

## De smalspoorverzameling van C. A. Heikoop

Wie aan museumspoor- en tramwegen denkt, denkt in de eerste plaats aan de Stoomtram Hoorn – Medemblik, de Museum Buurtspoorweg of aan het Spoorwegmuseum in Utrecht. Veel minder bekendheid geniet een aantal particuliere eigenaars van museummaterieel. Lieden, die vaak met bescheiden middelen en veel moeite een aardige verzameling hebben opgebouwd. In de kring van „particulieren” heeft de heer Bernard Kühne in Weert met zijn Nederlands Tram Museum de meeste naam gemaakt.

In dit artikel willen wij de schijnwerpers richten op de verzameling smalspoormaterieel van een ander NVBS-lid, de heer C. A. (Kees) Heikoop. De verzameling is te vinden in de buurt Kille/Nieuwendijk (gemeente Werkendam), nabij de autosnelweg Gorinchem – Breda.

Om het hoe en het waarom van zijn smalspoormuseum te kunnen plaatsen, zullen wij in het verleden van de heer Heikoop moeten duiken, zoals dat uit de verhalen van Heikoop naar voren komt. Na de ambachtsschool te hebben doorlopen, begon Kees Heikoop zijn „stoomcarrière” bij wegebouwbedrijf „T. den Breejen v. d. Bout”. Dat was in de tijd, dat wegebouwbedrijven nog volop gebruik maakten van stoomlocomotieven; vooral de zware en plumpe machines voor de spoorwijdte van 900 mm, de „negentig duimers”.

Als machinist op deze locomotieven – men noemde de machinisten van het aannemers-smalspoor „poldermachinisten” – heeft Heikoop gewerkt bij de aanleg van het wegvak Arnhem – Velperbroek van de autosnelweg Utrecht – Arnhem – Duitse grens. Dit wegvak werd in de oorlog aangelegd,

waarbij grote hoeveelheden zand van de Veluwezoom (waar nu het Motel „Arnhem” staat) naar het Velperbroek werden getransporteerd.

Na de oorlog maakte Heikoop als poldermachinist de drooglegging van Walcheren mee. Door zijn werkgever werd hij ook aan andere bedrijven uitgeleend, zoals „Hillen en Roosen” en „Gebroeders Geluk” in Gorinchem. Over dit laatste bedrijf weet Heikoop nog het rijmpje dat rondging onder de arbeiders: „Gebroeders Geluk en Zonen, grote schoppen, kleine lonen!” Behalve op locomotieven was Heikoop ook machinist op lepelbaggers, stoomkranen, excavateurs en ander stoomgereedschap.

Toen de stoom in de aannemerswereld verdween, stapte Heikoop over op de stoompompen van de Gemeente Gorinchem, totdat ook die moesten plaatsmaken voor de nieuwe tijd, in dit geval de verkeersbrug over de Merwede. Sinds 1960 is de heer Heikoop verbonden aan de technische dienst van het streekziekenhuis in Gorinchem. Maar de liefde voor de stoomlocomotief bleef.

Omstreeks 1969 hoorde hij van een collega, dat er bij de steenfabriek „Ariëns I” in Maurik nog stoomlocomotieven reden. Dit bleek te kloppen. Er reden daar een Henschel uit 1930 en een Orenstein & Koppel uit 1937.

Een interessante vraag, dit overigens terzijde, is, of deze locomotieven de laatste industriële smalspoorstoomlocomotieven waren, of die welke reden bij steenfabriek „Jsseloord” in Arnhem (zie OdR, mei 1982).

Toen de locomotieven van „Ariëns I” door reorganisatie van de fabriek op non-

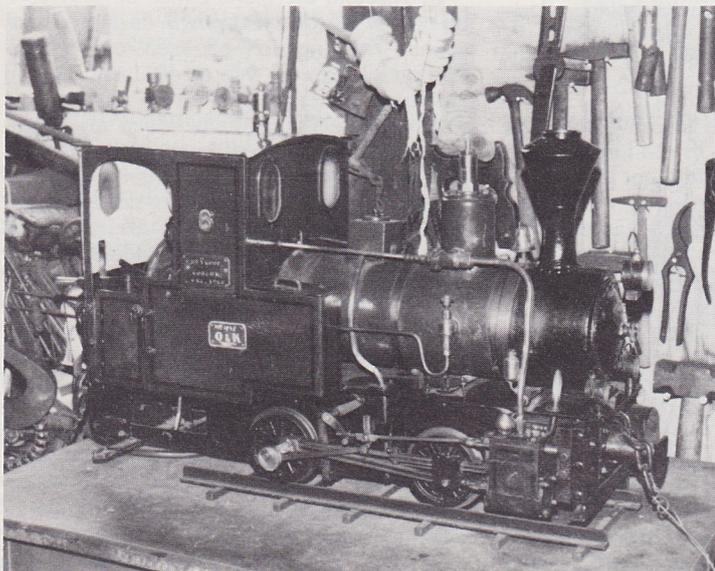
actief kwamen, had Heikoop maar één gedachte: „hier moet iets van bewaard blijven”. Uiteindelijk lukte het hem om de Henschel-locomotief uit 1930 te bemachtigen. Dit was een machine van het standaardtype „Fabia” met een vermogen van 50 pk. De locomotief rijdt op 700 mm spoor.

Van dit type, waarvan er destijds vele aan Nederlandse bedrijven zijn geleverd, zijn drie exemplaren bewaard gebleven. De oudste is uit 1928 (fabrieksnummer 21147) en is eigendom van F. T. Ouwkerk en C. Plug (zie afbeelding in OdR, maart 1983), de tweede uit 1930 (fabrieksnummer 21765) is de locomotief van Heikoop, de derde, ook uit 1930 (fabrieksnummer 21767) rijdt bij de Nederlandse Smalspoorweg Stichting in Katwijk. Oorspronkelijk was de machine van Heikoop onder nummer 41 opgenomen in het huurlocomotievenpark van Spoorijzer in Delft. Later werd zij verkocht aan de steenfabriek „Ariëns I” in Maurik.

De eerder genoemde Orenstein & Koppel locomotief van „Ariëns I” (bouwjaar 1937, fabrieksnummer 12870, vermogen 50 pk) werd gekocht door de bekende smalspoormuseumspionier K. A. Neve uit Zeeland (N.B.) In 1982 is deze machine verkocht en via via over de oostgrens verdwenen, naar het schijnt.

Keren wij terug naar de heer Heikoop. Na de aankoop was zijn locomotief opgesteld op de dijk bij zijn woning aan de Parallelweg nr. 71 in Gorinchem (zie OdR, juli 1976). De eerste zorg was om de locomotief, waarvan inmiddels veel onderdelen verdwenen waren, weer in goede conditie te krijgen en haar zo voor het nageslacht te conserveren. Een stoomlocomotief, die aan de openbare weg

Het door de heer Heikoop gebouwde model van een Orenstein & Koppel locomotief, spoorwijdte 130 mm; 28 april 1984.  
Foto H. Sluijters



De beide diesellocomotiefjes: links de kleine O & K machine, type MD1, rechts de Diema, type DS 28; 28 april 1984.  
Foto H. Sluijters



*De verzameling van de heer Heikoop bestaat uit een stoomlocomotief, twee diesellocomotieven en een aantal goederenwagens.*

in de open lucht staat, trekt veel bekijks, maar wordt er zelf niet beter op. Er moest dus een loods komen.

In 1978 is het gezin Heikoop - ook zoon Kees heeft de liefde voor de stoomlocomotief en voor andere oude werktuigen opgevat - verhuisd naar Kille/Nieuwendijk, waar een grote schuur en een flinke lap grond meer mogelijkheden boden voor een smalspoorverzameling. De schuur is nadien veranderd in locloods, annex goed geoutilleerde werkplaats, annex museum voor een grote verzameling fabrieksplaten, lantaarns en andere spoorse attributen. Om iets meer te kunnen laten zien dan een stoomlocomotief werden twee diesellocomotieven, ook voor de spoorwijdte van 700 mm verworven. De een is een kleine machine zonder cabine, gebouwd door Orenstein & Koppel (type MD 1) en afkomstig van het heibedrijf „Dam en V. d. Sluis” in Jutphaas. Fabrieksnummer en bouwjaar zijn onbekend. De ander is een tamelijk moderne DIEMA-locomotief, fabrieksnummer 2287 type DS 28 en gebouwd in 1959. Deze locomotief komt van het aannemersbedrijf „P. Vermeer” uit Hoofddorp.

Ongeveer tien kipkarren en een aantal platte lorries completeren de verzameling.

Er ligt op het terrein ongeveer honderd meter smalspoorrails en een aantal wissels opgeslagen, afkomstig van de inmiddels stilgelegde steenfabriek „De Emptepol” in Westervoort en het is de bedoeling om hiermee een baan aan te leggen, zodat er ook daadwerkelijk met het materieel kan worden gereden. Omdat de verzameling geheel uit eigen (beperkte) middelen moet worden bekostigd - en wie ziet wat er met deze beperkte middelen is opgebouwd, neemt eerbiedig zijn petje af - zal de verwezenlijking van deze plannen nog wel even op zich laten wachten.

Behalve over smalspoor „op ware grootte” beschikt Heikoop ook over een werkend model van een Orenstein & Koppel smalspoorlocomotief van het bekende type met peperbuschoorsteen. Dit locje, dat door Heikoop zelf is vervaardigd, kan rijden op een spoorbaantje met de spoorwijdte van 130 mm.

Wie in de tuin bij Heikoop kijkt, ziet naast het smalspoor ook een aantal oude tractoren

en landbouwwerktuigen staan. In de loods bevinden zich verder nog verscheidene interessante typen stationaire dieselmotoren. Kenmerk van al het materieel dat „in de handen van vader en zoon Heikoop valt” is de smetteloze uiterlijke staat. Zelfs de rails in de tuin is netjes geverfd.

Trots vertelt Heikoop dan ook dat hij al in zijn poldermachinistentijd veel zorg aan de hem toevertrouwde machines besteedde. Zijn locomotief, zo vertelt hij, noemde men daarom ook „de ziekenwagen”.

Mogelijk nodigt deze beschrijving uit tot een bezoek aan dit museum. Het is weliswaar niet zo spectaculair als een rijdend museumbedrijf, maar toch alleszins de moeite waard. Bovendien mogen wij blij zijn dat nu wij, naar het zich laat aanzien, een „herfsttij der museumspoorwegen” beleven, er ook op deze bescheiden wijze wat gedaan wordt aan het behoud van historisch waardevol spoorwegmaterieel.

Voor een bezoek kan men het beste tevoren een afspraak maken. Het telefoonnummer van de heer Heikoop is 01834-2704.

H. Sluijters

## „Os caminhos de ferro de Moçambique”

Als studenten Diergeneeskunde hebben mijn vriendin en ik in de loop van 1982 gedurende een half jaar stage gelopen in Moçambique, gevolgd door een vakantie van een maand, die trekkend door deze voormalige Portugese kolonie werd doorgebracht. Op deze manier waren wij in de gelegenheid het spoorwegwezen in Moçambique in aardig wat opzichten te leren kennen. Nu is een land als Moçambique uiteraard ver van het bed van de meeste NVBS'ers maar het leek mij, aansluitend op de in 1982 in OdR verschenen artikelenserie over de spoorwegen in Afrika, wel eens interessant wat uitgebreider in te gaan op één van die in vele opzichten toch fascinerende Afrikaanse spoorwegmaatschappijen.

Eerst in het kort iets over de historie van de Moçambiquaanse spoorwegen. In 1887 werd begonnen met de aanleg van de lijn Lourenço Marques (de hoofdstad, tegenwoordig Maputo) genaamd - Pretoria die in 1894 in gebruik werd genomen. In 1897 werd deze lijn gevolgd door een tweede belangrijke lijn, de lijn van Beira (de tweede havenstad) naar Umtali in het toenmalige Zuid-Rhodesië. Deze lijn werd in eerste instantie met een spoorwijdte van 2 voet aangelegd maar enkele jaren later al op het in geheel Zuidelijk Afrika gangbare Kaaps spoor (1067 mm) omgespoord.

Deze twee lijnen vormen de stamlijnen van twee van de drie netten waarin de Moçambiquaanse spoorwegen verdeeld zijn: het Noorder-, Midden- en Zuidernet die, althans binnen de grenzen van Moçambique, geen verbinding met elkaar hebben. In het nu volgende gedeelte zullen de netten, althans voor zover ik ze heb leren kennen, worden besproken (zie ook het kaartje).

### 1. Het Noordernet

Dit net bestaat uit het hoofdlijn die van Nacala (3e haven van het land) via Nampula (3e stad van het land en hoofdstad van de gelijknamige provincie) naar Lichinga, hoofdstad van de provincie Niassa, loopt. Aan het oostelijk uiteinde van de lijn is er een zijlijntje naar het plaatsje Lumbo, dat aan de kust is gelegen tegenover het zogenaamde „Ilha de Moçambique”. Op dat eilandje, waar indertijd Vasco da Gama als eerste Portugees voet aan land zette, ligt het stadje Moçambique dat tot het einde van de vorige eeuw de hoofdstad van het land is geweest. Vroeger was het lijntje naar Lumbo van groot economisch belang in verband met de havenwerken te Lumbo en Moçambique, maar daarvan resten nu nog slechts wat wrakkige, half in elkaar gevallen steigers. De havenfunctie is overgenomen door het nabijgelegen Nacala. Het lijntje kent nog wel personenvervoer naar Nampula (1 slag per dag). Voor wat betreft de tractie: te Lumbo stond een buiten gebruik zijnde stoomloc die ik, zittend in een passerende bus, helaas niet nauwkeurig heb kunnen bestuderen. Het was een vrij kleine tenderloc van een type waarvan ik er later, zittend in diezelfde bus, nog een zag op het emplacement van het plaatsje Monapo, waar het lijntje zich voegt bij de hoofdlijn uit Nacala. Deze leek nog wel dienstvaardig.

In Nampula had ik gelukkig meer mogelijkheden om de spoorwegen aldaar te bezoeken (overigens is het betreden van emplacementen in Moçambique in het geheel niet problematisch. Er loopt altijd een bonte verzameling van spoorwegemployé's, toevallige passanten en geiten rond, en niemand die je wat vraagt).