

Het smalspoor van de Maatschappij „Griendtsveen”

Op woensdagmiddag 30 maart 1983 vond, betrekkelijk onopgemerkt, een laatste rit plaats op een Nederlandse spoorlijn. En toch was het een officiële laatste rit, waarbij een Commissaris van de Koningin en de besturen van twee gemeenten als genodigden meereden. De lijn in kwestie was zelfs een internationale lijn, die grensoverschrijdend verkeer heeft gekend.

Wij hebben het hier over de ongeveer achttien kilometer lange smalspoorlijn van Erica door het Amsterdamsche Veld naar de omgeving van Schöningsdorf in Duitsland van de Griendtsveen Turfstrooisel Maatschappij B.V.

De Maatschappij „Griendtsveen” heeft vanaf het begin van deze eeuw turf gegraven in het Amsterdamsche Veld, in het zuidoosten van Drenthe. Het bedrijf groef de bovenste veenlaag, de zgn. „bolsterturf” af, die tot turfstrooisel wordt verwerkt. Voor de aanvoer van de turf vanuit het veen naar de turfstrooiselfabriek werden smalspoortreinen gebruikt. De spoorwijdte van het Griendtsveenspoor bedraagt 900 mm. De lange lijn door het Amsterdamsche Veld heeft ruim zeventig jaar dienst gedaan en was aan de andere kant van de grens verbonden met de lijnen van de Duitse veenderijen van de Maatschappij „Griendtsveen”. Inmiddels is de winning van de bolsterturf in het Amsterdamsche Veld stopgezet, waarmee de lange aanvoerlijn zijn bestaansrecht verloor.

In het Amsterdamsche Veld vindt nog wel de winning van het dieper gelegen „zwarte veen” plaats door de „Purit” Maatschappij. Deze maatschappij gebruikt smalspoor met een spoorwijdte van 700 mm. Ook deze activiteiten zullen spoedig tot het verleden behoren, wanneer het overgebleven veen tot natuurreservaat zal zijn verklaard.

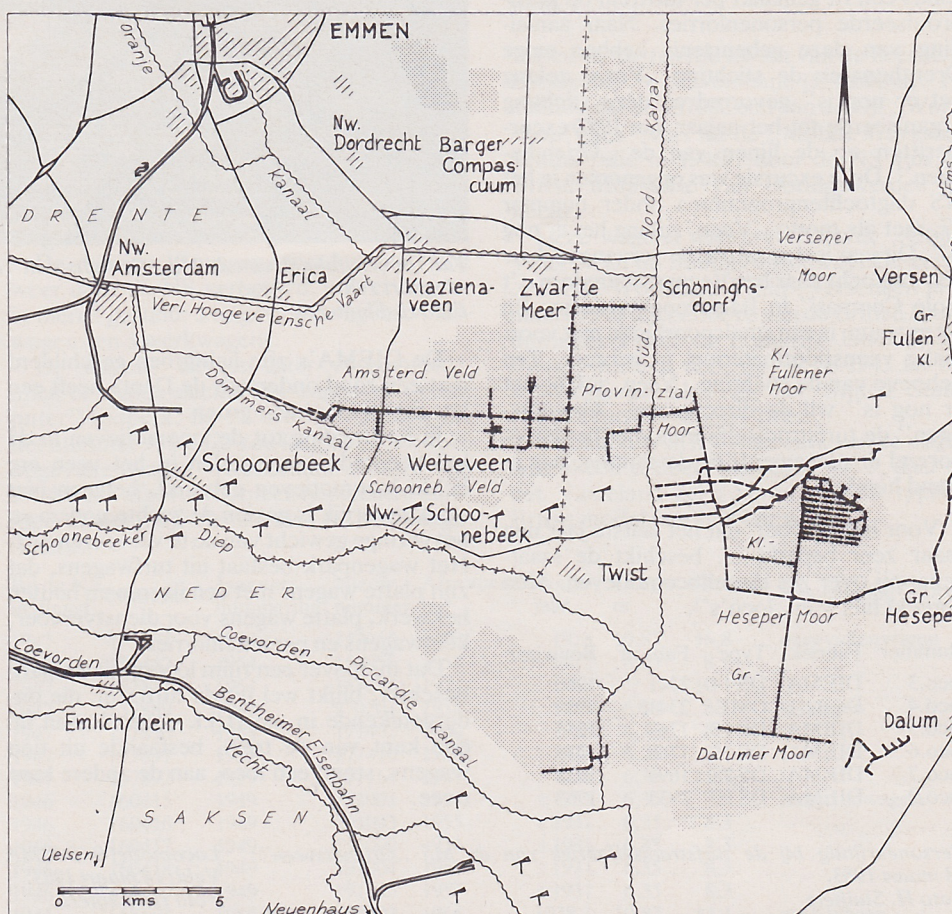
Keren wij terug tot de Maatschappij „Griendtsveen”.

De spoorlijn begint in Erica/Amsterdamsche Veld bij het kantoor en de werkplaats en loopt eerst, als een echte tramlijn, langs het Dommerskanaal tot aan de turfstrooiselfabriek. Daar ligt een uitgebreid emplacement en is de locomotievenloods. De fabriek is dit jaar (1983) voor het laatst in gebruik.

De turf wordt met vrachtauto's uit Duitsland aangevoerd en vervolgens van de laadplaats per smalspoortrein naar de fabriek gebracht. De turf wagons hebben zelf geen kiepinrichting, maar worden in een ronde stalen kooi gereden en daarna ondersteeven gekeerd. Na de fabriek volgt de lange lijn door het Amsterdamsche Veld, die op 30 maart j.l. officieel is gesloten. Even ten noorden van het dorp Weiteveen is een overweg in de weg Schoonebeek - Klazienaveen. Ter beveiliging zijn knipperlichten aange-

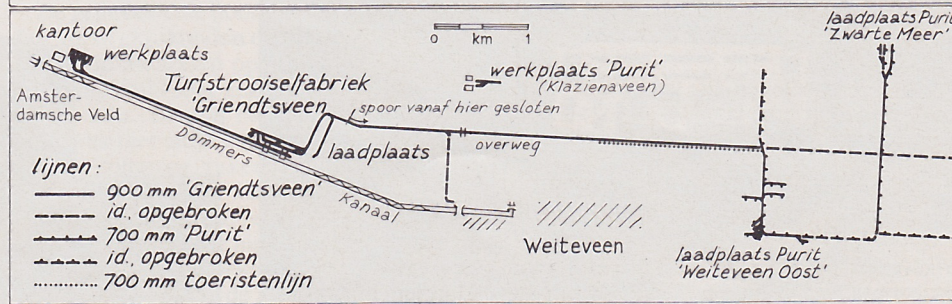
bracht. Bij deze overweg zal in de toekomst een monument worden opgericht.

Al voor 30 maart was men bezig met het opbreken van de baan oostelijk van de overweg. Een gedeelte van deze lijn wordt op het ogenblik (maart/april 1983) omgespoord tot een spoorwijdte van 700 mm om aansluitend op de lijnen van de „Purit” Maatschappij een toeristische smalspoorlijn te vormen. De ploeg, die de omsporing uitvoert, maakt gebruik van een wrektrain, compleet met schafketen op rails.



SMALSPOORLIJNEN IN HET VEENGEBIED Z.O. DRENTE / NEDERSAKSEN (DLD.)
situatie ca. 1970

————— spoorlijn 1435 mm
 - - - - - smalspoorlijn
 ———— weg
 ~~~~~ rivier, kanaal  
 T olieputten  
 +++++ landsgrens  
 // // // bebouwing  
 / / / / / veen



SMALSPOORLIJNEN IN HET 'AMSTERDAMSCHES VELD' - SITUATIE MAART 1983

## Rectificatie

Er blijkt een rectificatie op een rectificatie nodig: op blz. 300 is per abuis vermeld dat de stroomscheiding in (Bad) Bentheim per 5 augustus 1978 werd gewijzigd in het Emmerikse systeem; deze datum is echter: 1 oktober 1978.

Tekening D. H. ten Grotenhuis



*Koninklijke turftrain in 1977  
op 900 mm-spoor.*

De spoorbaan van „Griendtsveen” ligt in verhouding tot andere veenspoorwegen goed. De lichte rails zijn gespijkerd op houten dwarsliggers. De kaarsrechte baan door een verlaten, geel-bruinige vlakke doet de bezoeker vergeten, dat hij in Nederland is. De wissels op de emplacementen bij de werkplaats en de turfstrooifabriek zijn voorzien van rood-witte wisselkloten.

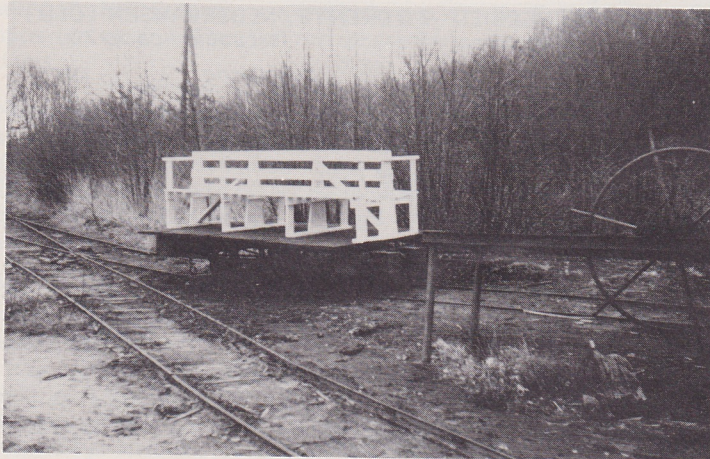
De Maatschappij „Griendtsveen” heeft ook nog enige tijd personenvervoer gekend. In 1977 hebben Prinses Beatrix en Prins Claus een rit gemaakt per turftrain op geïmproviseerde personenlorries. Naar aanleiding van deze gebeurtenis hebben enige Drenthenaren de stichting „Veen, zolang het er nog is” gevormd en deze stichting organiseerde tot het najaar van 1982 excursieritten op de lijnen van de „Griendtsveen”. Deze excursie was opgenomen in het NS dagtochtenprogramma onder nummer 97, met als motto „Veen, zolang het er nog is”. Dit jaar is deze attractie vervangen door een dagtocht naar het Veenmuseumdorp „t Aole Compas” in Bargercompascuum. Bij dit museum is een smalspoorlijntje met voormalig veenspoormaterieel in gebruik. Ten behoeve van de stichting „Veen, zolang het er nog is” wil de directie van „Griendtsveen” de turfstrooifabriek met het bijbehorend emplacement, na de sluiting, nog in stand houden.

Voor het vervoer, dat het laatste jaar nog maar zeer beperkt is, beschikt de maatschappij over zes diesellocomotieven. Men spreekt hier van „loco's”.

| Nummer | Fabriek | Type  | Fabr.nr. | Bouwjaar |
|--------|---------|-------|----------|----------|
| loco.3 | DIEMA   | DS 14 | 2341     | 1960     |
| loco.4 | Deutz   | OME   | 23418    | 1939     |
| loco.5 | DIEMA   | DS 15 | 1767     | 1955     |
| loco.6 | DIEMA   | DS 15 | 1768     | 1955     |
| loco.7 | DIEMA   | DS 28 | 1694     | 1954     |
| loco.9 | DIEMA   | DS 20 | 2933     | 1967     |

*Personenrijtuig bij de turfstrooifabriek van de Mij „Griendtsveen”;  
13 maart 1983.*

*Foto H. Sluijters*



*Turfstrooifabriek van de Mij „Griendtsveen” aan het Dommerskanaal tussen Erica en Weiteveen;  
14 maart 1983.*

*Foto H. Sluijters*

De DIEMA's zijn lichtgroen geschilderd met een rood onderstel, de Deutz heeft een iets donkerder kleur groen.

In verhouding tot de locomotieven in de baksteenindustrie worden in het veen erg lichte locomotieven gebruikt, hetgeen niet verwonderlijk is gezien de zachte bodem en het geringe gewicht van de te vervoeren turf. Het wagenpark bestaat uit turf wagens, dat zijn platte wagens met een ijzeren en houten hekwerk, platte wagens voor dienstvervoer, keetwagens en personenlorries.

Dat men over een ruim locomotievenpark beschikt, blijkt wel uit de turftrain, die ondergetekende in maart j.l. aantrof. Aan de ene kant van de trein, bestaande uit tien wagens, stond een loco, aan de andere kant twee.

Na beëindiging van het smalspoorbedrijf zal het materieel naar de veenderijen „Griendtsveen” in Duitsland worden overgebracht. Deze veenderijen blijven voorlopig nog in exploitatie.

Een open vraag is, of op dit smalspoornet ooit stoomlocomotieven hebben gereden. Aan de ene kant zijn stoomlocomotieven door hun gewicht en het brandgevaar minder geëigend voor het veenspoor. Aan de andere kant zijn er in de locomotievenloods enige voorzieningen (o.a. een waterbak), die duiden op het gebruik van stoomlocomotieven en is aan de Duitse zijde een veenstoomlocomotief bekend, die nu als monument staat opgesteld. In ieder geval kon de directie hierover geen opheldering geven. Wel bekend

*Locomotief 9 (DIEMA 2933, type DS 20) met werktrein in het Amsterdamse Veld; 14 maart 1983.*

*Foto H. Sluijters*





## Southern Railway in Maastricht

Onder bovenstaande titel werd in OdR 1983-5 (blz. 142) de vraag gesteld, of iemand iets meer kon vertellen over de daar afgebeelde dienstwagen 167002 van de NS, die kennelijk van britse oorsprong was.

Als reactie daarop werd een brief ontvangen van de heer P. D. B. Bakker te Rotterdam. Naar hij berichtte, bestond er bij het einde van de Tweede Wereldoorlog bij de NS een nijpend gebrek aan dienstmaterieel (van de 1217 dienstwagens die er begin 1946 zouden moeten zijn, waren er maar 505 dienstvaardig). In Groot Brittannië bestond destijds, onder auspiciën van het War Department, dat als een soort van internationaal bemiddelingsbureau voor het verkrijgen van spoorwagematerieel, hetzij in bruikleen, hetzij in eigendom, fungeerde een „voorraad” van meestal rond 1928 gebouwde 12-

waren benzolocomotieven en houtgaslocomotieven in de laatste wereldoorlog.

Tot nu toe ging het steeds over de aanvoer van de grondstoffen over de rails, maar ook bij de afvoer van het produkt heeft railvervoer een belangrijke rol gespeeld.

Op 11 juli 1911 werd een raccordementslijn geopend door de Dedemvaartsche Stoomtramweg-Maatschappij (DSM), aftakkend van de tramlijn Coevorden - Nieuw-Amsterdam en lopend tot aan de turfstrooifabriek aan het Dommerskanaal. De lijn was eigendom van „The Griendtsveen Moss Litter Co. Ltd”, zoals de Maatschappij „Griendtsveen” toen heette.

De turfstrooisel werd met de zgn. „balen-trams” vervoerd naar het Staatsspoorstation van Dedemvaart of naar de haven van Zwolle. Hoe belangrijk dit vervoer was, bewijst het feit dat de DSM hiervoor drie locomotieven, de nummers 29-31, aanschafte.

Opvallend is, dat vandaag de dag nog DSM-materieel bij de „Griendtsveen” aanwezig is. Op een sloopwerf van de maatschappij aan het Dommerskanaal bevindt zich nog de zeer bouwvallige bak van een gesloten goederenwagon van de DSM.

In dit artikel heb ik mij, voor wat de veensmalspoorwegen betreft, beperkt tot de Maatschappij „Griendtsveen”. Reden om juist dit bedrijf met zijn lange spoor- en tramhistorie extra te belichten is wel het feit, dat er dit jaar voor het laatst smalspoortreinen zullen hobbelen over de met turf en gras overdekte sporen op het bijzonder sfeervolle emplacement van de turfstrooifabriek.

In een toekomstig artikel wil ik graag ingaan op de andere veenspoorwegen.

H. Sluijters

tons goederenwagens van de Southern Railway, die tot wagens voor speciale doeleinden waren verbouwd. Zo werden vele wagens ingericht als mobiele werkruimte, en als zodanig van wat meubilair en van ruiten voorzien.

Deze situatie was een gevolg van de omstandigheid dat het War Department tijdens de Tweede Wereldoorlog goederen- en dienstmaterieel van de SR had gevorderd, en waar nodig aangepast, om te kunnen gebruiken bij het vervoer van manschappen en materieel.

Het voorgaande biedt voldoende grond voor de overdracht van 15 wagens van het War Department naar de NS, hetgeen in 1946 plaats vond.

Vijf wagens werden vrijwel direct in gebruik genomen als gesloten goederenwagens voor Materieel en Werkplaatsen; enkele jaren later zouden zij worden verbouwd tot magazijnwagens.

De overige 10 wagens werden eerst nog weer door de NS verbouwd, en vervolgens in dienst gesteld: 3 ongevalwagens, 4 laswagens en 3 werkwagens.

De wagens werden later vernummerd, maar er haalde slechts één wagen het „computer”-tijdperk: de 157078 (ex 157521), die het nummer 941 1 525 zou krijgen. Toen deze ongevalwagen (Rotterdam Noord) in 1974 werd afgevoerd, bleek het nieuwe nummer echter nog steeds niet te zijn aangebracht.

| Bij de NS in dienst | Nummer | Jaar ver-nummering | Nieuw nummer | Afgevoerd in | Bouwjaar | Lengte m | Gewicht t | Bestemming    | Opm. |
|---------------------|--------|--------------------|--------------|--------------|----------|----------|-----------|---------------|------|
| 1947                | 157451 | 1954               | 157055       | 1959         | 1928     | 10,87    | 16,8      | ongevalwagen  |      |
| 1947                | 157452 | 1954               | 157056       | 1958         | 1912     | 8,35     | 8         | „             |      |
| 1947                | 157521 | 1954               | 157078       | 1974         | 1928     | ?        | 10        | „             |      |
| 1947                | 157889 | 1949               | 270201       | 1958         | 1941?    | 6,38     | 8         | laswagen      | 1)   |
| 1947                | 157890 | 1953               | 177402       | 1960         | 1928     | 6,35     | 8         | „             |      |
| 1947                | 157891 | 1953               | 177410       | 1963         | 1928     | 6,35     | 8         | „             |      |
| 1947                | 157892 | 1959               | 177164       | 1961         | 1928     | 6,35     | 11,7      | „             |      |
| 1946                | 160415 | 1949               | 191001       | 1954         | ±1931    | 6,35     | 7,9       | magazijnwagen |      |
| 1946                | 160416 | 1949               | 191003       | 1955         | ±1931    | 6,35     | 8,3       | „             |      |
| 1946                | 160417 | 1949               | 191002       | 1956         | ±1931    | 6,35     | 8,3       | „             |      |
| 1946                | 160418 | 1949               | 191004       | 1953         | ±1931    | 6,35     | 8,3       | „             |      |
| 1946                | 160419 | 1949               | 191005       | 1957         | ±1931    | 6,35     | 8,3       | „             |      |
| 1946                | 168603 | 1960               | 167002       | 1966         | 1928     | 10,87    | 14,1      | werkwagen     |      |
| 1947                | 168605 | -                  | -            | 1955         | ?        | 8        | ?         | „             |      |
| 1947                | 168606 | -                  | -            | 1949         | ?        | ?        | ?         | „             |      |

1) eerst in 1958 nog vernummerd in 270434

De gegevens die door de heer Bakker werden verstrekt, konden door de heer J. H. M. Nahon te Maarssen op enkele punten worden aangevuld met gegevens uit de NS-documentatie. Daarbij bleek dat deze laatste gegevens niet altijd even nauwkeurig waren en dat sommige zaken in het geheel niet (meer) bekend zijn. Merkwaardig is hierbij dat over de wagen die het langste bij de NS in dienst is geweest, de hierboven al genoemde 157078, het minste bekend blijkt te zijn.

Aan de hand van de thans bekend geworden gegevens kon de onderstaande tabel worden opgesteld. Enkele gegevens zijn ge-

heel onbekend, en bij enkele andere bestaat geen zekerheid.

De bestemming van de wagens is uiteraard niet altijd dezelfde geweest.

De maximumsnelheid waarmee de wagens mochten worden vervoerd, was niet erg hoog. Voor de 157521 en de 168603 staat genoteerd 80 km/h, overigens was het 65 km/h en zelfs 40 km/h.

Alle wagens waren tweeassers, al bestaan er ook aanwijzingen dat enkele wagens aanvankelijk als drieasser in dienst werden gesteld.

Een derde reactie kwam van de heer R. J. E. Bayliff te Faversham (Engeland). Hij meldde dat de 167002 een van de vijf „Workshop Vans” was uit de „Mobile Workshop Trains” die in 1946/7 door de NS van het Britse Ministerie van Oorlog werden gekocht.

Deze wagens waren verbouwde „Utility Vans” van de Southern Railway. De eerste „Mobile Workshop Train” verscheen al in maart 1940 ten behoeve van de British Expeditionary Force in Frankrijk. Soortgelijke treinen werden door de SR in 1943 ter beschikking gesteld van het United States Army Transportation Corps.

De bladveer in het spanwerk van de wagen was alleen bedoeld als een reserve, daar op het Vasteland geen veren van dit typisch Britse model beschikbaar waren.

### Symposium Trambaan in de weg

Op woensdag 30 november 1983 wordt door de Technische Hogeschool te Delft, in samenwerking met de afdelingen Weg en Werken van GVBA, RET en HTM een symposium gehouden over het onderwerp „Trambaan in de weg”.

Nadere inlichtingen (en aanmelding) bij de heer Ing. G. W. Reef, p/a HTM, Meppelweg 1391, 2544 CX Den Haag; tel. 070-298094, t. 133.