

4) Skånska Järnvägar: Brösarp—St. Olof.

Sinds 1971 rijdt Föreningen Skånska Järnvägar op dit normaalsporig traject van 14 km, in Zuid-Zweden. In de zomer wordt iedere zondag gereden. Brösarp is per bus bereikbaar vanuit Ystad en Kristianstad.

5) Jädraås—Tallås Järnväg.

Deze 6 km lange 891 mm-lijn is sinds 1971 door de JTJ voor museumdoeleinden in gebruik. Voor deze lijn (niet ver van Ockelbo en Gävle) is men op eigen vervoer aangewezen, aangezien de bus van Ockelbo naar Jädraås op zondag niet rijdt.

Een aantal verenigingen hebben ook nog oud materieel voor excursies, nl. Svenska Järnvägs-klubben Föreningen 29:an (Skara Järnvägsmuseum), Museiföreningen Stockholm—Roslagens Järnvägar (deze vereniging wil een museumlijn openen tussen Uppsala en Länna), Helsingborgs Veteranjärnväg, Bergslagens Järnvägsselskap.

Zweden kent alleen algemene abonnementen voor één jaar. Voor vakanties zijn daarom alleen de Scandinavische rondreisbiljetten van belang,

waarbij een rondreis over een bepaald traject door de Scandinavische landen kan worden gemaakt.

Wegens de lage frequentie zijn alleen de knooppunten aan de hoofdlijnen interessant. Het landschap wordt mooier, naarmate men verder naar het noorden reist. Bij iedere reis rijdt men wel door bossen met vele meren. De mooiste reis die ik zelf in Zweden heb gemaakt is door Lapland naar Narvik. Stockholm is op vele eilanden gebouwd en echt wel een bezoek waard. Bij mooie warme weekeinden zijn alle steden verlaten, want bijna alle Zweden hebben wel een zomerhuisje in de bossen of varen ergens met hun boot. Een bezoek aan Zweden is, ondanks de zelfs voor ons hoge prijzen (vooral alcoholische dranken en bier), zeker de moeite waard.

Ook dit artikel wil ik besluiten met een woord van dank aan de persdienst van de Zweedse spoorwegen, die mij aan vele gegevens en een groot aantal foto's hebben geholpen.

G. J. Nieuwenhuis

De smalspoorwegen van de Nederlandse steenfabrieken

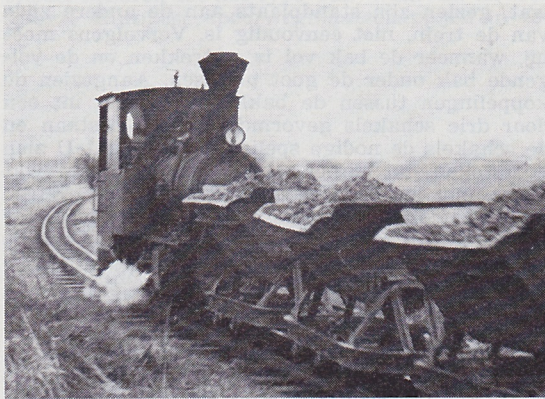
Eén van de vormen van railtransport die tot voor enkele jaren nog een belangrijke rol speelde, was die der steenfabrieken. Deze fabrieken, grotendeels aan onze grote rivieren gelegen, „timmerden” veelal door hun geïsoleerde ligging „niet aan de weg”. Vandaar ook dat waarschijnlijk daardoor weinig over hun bestaan bekend is. Ondergetekende was vele dagen te gast op deze banen. Bij vele bekoorde de romantische ligging mij zeer. Na een dag op zo'n bedrijf te hebben doorgebracht, kostte het steeds enige moeite in de realiteit terug te keren.

De meest voorkomende spoorwijdte is 700 mm met daarnaast 600 en in zeldzame gevallen 900 mm. Het railnet bestaat uit alle denkbare railen dwarsliggevormen, gewichten en lengten. Er werd veel gebruik gemaakt van rails van opgeheven tramlijnen. Het spoor varieerde van 12 tot 25 kg/m en was bevestigd op houten en metalen dwarsliggers, eveneens afkomstig van bedoelde tramlijnen. Het feit, dat geen enkel stuk rail recht ligt, zou menige professionele spoorlegger tot grote wanhoop brengen.

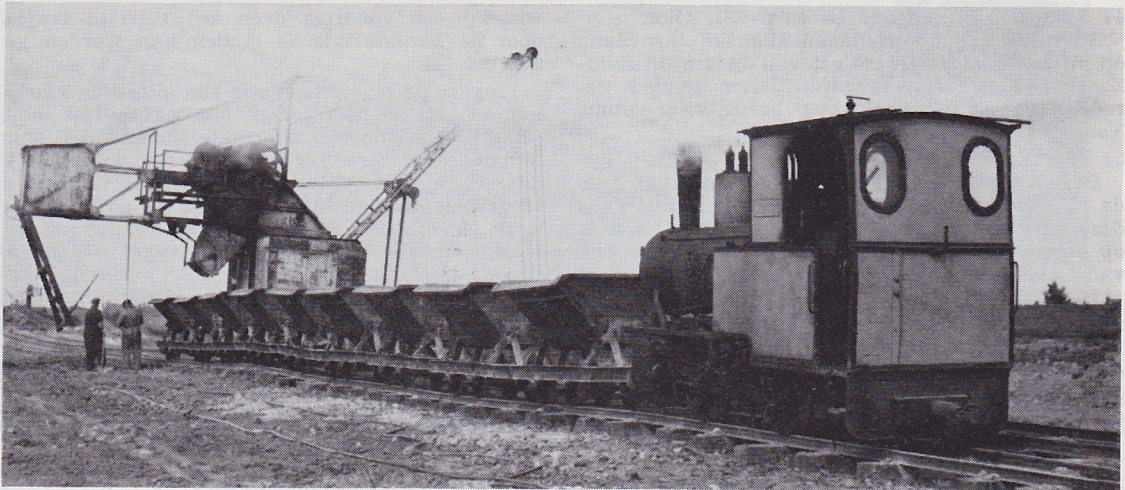
Aangezien de plaats van de te winnen klei, ook genaamd „de put”, voor de productie van metselen straatstenen, vaak op vele kilometers van de fabriek was gelegen en een andere vorm van transport, door de aard van het terrein onmogelijk was, maakte men gebruik van smalspoor. De klei wordt afgegraven door middel van een, over een eigen spoor, zeer langzaam rijdende excavateur of emmerbagger en, via een stortgoot, in de daaronder staande kipkarren of „bakken” gestort. Een trein bestond meestal uit 10 tot 15 kipkarren, in inhoud variërend van 3/4 tot 1½ m³ elk.

Zoals gezegd, ligt het spoor kriskras door de weilanden al naar gelang het uitkomt. Over primitieve bruggetjes en door nog hoog opgeschoten gras, onzichtbare wissels. Vaak via een noodzakelijke omweg leidt het spoor naar de fabriek, d.w.z. het „stort”, waar de karren worden leeggekipt. „Het stort” bestaat uit een heuvel van klei, vaak tot 6 m hoog, die als grondstofvoorraad voor de fabriek dient. Het spoor leidt via een vrij steile helling naar de bovenzijde van het stort.

Als tractie werden aanvankelijk paarden, na ca. 1890-'95 stoomlocomotieven en weer later die-



Orenstein & Koppel locomotief van de steenfabriek „IJsseloord” te Arnhem (60 cm spoorwijdte, 50 pk) op weg naar het „stort”.
Foto J. Pellenburg



selocomotieven gebruikt. De stoomlocomotieven van de fabrieken Orenstein & Koppel, Henschel, Jung, Maffei, Krauss en Borsig waren merendeels van het type B met een gemiddeld vermogen van 50 pk en een gemiddeld dienstgewicht van 8 à 9 ton. Zij werden nog tot in de jaren '40 gebouwd. De diesellocomotieven waren van het tweeassige type van de fabrieken Orenstein & Koppel (Montania), Jung, Deutz, Diema en Schöma met een gemiddeld dienstgewicht van 4 tot 8 ton. De stoomlocomotieven waren bij de machinisten zeer geliefd, daar hun trekkracht in vergelijking met diesellocomotieven groot is en het bedienen en het onderhoud een vak.

Wij stappen nu bij de machinist op de loc en vertrekken met de ledige bakkentrein naar de excavateur. Het rijden op zichzelf is al een belevens. De baan is door onkruid overwoekerd en nauwelijks zichtbaar. De loc en bakken slingeren vaak zo vervaarlijk heen en weer, dat men de illusie heeft niet meer op het spoor te rijden. Op eens remt de machinist en passeert voorzichtig een (onzichtbare) railbreuk. Bij de excavateur gekomen, plaatst de machinist de eerste ledige bak precies onder de stortgoot van de excavateur, wat, gezien zijn standplaats aan de andere zijde van de trein, niet eenvoudig is. Vervolgens moet hij, wanneer de bak vol is, optrekken en de volgende bak onder de goot plaatsen. Aangezien de koppelingen tussen de bakken onderling uit een door drie schakels gevormde ketting bestaan en de schakels de nodige speling geven, kunt U zich voorstellen, dat bij het optrekken en remmen, wat alleen met een met de hand bediende rem op de loc geschiedt, de trein een wagenlengte langer of korter wordt. Daarmee dient de machinist steeds rekening te houden bij het manoeuvreren onder de excavateur.

Tijdens het laden heeft de machinist de injecteur bijgezet alsmede de aanjager. Met een hamer slaat hij enkele briketten stuk en werpt deze in de vuurkist. Na enkele ogenblikken brandt het vuur fel en een zwarte rookpluim verlaat de schoorsteen. Na enkele minuten is de stoomdruk weer tot 12 atm. opgelopen, zodat de veiligheidsklep openslaat en een witte stoompluim de lucht inblaast. Wanneer de laatste bak vol is, vertrek-

Orenstein & Koppel locomotief van de steenfabriek „Lunenburgerwaard” te Wijk bij Duurstede (bouwjaar 1933, nr. 12434, 70 cm spoorwijdte, 50 pk) bij de excavateur; september 1962.

Foto J. Pellenburg

ken wij met de trein voor ons uit duwend richting fabriek. De machinist opent via een handel de cilinderkranen en duwt de reguleur iets open. Stoom en water uit de cilinderkranen blazend, zet de trein zich langzaam in beweging. De reguleur gaat nog verder open en nu schommelen wij puffend over het smalle spoor. In de hoek van de kleine stookplaat, waar nauwelijks plaats is voor drie man, schommelt de arm van de smeerpomp heen en weer. Op enkele plaatsen wordt weer snelheid verminderd wegens één van de vele slechte plaatsen in de baan. Vóór ons zien wij de bakken soms heftig heen en weer schommelen, terwijl we zelf ook moeite hebben om staande te blijven.

Bij de stortplaats leidt de baan, als eerder gezegd, via een vrij steile helling naar de bovenzijde van deze miniatuurberg. De trein moet daarbij een hoogteverschil overwinnen van 5 tot 8 meter over een lengte van ca. 100 meter. Bij het naderen van deze helling opent de machinist de reguleur geheel. Korte, gedempte knallen in de schoorsteen bewijzen, dat de kleine machine nu haar volle vermogen levert. Daar de rails door de gemorstte klei spiegelglad zijn, begint de machine op eens heftig door te slaan, waarna de machinist de zandstrooier in werking stelt. Op de stortplaats passeren wij voorzichtig een wederom onzichtbaar wissel, waarna aan de rand van het stort halt wordt gemaakt. Enkele mannen beginnen de bakken stuk voor stuk om te kippen. Van deze gelegenheid maken wij gebruik de loc te verzorgen. Wij koppelen de machine los en leggen veiligheidshalve een houten balk voor de wielen van de trein teneinde een eventueel voortijdig vertrek hellingafwaarts te verhinderen. Wij rijden via een wissel naar de locloods, waar uit een dikke rubberslang de watertender wordt gevuld. Intussen wordt het vuur schoongemaakt en worden sintels buitenboord geworpen. Ook de asbak wordt gelidigd. Na het smeren van het drijfwerk en het

opstapelen van enkele briketten in de hoek van de stookplaat is de loc weer gereed voor de volgende rit.

Wanneer men — zoals ondergetekende al vele malen — te gast is in dit van de buitenwacht afgesloten wereldje, wat meestal met elke steenfabriek het geval is en men slaat dit miniatuur spoorwegbedrijfje in alle rust gade, dan word je onwillekeurig bevangen door een vreemde gewaarwording. Zo'n trein, getrokken door een kleine locomotief, schommelend en puffend door de uiterwaarden, is steeds een boeiend gezicht. De stilte, de blauwe lucht en de entourage van de groene uiterwaarden, waar, in de voor ons onzichtbare rivier, een schip langzaam voorbijglijdt; dit alles beroert het sentiment. Er is geen lawaai en er zijn geen automobielen, alleen een paar grazende koeien, die zich geen sikkepit aantrekken van onze trein. De rust en vooral de ongelofelijke stilte kenmerken dit kleine spoorwegbedrijfje. Geen dienstregeling, geen speciale baanonderhoudsploeg, geen geperfectioneerde werkplaats, doch de vrij primitieve smidse van de fabrieksmid, die met de machinist zorg draagt voor het onderhoud van de locomotieven. Zij verzorgen geheel zelfstandig de meest voorkomende reparaties, waaronder het vernieuwen van vlampijpen, ketelkeuringen etc. De hier en daar door gras en onkruid overwoekerde baan, het snelheid minderen op plaatsen waar zich onzichtbare zwakke plaatsen of een verborgen wissel bevinden en de sfeer van gemoedelijkheid waarin zich dit alles afspeelt, waren voor mij steeds weer een belevenis. Ik heb er dan ook met groot genoegen vele vakantiedagen aan gependend.

Helaas is dit bedrijf sinds de jaren '60 grotendeels historie geworden. Geleidelijk aan heeft men de smalspoorbanen grotendeels opgebroken. en het kleitransport wordt nu verricht door de flexibele vrachtauto. Hierbij verdwenen ook, op enkele uitzonderingen na, de trouwe stoomlocs in de smeltkroes. De door mij beschreven locomotieven waren een Orenstein & Koppel en een Henschel, beide 50 pk vermogen.

De Nederlandse Smalspoorweg Stichting verkeert in de gelukkige omstandigheid, nog te beschikken over twee ex steenfabrieklocs, t.w. een Henschel en een Maffei, resp. 50 en 55 pk, beide in werkende conditie. Ik hoop met dit artikel dié lezers bereikt te hebben, die zich voor deze vorm van smalspoorwegen interesseren.

J. Pellenbarg

Railnieuws



In de loop van de maand juli 1975 werden in dienst gesteld twee door Talbot te Aken gebouwde elektrische tweerijtuigstellen „sprinter”, type E12, plan IJ1, genummerd 2006 en 2007.

In de periode van 18 juni tot en met 15 juli kregen 12 zelflossers Fads een dak, waarmede de aanduiding Tads werd. Tot dienstwagens werden verbouwd: 2 platte wagens, 2 open wagens en 3 zelflossers.

Begin augustus waren de eerste tien Sprinters in ons land: in aansluiting op de 2006 kwamen namelijk naar Leidschendam de 2007 op 27 juni, 2008 op 11 juli, 2009 op 25 juli en 2010 op 8 augustus.

In de loop van juni kwamen in de huisstijlkleuren in dienst de locomotieven 242, 606, 1136, 2289 en 2492. In juli waren dat de treinstellen 88 en 1711 (ex 711) en de locomotieven 274, 601, 1123, 1315, 2437. Genoemd treinstel 88 werd half juli in de reizigersdienst opgenomen, hoewel het begin juni reeds na revisie was afgeleverd.

In de loop van juni kwamen achtereenvolgens met Telerail-apparatuur in dienst de 855, 858, 851, 869, 846, 845, 870, 888; in juli waren dat de 893, 852, 862, 868, 892, 863, 879, 871, 887. Treinstel 510 werd eind juni met gewijzigde ventilatiekanalen afgeleverd.

In de reeks opknapbeurten materieel '46 werd begin juli de 655 afgeleverd; half augustus werd de 661 in behandeling genomen.

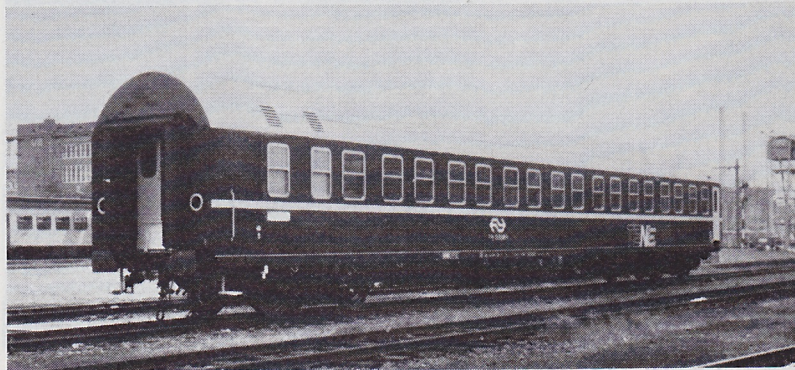
De locomotoren 242 (juni) en 274 (juli) kwamen met een telescoopkraan in dienst.

Naar de sloop kwamen in juni en juli de 197 en 186; eind juli werd de 183 naar Roosendaal overgebracht, de 190 was half juni reeds van de Rietlanden naar de Watergraafsmeer gekomen.

Eind juli werd in Haarlem terzijde gesteld het rijtuig 29 40 102; de in Tilburg terzijde staande postrijtuigen 1924 en 1933 werden begin juni aangevuld met de 1931, welke rijtuigen begin juli naar de Roosendaalse werkplaats overgebracht werden (zie ook OdR van augustus).

Met het in dienst komen van de 1711 (ex 711) als eerste coach-treinstel van de tweede lichterij is de gehele serie 711-757 gehuisstijld. De 733 kwam in november 1968 als eerste 711-er met de nieuwe kleuren in dienst. Overigens moet in de opgave van te verbouwen treinstellen op blz. 183 732 gewijzigd worden in 733.

De beide slaaprijtuigen die de NS in dienst stelde, behoren tot het type T2S, waarvan er voor diverse Europese spoorwegmaatschappijen in to-



Het eerste van de nieuwe slaaprijtuigen van de NS, de 71 84 75-70 458 te Utrecht; 6 juni 1975.
Foto B. Schooneveld