorweg toe (1940 à 45) steeds heeft kunnen dienstdoen en nooit vernieuwd is behoeven te worden. De overbrenging was mechanisch, met een gangwissel met zes versnellingen en met kettingen naar de beide assen. De locomotief trok op een vlakke baan acht wagens en op de helling naar het stort vier wagens. Aan de locomotief was steeds een z.g. oplegger, d.i. een tweeassige platte lorrie, verbonden. Alle assen waren afgeveerd.

Op de lijn werden nu ook af en toe voor persoonlijk genoegen personen vervoerd. Aanvankelijk nam men in een lorrie met banken plaats; om meer comfort te kunnen bieden werd daarna een oude Peugeot-carrosserie op een lorrie geplaatst. Bij het gebruik van het bovengenoemde stel lorries voor bomenvervoer kwam men tenslotte op de gedachte in eigen beheer een op twee draaistellen geplaatst open tramrijtuig te bouwen. Omstreeks 1925 werd dit werk uitgevoerd. De chauffeur Jansen die sinds 1929 aan het landgoed verbonden was, bouwde de houtconstructie, en de dorpssmid Weber vervaardigde het stalen onderstel. De openingen van het rijtuig konden door zeiltjes, en later gedeeltelijk ook

door ramen worden afgesloten, en er waren bordjes met het opschrift „Niets buiten steken" aangebracht.

In de jaren vóór 1940 werden door de plaatselijke V.V.V. rondritten met de trein over het landgoed georganiseerd. waarbij behalve het rijtuig ook van banken voorziene platte lorries (elk à drie personen!) gebruikt werden. Ook groepen kamperende padvinders hebben vaak van de trein gebruik mogen maken.

Tijdens de bezetting gedurende de tweede wereldoorlog heeft het landgoed sterk geleden. De Duitsers kapten veel bomen en voerden een gedeelte van het spoor weg. De rest verroestte en de baan werd na de oorlog geheel onbruikbaar, omdat zij in verband met een verdeling van het landgoed in tweeën werd verdeeld. De wegenbouwer Krikke te Zwolle heeft toen het nog aanwezige spoor en het materieel (ca 18 kipwagens, enige platte wagens, de twee lorries voor bomenvervoer, de sproeiwagen, de tankwagen en de bakwagen voor vuilnis) gekocht.

Het rijtuig ging echter naar het door Jhr. Mr. Dr. J. R. Clifford Kocq van Breugel bewoonde landgoed Bornia, waar een soortgelijke spoorweg aanwezig was. Hier had men naast goederenmaterieel eveneens een motorlorrie, verder een wat grotere motorlocomotief, en een ander rijtuig. Op Bornia is de spoorweg in de jaren vijftig na het overlijden van de bovengenoemde eigenaar verdwenen. Verdere bijzonderheden over deze spoorweg zijn ons helaas niet bekend, evenmin als over de tuinspoorweg die op het landgoed Heidepark te Driebergen schijnt te hebben bestaan.

Wij zouden het zeer op prijs stellen als lezers van dit blad die eventuele nadere bijzonderheden over de tuinspoorwegen op Bornia, op Heidepark, te Domburg, en misschien nog elders in Nederland, zouden willen mededelen. In het bijzonder zouden wij nog gaarne willen weten welke fabrikant de motorlocomotief heeft gebouwd.

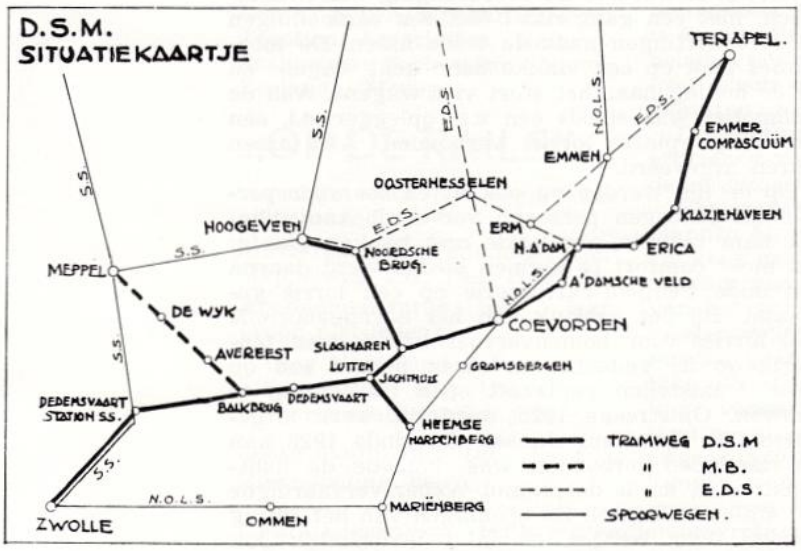
Een personentram op Heidestein
Foto mevr. de Wetstein Pfister

Tenslotte zijn wij Mevrouw de Wetstein Pfister te Driebergen, de heer Jansen te Driebergen en de heer Broedelet te Zeist zeer erkentelijk voor de bijzonderheden over de spoorweg te Heidestein die zij ons hebben willen verstrekken.

Prof. dr. ir. A. D de Pater en ir E. J. G. Scheffer

De aanleg van de Dedemsvaartsche stoomtram

Drenthe en Noord Overijssel waren in vroeger eeuwen de meest geïsoleerde delen van ons land en werden slechts bewoond door de eerste bodemontginners: de veentrekkers. Het landschapsbeeld werd gevormd door onafzienbare met heide bedekte venen, bossen en ontoegankelijke moerassen.



De wetenschap van de brandbaarheid der veenaarde stamt uit de grijze oudheid, waarschijnlijk was ze echter reeds aan de eerste bewoners van ons land bekend. Overigens is niet met zekerheid te zeggen wanneer het turfmaken met zijn verschillende bewerkingen voor het eerst op grote schaal ter hand is genomen. In de 11e eeuw werd reeds gesproken van turfdelven en het is bekend dat in de 13e eeuw in Friesland een turfhandel ontstond die steeds meer toenam naarmate de bossen verdwenen.

Van grote betekenis voor de bodemontginning is het graven van de Dedemsvaart in het begin der 19e eeuw geweest, waardoor een onafzienbare wildernis in vruchtbare landerijen werd herschapen. Met dit belangrijke werk werd op de 9e juli 1809 een aanvang gemaakt op initiatief van Mr. W. J. Baron van Dedem en volgens het geniale plan van diens schoonvader G. W. van Marle.

Niet alleen hierdoor is de naam van Dedem onafscheidelijk met de streek verbonden geweest, doch tevens door een jarenlang presidentschap van de Dedemsvaartsche Stoomtramweg-Maatschappij. Zowel scheepvaart als stoomtram hebben een belangrijke bijdrage geleverd tot meerdere wel-