

misch vervoer is de jaarlijkse RVE-productie teruggelopen van 25 miljoen ton in 1970 tot een kleine 20 miljoen ton nu. Dit is overigens nog altijd vrijwel gelijk aan de omvang van het NS-goederenvervoer en het honderdvoudige van het railvervoer bij Nedstaal (OdR 1988-4). Het aantal RVE-medewerkers liep in de genoemde periode veel sterker terug, namelijk van 700 tot ongeveer 250. Hieruit blijkt wel dat RVE veel efficiënter is gaan werken. Dit is mede mogelijk geworden door forse investeringen in de halfautomatische koppelingen en AB.

Bij dit streven naar rationalisering was er geen functie meer voor de te lichte Cockerills, behalve voor enkele speciale taken. Zoals uit tabel 6 blijkt, zijn inmiddels de meeste Cockerills gesloopt, tweedehands verkocht of verongelukt. Van zes Cockerills is de toekomst echter voor lange tijd veilig gesteld, omdat zij tot bluswagenloco verbouwd zijn. Er zijn nu nog maar twee „gewone” Cockerills over. Daarvan rangeerde de 474 tot voor kort voor Wagononderhoud en de 404 bij de Centrale Werkplaats. Toen de locodrijver van de 474 dit jaar met pensioen ging, is de 474 bij de CW gaan rangeeren, terwijl de 404 in afwachting van verkoop werd opgeslagen.

De loco's van de serie 900 zijn overal te zien, behalve in het vervoer Hallen – Havens. Zij mogen immers niet door het Gildenspoor. Van de 26 loco's is er een drietal uit bedrijf genomen. Anders dan de Cockerills worden zij niet verkocht, maar zullen zij als reserve en als onderdelenleverancier voor de overige loco's gebruikt worden.

De O&K-loco's worden alle zes ingezet voor het vervoer Hallen – Havens. Deze fluisterloco's zijn immers speciaal geschikt voor het rijden door de Gildenswijk. Andere loco's mogen hier niet rijden. Wanneer blusloco's de werkplaats moeten bezoeken, worden zij door een fluisterloco door het Gildenspoor gesleept.

In de komende jaren zijn geen grote veranderingen in het geschetste beeld te verwachten.

Dankbetuiging

Inlichtingen werden verkregen van mevr. drs. A.O. de Jonge (Spoorwegmuseum), van de heren P.C.M. Blom en R. Robart (beiden Hoogovens RVE), Th.W. de Graaff (Thomassen), P.J. Scholten (SHM) en K. Wielemaker (SGB) en van de afdelingen Loco-werkplaats, Nieuwbouw, Wagononderhoud en Public Relations van Hoogovens. Onze dank geldt hen allen en wel in het bijzonder drs. P. Zorge, secretaris van de Stoomclub van Hoogovens. □

Verantwoording

Geraadpleegd werden het archief van de afdeling RVE en het Centraal Archief van Hoogovens, het Kromhout-archief bij Stork Werkspoor Diesel in Zwolle en het Gemeentearchief van Den Haag, alsmede de volgende literatuur:

1. C.A. van Lieshout, Stoom in de Breesaap, Uitgeverij De Alk bv, Alkmaar, 1980
2. Joh. de Vries, Hoogovens IJmuiden 1918-1968, Uitgave KNHS,
3. H. de Jong, De locomotieven van Werkspoor, Uitgeverij De Alk bv, Alkmaar, 1986
4. N.J. van Wijck Jurriaanse, Andere locomotieven van de Nederlandse Spoorwegen, Uitgevers Wyt, Rotterdam, 1974
5. Railway Engineer, sept/oct 1980, blz. 6

Het hedendaagse smalspoor van Hoogovens

H. Sluijters

Wie de geschiedenis van het industriële spoorbedrijf van de Hoogovens bestudeert, leest onder andere in „Stoom in de Breesaap” van C.A. van Lieshout dat het allemaal begonnen is met een smalspoor met stoomlocomotiefjes met een spoorwijdte van 600 mm. Dit bescheiden spoortje, dat diende voor zandaanvoer en voor het verplaatsen van (normaalsporige) bluswagens bij een der kookfabrieken, heeft tot het begin van de jaren vijftig dienst gedaan.

Tegelijk met het verdwijnen van dit oorspronkelijke smalspoor werd elders binnen het bedrijf een geheel nieuw smalspoorbedrijf in gebruik genomen, dat tot op de dag van vandaag in continuïdient functioneert. Het is een spoorbedrijf zonder locomotieven dat zich geheel „binnenskamers”, dat wil zeggen binnen een fabriekshal, afspeelt en daardoor wellicht niet direct tot de verbeelding spreekt. Aan de andere kant is het een smalspoorbedrijf dat door zijn zware constructies en bijzondere voorzieningen geheel afwijkt van de gebruikelijke smalspoorpraktijk en alleen al daardoor de aandacht verdient.

Het bewuste smalspoor met een spoorwijdte van 900 mm vindt men op het Hoogoven terrein in Koudbandwalserij 1. Deze walserij, waar staalplaat tot blik wordt uitgewalst, vormt een onderdeel van het zogenoemde „Breedbandproject”. Het „Breedbandproject”, dat de productie van staalplaat in diverse dikten beoogde, werd in het begin van de jaren vijftig als nieuwe produktieloot aan Hoogovens toegevoegd. Koudbandwalserij 1 werd in 1953 in gebruik genomen. Dit is ook het jaar van ingebruikneming van het smalspoor.

In de fabriekshal ligt een dubbelsporige spoorlijn met enkele vertakkingen en een aantal overloopwissels. De baan bestaat uit zeer zware groefrails, die in de vloer zijn verzonken. Door het zware en intensieve spoorverkeer zijn de rails geheel blank gereden, zodat zij als zilveren lijnen oplichten op de zwarte fabrieksvloer. De totale lijnlengte bedraagt ongeveer 1200 m. Het smalspoor fungeert binnen de walserij als transportmiddel voor het vervoer van rollen blik.

Het rollend materieel bestaat uit 45 platte wagons op tweeassige draaistellen, die te onderscheiden zijn in twee series, namelijk 6011-6049, deels gebouwd door Spoorijzer in 1953 en deels door Braine le Comte in 1967, en 6001-6006, in 1971 gebouwd door Braine le Comte. De twee series zijn op het oog te onderscheiden door het verschil in hoogte.

De draaistellen zijn voorzien van zware veerconstructies, hetgeen voor smalspoor uitzonderlijk is doch in dit geval zeer begrijpelijk, om niet te zeggen vanzelfsprekend, gelet op het te vervoeren gewicht.

De wagons zijn in tweetallen gekoppeld en uitgerust met een doorgaande luchtdrukrem. Dit gebruik van doorgaande luchtremmen bij industriësmalspoor is voor Nederland uniek, maar gelet op de omstandigheden een pure noodzaak. Immers, een beladen trein van twee wagons (de standaard-treinsamenstelling) vertegenwoordigt een gewicht van ten minste 180 ton! Bovendien moet een trein in de fabriekshal op ieder moment onmiddellijk tot stilstand kunnen worden gebracht.

Locomotiefractie lijkt gelet op de aard en de omvang van het vervoer voor de hand te liggen. Maar zoals al in de inleiding werd vermeld, zal men bij Hoogovens vergeefs zoeken naar locomotieven voor 900 mm-spoor. De tractie wordt geleverd door dieseltractoren op luchtbanden van de fabrikaten Pous en Douglas. De keuze voor tractoren in plaats van locomotieven berust op overwegingen van doelmatigheid. Tractoren kunnen zonder rangeren op elk gewenst punt aan- of afgekoppeld worden en bovendien kunnen de trekkers ook worden ingezet voor het verplaatsen van niet-spoorgebonden voertuigen binnen de walserij. Zoals al het spoormaterieel bij Hoogovens zijn de wagons en tractoren geel geschilderd.

Aan het slot van dit artikel past een dankwoord aan de afdeling Public Relations van Hoogovens, die mijn bezoek aan het bedrijf hebben mogelijk gemaakt, aan de heer R. Robart van de afdeling Railtransport, die mij heeft ontvangen en rondgeleid, en voorts aan de heer H.J. Kolkman, die mij op het bestaan van dit spoor attendeerde en mij van enkele waardevolle, aanvullende gegevens voorzag. □



Hoogovens-Koudbandwalserij 1 met wagons 6037 en 6040; 29 juli 1988. Foto: H. Sluijters.