

Stoomlocomotiefbouwers zijn zeldzaam, ook in ons land. Het is dan ook geen wonder dat degenen die meer dan één stoomlocomotief zelf met succes heeft gebouwd, in het nieuws komt. Uit krantenberichten en via de televisie was mij daarom de naam van de heer K. A. Neve bekend, doch het heeft lang geduurd voordat de kans kwam persoonlijk kennis met hem te maken.

Tegenover de oude Veerweg te Vreeswijk woonde de heer Neve met het uitzicht op zijn locomotieven, waarvan er enkele soms onder stoom werden gebracht om op de Veerweg te rijden. Er lag spoor van 21 cm en van 70 cm spoorwijdte, waarop zo nu en dan een zandtreinlocomotief met lege zandbakken de helling op en afreed, waar vroeger lange files van wachtende auto's, karren en fietsers de komst van de veerboot stonden af te wachten.

Zo was de toestand toen ik nog niet zo lang geleden met de heer Neve kennis maakte. Hoe geheel anders is alles nu in deze betrekkelijk korte tijd geworden.

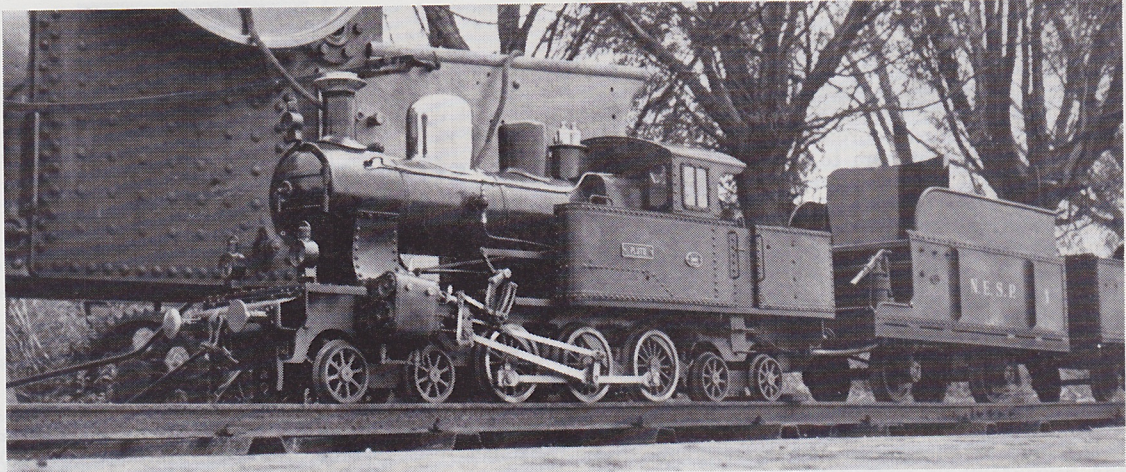
Daar de geschiedenis van de loc'n nauw samenhangt met de geschiedenis van de heer Neve zelf, moet worden begonnen met de jeugd van deze man, of nog beter bij de vader van de heer Neve. Deze was namelijk als machinist werkzaam bij verschillende bedrijven, zo ook bij een aannemersbedrijf, waar hij zandtreinloc'n moest rijden. In zulk een onderneming was de machinist bij reparaties en storingen veel meer op zichzelf aangewezen dan in welk ander bedrijf ook. Geen wonder dat de jonge Neve veel tijd bij zijn vader doorbracht en al zeer jong gefascineerd werd door de zandtreinlocomotieven, waarop hij zijn vader als heer en meester zag rijden. Zijn vurigste wens werd later ook machinist op een stoomloc te worden. Reeds op zijn 13e jaar stond hij op „de kar” en het duurde niet lang of hij werd zelf „meester” op de zandtreinlocomotieven, in dienst bij verschillende wegebouwmaatschappen. Zo leerde hij al spoedig alle eigenschappen kennen van de loc'n

De stoomlocomotieven van K. A. Neve

van Jung, Maffei, Borsig, Hanomag, Orenstein & Koppel, etc. Overal waar zijn directie werken aannam voor de aanleg van wegen, kanalen of anderszins, moest de jonge Neve met zijn machines aan het werk. Als een echte zwerver trok hij zo doende van streek naar streek, woonde nu eens hier, dan weer daar. Nadat hij was getrouwd, trok zijn gezin met hem mee en er zijn maar weinig windstreken in ons land, waar Neve niet heeft gewoond. Toen na de oorlog de dieselloc'n het werk van de stoom overnamen, stapte de heer Neve over op de *stoomwalsen*, want „de stoom” was nu eenmaal zijn vak. Maar ook deze werden al spoedig vervangen door motorische kracht en zodoende verliet de heer Neve op 60-jarige leeftijd zijn werkgever om van zijn pensioen te genieten. Maar daar hij niet kon wennen aan het stilzitten en hij zijn hart nu eenmaal aan de stoomlocomotief had verpand, begon hij in 1948 zelf een loco-

Locomotief 2 HERCULES (links) naast locomotief 1 PLUTO (rechts) te Zeeland, augustus 1972. Foto J. Esser





Locomotief PLUTO met nieuwe ketel, 1970.

motief te bouwen. Met de bescheiden middelen die hem ten dienste stonden, werd een spoorwijdte gekozen van 21 cm, zijnde de enige mogelijkheid om op de schaal van 1 : 7½ in de juiste proporties de bestaande appendages, zoals Pemberti-injecteur, manometer, etc. aan te brengen, zonder dat de kosten al te hoog werden. Na tien jaren van hard werken was er een 2-C-2 tenderloc gereed, die beslist gezien mocht worden. Met twee buitenliggende cilinders, een ketel met 12 atm druk, een koperen dom, een Belpaire-vuurkist met daarop de veiligheidskleppen, stoomfluit en een schoorsteen met koperen sierrand, tenderbakken over de halve lengte van de ketel en een bergruimte voor kolen achter het machinistenhuis, was het een uiterst sierlijke locomotief geworden. De ketel was groen geschilderd, evenals de tenderbakken, de rookkast zwart en rode biezen op de ketel en tenderbakken. De wielen waren rood geschilderd, evenals het frame. Voorts waren aanwezig o.m. twee injecteurs en een met de hand bediende pomp, cilinderkranen en een ganghandel voor vóór- en achteruit. Als naam werd „PLUTO” gekozen, als herinnering aan één der zandtreinloc's, waarmee Neve vroeger had gereden. In 1964 kreeg deze loc een nieuwe ketel, die iets groter was en zij werd bovendien voorzien van een zanddom op de ketel.

Ook werden enkele zandwagens gebouwd, die echter al spoedig werden voorzien van dwarsbanken, zodat ook passagiers konden worden meegevoerd. De loc voldeed in alle opzichten en het duurde niet lang of de heer Neve kreeg het verzoek met deze loc en wagens een spoorbedrijf te exploiteren gedurende de zomermaanden in het park Linnaeushof te Bennebroek. De oudste zoon van de heer Neve verzorgde dit bedrijf. Twee jaren lang reed PLUTO trouw iedere zomer zijn volbeladen treinen door het park in Bennebroek. De belangstelling voor dit stoombedrijf nam steeds toe, waarschijnlijk als gevolg van het feit dat het grootbedrijf hiervan niets meer te bieden had. Nu werd de trekkracht van de PLUTO te klein voor het grote aanbod van reizigers. Bij een asopstelling van vier loopassen en drie drijfassen, zoals PLUTO bezat, werd slechts een gedeelte van het adhesiegewicht gebruikt voor de drijfwielen. Om

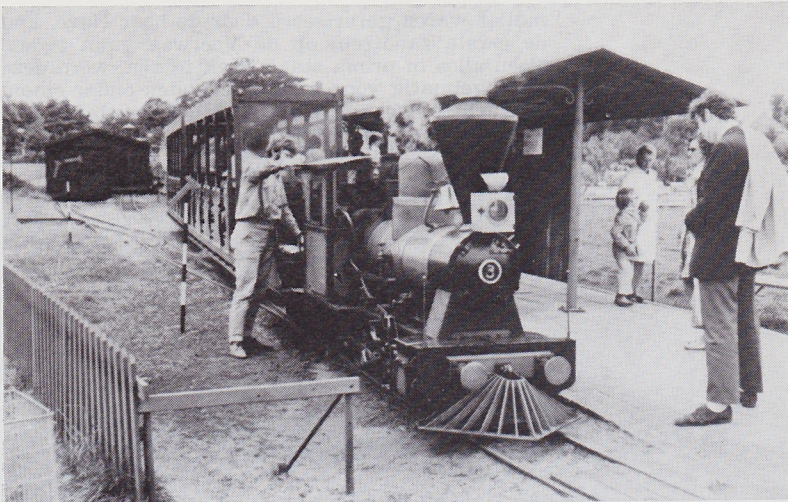
deze reden besloot de heer Neve een locomotief met drie drijfassen zonder loopassen en met losse tender te bouwen. In vele opzichten geleek deze op de PLUTO. In ruim één jaar was deze machine gereed. Hij kreeg de naam „HERCULES” en ging naar de Linnaeushof om de PLUTO te vervangen. Ook de HERCULES voldeed zeer goed. Het leek alsof deze loc nog lange jaren in Bennebroek zou blijven rijden, doch de exploitant van de Linnaeushof raakte in financiële zorgen. Een faillissement dreigde, maar na een periode van grote onzekerheid bleef het park toch behouden. Wel moesten er enkele veranderingen komen. Zo was er een nieuwe exploitant, die een Indianendorp wenste aan te leggen. Aangezien de spoorlijn van de heer Neve dit dorp doorkruist zou hij het liefst zien dat een echte Amerikaanse „Western”-locomotief met trein door dit dorp zou rijden.

Nu was het een geluk dat de heer Neve al enkele jaren bezig was met een derde locomotief. Dit zou oorspronkelijk een C-tenderlocomotief worden voor 45 cm spoorwijdte. Deze machine was bijna gereed toen de vraag naar een „Western”-loc kwam. In allerhaast werd deze loc toen in gereedheid gebracht om op de Linnaeushof dienst te gaan doen. Verscheidene wijzigingen werden aangebracht. Allereerst werd het idee van tenderloc verlaten en werd een bijpassende tender gebouwd. De schoorsteen werd naar Amerikaans voorbeeld naar boven verbreed en koevangers werden vóór de bufferbalk aangebracht. Er kwam een koperen trekbel op de ketel en een grote rode petroleumlamp op de rookkast vóór de schoorsteen. De ketel werd weer groen geschilderd, doch ditmaal had deze koperen banden gekregen, evenals de groene dom. Hierdoor kreeg deze loc een echt Amerikaans uiterlijk.

Natuurlijk konden de oude wagens geen dienst doen op dit 45 cm spoor. Een aantal nieuwe rijtuigen werd gebouwd, groter en ruimer dan de vorige en voorzien van een hoog dak, zodat ook volwassen personen zonder bezwaar konden meereizen en enigszins tegen de regen werden beschermd. De loc werd nr. 3 en kreeg de naam

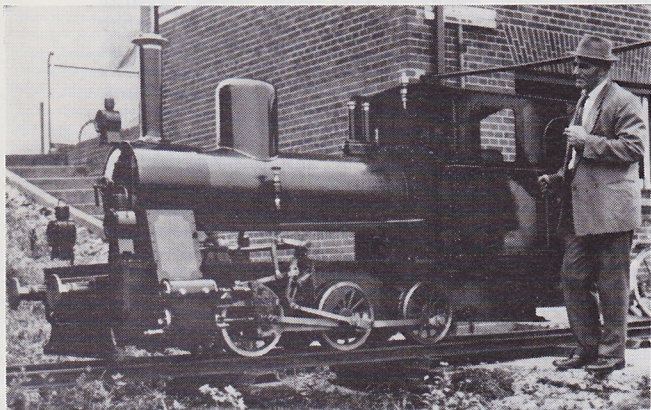
„ROLLECATE”, doch tot op heden is deze naam nog steeds niet op de loc aangebracht. Een station en een locloods completeerden het geheel. Tot op heden rijdt dit materieel hier nog steeds en wie dit deel van de Neve-spoorweg wil zien, kan nog steeds terecht op de Linnaeushof te Bennebroek. Zonder enige storing rijdt loc 3 iedere dag in de zomer de treinen over het terrein en zelfs met overbezette treinen is de trekkraft meer dan voldoende.

Door de komst van deze derde locomotief waren de „PLUTO” en de „HERCULES” overcompleteerd geworden. Oorspronkelijk werden beide in Vreeswijk opgeborgen, doch de tweede zoon van de heer Neve wenste eveneens een spoorweg te exploiteren. Hiervoor werden de „HERCULES” en enige wagens aangewezen. Deze begonnen nu een zwerfend bestaan te leiden. In een busje werden zij (en worden nog steeds) — met de bijbehorende rails, station en een kleine tunnel overal daar gebruikt waar vraag bestaat naar een smalspoortreintje, b.v. bij de opening van een nieuw winkelcentrum, feestelijke gebeurtenissen, etc. Gelukkig is er voldoende vraag om een geheel zomerseizoen zonder onderbreking van de ene plaats naar de andere te reizen, om daar ongeveer één of twee weken te rijden. Gedurende dit gehele seizoen moet de „HERCULES” in staat zijn zonder storing dienst te doen. Alleen gedurende de wintermaanden neemt de heer Neve Sr. zijn loc onder handen om hem gereed te maken voor de volgende zomer.



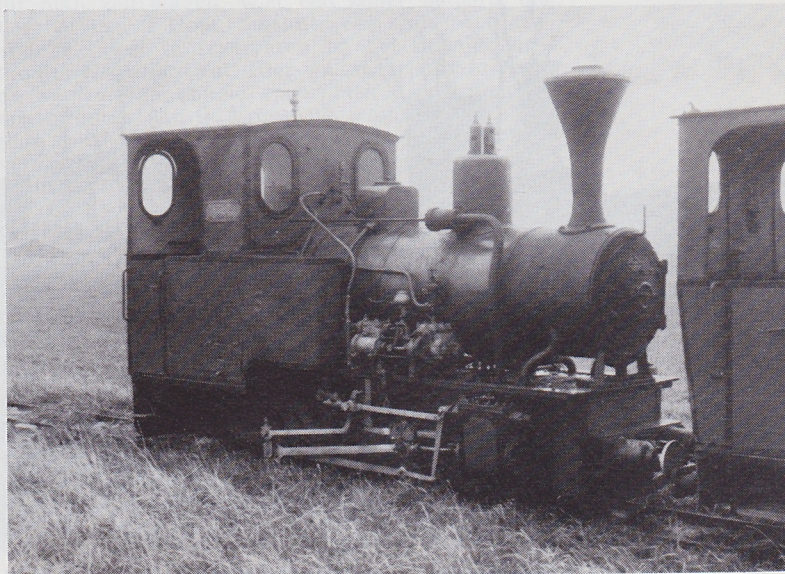
*Locomotief 3, zoals herbouwd met tender, koevanger en naar boven verbrede schoorsteen, op de Linnaeushof te Bennebroek, juli 1971.
Foto H. Waldorp*

kozen, doch deze is nooit aangebracht. Echter, nog vóór dit plan tot uitvoering kwam, wist de heer Neve een andere Orenstein & Koppel zandtreinlocomotief te verkrijgen, eveneens voor 70 cm spoorwijdte. Deze loc was wel compleet en werd van Spoorijzer te Delft gekocht. In het locomotiefpark van Neve werd dit nr. 5 en de naam DELFT werd hiervoor gekozen. Ook deze naam is tot op heden nog niet aangebracht. Ook werd er nog een zestal zand-kipwagens aangeschaft om dienst te gaan doen achter deze loc. Nadat de ketel en het gehele mechanische deel van de loco-



Locomotief 3, zoals oorspronkelijk gebouwd, met ernaast de heer K. A. Neve; zie ook foto rechtsboven.

Maar bij dit alles had de heer Neve nog steeds niet het doel bereikt dat hem voor ogen stond. Als machinist van zandtreinlocomotieven rustte hij niet vóórdat hij een echte zandtreinlocomotief bezat. De gelegenheid daartoe deed zich voor in 1967 toen hij van een sloopbedrijf een frame met wielen kon kopen van een zandtreinloc, gebouwd door Orenstein & Koppel voor 70 cm spoorwijdte. De ketel, machinistenhuis, etc. ontbraken, doch de heer Neve hoopte deze loc compleet te maken om er mee te kunnen gaan rijden. Het werd locomotief nr. 4 en de naam „BOUWKAMP” werd ge-

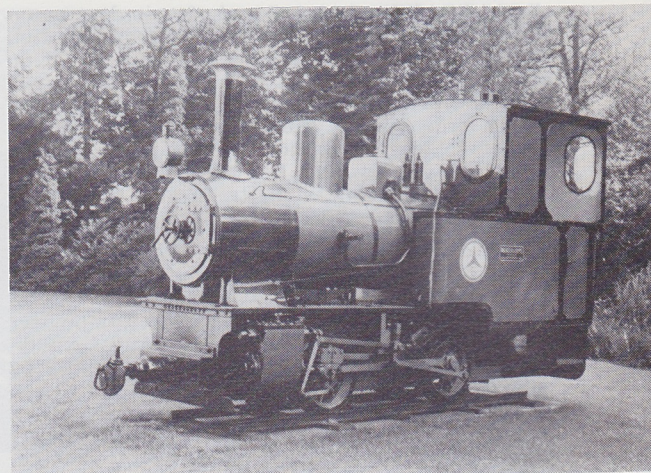


*Locomotief 5 te Zeeland, september 1972.
Foto H. Waldorp*

motief waren gereviseerd door de heer Neve, kon de eerste zandtrein op de Veerweg gaan rijden. Toen alles in prima staat bleek te zijn, werd deze loc regelmatig voor belangstellenden onder stoom gebracht om hen in de gelegenheid te stellen een rit op de voetplaat mee te maken.

Alleen de PLUTO met enkele van zijn rijtuigen had nog geen emplot gevonden. In al zijn pracht stond hij werkeloos naast de grote 70 cm zuster op de Veerweg, ten prooi aan allerlei begerige blikken van stoomliefhebbers, die de nr. 5 met zijn zandwagens tegen de helling trekkend op de Veerweg kwamen bewonderen. Geen wonder dat al spoedig enkele handige opkopers trachtten de PLUTO in handen te krijgen om deze met een zoet winstje door te verkopen aan kermis-exploitanten of andere gegadigden. Maar de heer Neve zag zijn troetelkind, waaraan hij zo vele jaren had gewerkt, niet graag in handen van winstjagers, die in het geheel niet geïnteresseerd waren in stoomloc'n. Veel liever had hij gezien dat de PLUTO door een echte stoomliefhebber werd overgenomen, die zijn loc met zorg zou behandelen. Voor een spoedige verkoop van de PLUTO bestond wel belangstelling want loc nr. 4 moest nog geheel worden opgebouwd, doch de nodige gelden hiervoor ontbraken (een omstandigheid waarvan menige privé-spoorweg exploitant kan meespreken!). Daarom besloten twee NVBSers (waaronder schrijver dezes) de PLUTO met 3 wagens te kopen.

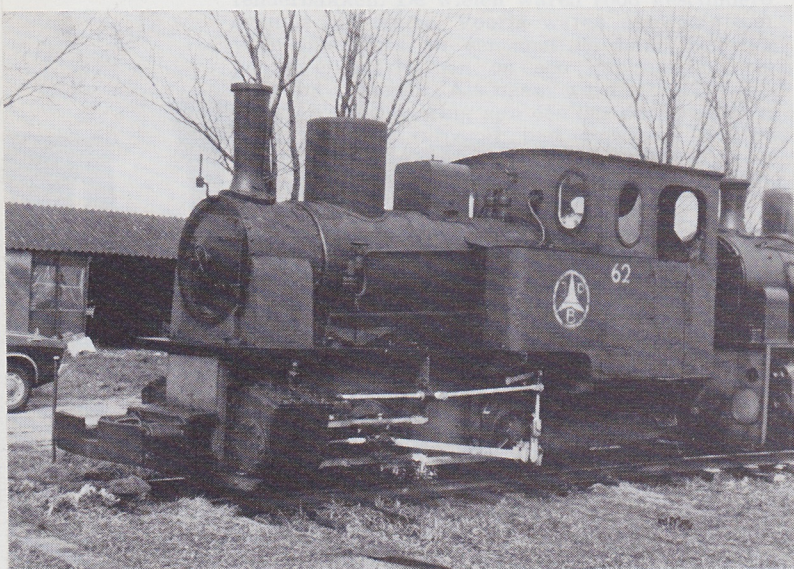
Na een korte leerperiode kon er nu naar harte-lust met de PLUTO en de zandtreinlocomotief worden gereden, waarbij dan soms nog de HERCULES de feestvreugde kwam verhogen als deze eens een vrije dag had. Geen wonder dat op mooie zomerdagen het gefluit van de loc'n vele belangstellenden aantrok, die zich over de brug van de rijksweg bij Vreeswijk in hun auto voortspoedden,



*Locomotief 4, opgesteld voor het kantoor van de fa. J. P. Broekhoven te Zeist, juni 1972.
Foto H. Waldorp*

doch zich wel even de tijd gunden om dit schouwspel gade te slaan.

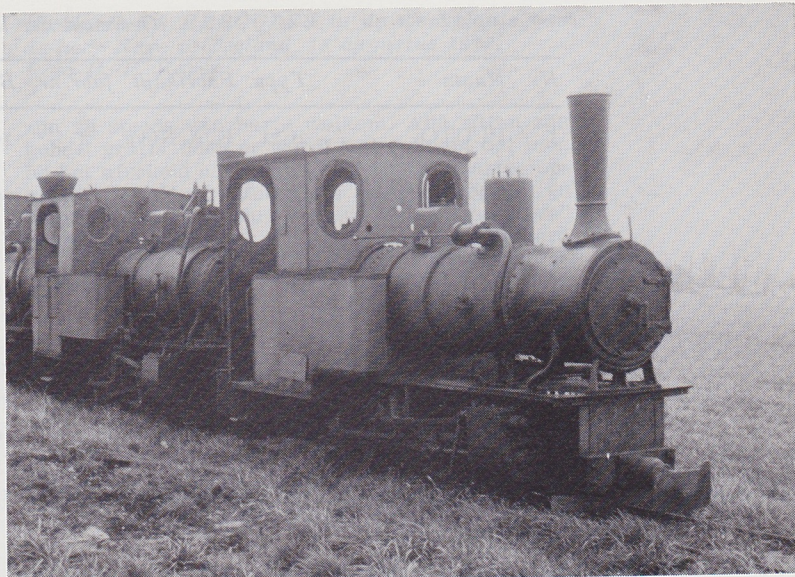
Nadat de koop van de PLUTO was gesloten, raakten de gebeurtenissen bij de Neve-spoorweg in een bijna angstige stroomversnelling: — allereerst trok het locpark de aandacht van de heer J. P. Broekhoven, eigenaar van een groot aannemersbedrijf, waar steeds een groot aantal stoomlocomotieven voor zandtreinen hadden dienst gedaan. Nu de laatste loc'n van zijn bedrijf al lang op non-actief stonden, had hij het oog laten vallen op de nog niet voltooide loc nr. 4, die herinneringen opriep aan de eerste loc'n van zijn maatschappij. Hij zou deze machine dan graag willen plaatsen in de tuin vóór zijn kantoorgebouw te Zeist, als herinnering aan de dagen van wel- eer. In vrij korte tijd werd de loc opgebouwd. Daar de loc toch geen dienst behoefde te doen, werd alleen de ketelbekleding aangebracht, doch verder werd de locomotief in alle opzichten door de heer Neve van alles voorzien wat aan een goede zandloc behoorde te zijn. Het werd een zeer sierlijk uiterlijk: — helder groen geschilderd met biezen om de ketelbekleding en een schoorsteen met koperen sierrand. Op de tenderbakken ter weerszijden van de ketel werd het embleem van het aannemersbedrijf van de firma Broekhoven aangebracht. Wie deze loc wil bewonderen, kan deze vinden aan de Boulevard 12 te Zeist. Maar inmiddels was bij de heer Neve het plan opgekomen om de beide loc'n van het aannemersbedrijf Broekhoven, die nog niet waren gesloopt en die zich nog op zijn terrein te Maarssen bevonden, uit slopershanden te redden. De heer Broekhoven was wel genegen hieraan mede te werken en zo verhuisden de grote machines voor 90 cm spoorwijdte naar het terrein op de Veerweg te Vreeswijk. Beide waren gebouwd bij Orenstein & Koppel en beide droegen nog de nummers van de fa. Broekhoven nl. nr. 50 (gebouwd in 1933) en nr. 62 met de naam SCHIPLUIDEN, gebouwd in 1936. Deze laatste loc had nog in 1950 een nieuwe ketel gekregen. Zij werden resp. nr. 6 (waarvoor de naam



*Locomotief 7 te Zeeland in 1972. Spoorwijdte 90 cm.
Foto H. Waldorp*

MAARSSSEN gereserveerd is) en nr. 7 in het Neve-locpark. Loc nr. 6 bleek in zeer goede staat en na een korte tijd van revisie kon deze al dadelijk dienst doen. Helaas bleken de vlampijpen van loc. 7 geheel geroest te zijn, zodat deze eerst door nieuwe vervangen zullen moeten worden.

Terwijl de werkzaamheden aan de loc'n nrs. 4, 6 en 7 nog aan de gang waren, bleek een ander groot amusementspark belangstelling te hebben voor de aanleg van een spoorlijn over zijn terrein. Men overwoog hiervoor stoomlocomotieven te gebruiken en via de schrijver kwam men in contact met de heer Neve. Deze kreeg het verzoek zich te belasten met de aanleg en de levering van het rollend materieel voor deze spoorweg. De plannen bevonden zich reeds in een vergevorderd stadium en het wachten was nog slechts op de vergunning voor de benodigde gelden. Aangezien de heer Neve geen afstand wenste te doen van de loc'n, die hij op dat moment bezat, moest er in allerijl naar een nieuwe loc worden gezocht. Nu bevonden zich nog verschillende zandtreinloc'n bij het sloopbedrijf van de firma Huiskes te Boxtel en deze zouden binnen korte tijd onder de slopershamer vallen, maar gelukkig kon nog de beste loc worden uitgezocht om naar Vreeswijk te worden overgebracht. Het was een B-tenderlocomotief voor 70 cm spoorwijdte, afkomstig van de steenfabriek „de Lunenburgerwaard" te Wijk bij Duurstede en gebouwd door Henschel in 1928. De toevoer van de stoom vanuit de stoomdom op de ketel geschiedde via een stoomtoevoerpijp buiten de ketel naar de cilinders. De loc bevond zich in een verwaarloosde toestand en er moest nog veel werk worden verzet vóórdat deze in dienst kon worden genomen. Helaas bleek de goedkeuring voor de gelden voor de aanleg van een spoorweg over het amusementspark waarvoor de Henschel-loc werd gekocht, niet te zijn verleend en zo ontfermde de heer Neve zich over deze loc, die het nummer 8 kreeg en later de naam BOXTEL hoopt te dragen. Inmiddels werd deze loc door enkele stoomliefhebbers overgenomen, doch deze blijft, evenals de PLUTO op het terrein van de heer Neve dienst doen.

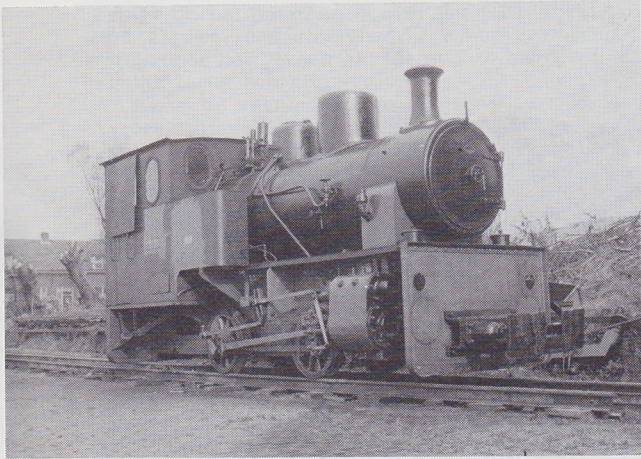


Locomotief 9 en daarachter 8 te Zeeland in 1972.
Spoorwijdte 70 cm.
Foto H. Waldorp

Met dit al doken er nieuwe problemen op: het huis van de heer Neve te Vreeswijk moest plaats maken voor een nieuw te bouwen woningcomplex en er moest worden omgezien naar een ander huis, zodat de loc'n van de Veerweg zouden moeten verdwijnen. Van deze gelegenheid hoopte de heer Neve gebruik te maken om een beter terrein te krijgen voor zijn locpark en mocht hij daarin slagen, dan zou hij een huis zoeken bij zijn machines. Enkele spoorliefhebbers beloofden hem daarbij te helpen en na enige tijd van grote onzekerheid of dit plan zou slagen, wist één zijner helpers, de heer A. van 't Hout, tenslotte een oude boerderij voor dit doel te reserveren bij het dorpje Zeeland in Noordbrabant. Hier was meer ruimte voor de aanleg van enkele spoorlijnen in de diverse spoorwijdten dan in Vreeswijk mogelijk was. Dit plan werd al spoedig verwezenlijkt, de locomotieven, rails, etc. werden naar Zeeland overgebracht en in korte tijd kon er weer worden gereden, ditmaal op een terrein waar bijna onbegrensde mogelijkheden lagen.

Deze verhuizing mag gerust een unicum genoemd worden omdat het hier in de eerste plaats een verbetering van de behuizing van de stoomlocomotieven gold en niet omgekeerd. Van de zijde der huisgenoten van de heer Neve moesten er wel wat concessies worden gedaan.

Evenals in Vreeswijk, bleek er ook in Zeeland zeer veel belangstelling voor de vele rijdende loc'n te bestaan en vooral in de weekeinden kwamen de belangstellenden van heinde en ver. Ook de burgemeester van het dorp was al gauw geboeid door al dit stoomgebeuren. Aan zijn hulp was het te danken dat de enige weg, die naar het huis van Neve leidt, een zandweggetje vol diepe kuilen, geheel tot asfaltweg werd omgetoverd tot aan het punt waar de spoorlijnen beginnen. Op de hoofdweg werd een bord aangebracht met de aanwij-



Locomotief 6 te Vreeswijk in 1971. Spoorwijdte 90 cm.
Foto H. Waldorp

Overzicht der locomotieven

Nr.	Naam	Type	Fabrikant	fabr.nr.	Bouwjaar	Spoorw.	Gew.dv.	Bijzonderheden:
1	PLUTO	2C2t	K.A.Neve	1	1948-'58	21 cm	270 kg.	Eerst Linnaeushof. Nieuwe ketel in 1964.
2	HERCULES	C	K.A.Neve	2	1964-'65	21 cm	298 kg	Eerst Linnaeushof. Thans „tournee“-loc.
3	ROLLECATE *)	Bt	K.A.Neve	3	1962-'67	45 cm	2800 kg	Linnaeushof.
4	BOUWKAMP *)	Bt	O. & K.	12789	1936	70 cm	8000 kg	Zonder binnenketel. Thans fa. Broekhoven, Zeist nr. 63.
5	DELFT *)	Bt	O. & K.	12437	1933	70 cm	8600 kg	ex Spoorrijzer
6	MAARSEN *)	Bt	O. & K.	12788	1936	90 cm	20000 kg	ex Broekhoven nr. 50.
7	SCHIPLUIDEN	Bt	O. & K.	3453	1910	90 cm	17000 kg	ex Broekhoven nr. 62. Nieuwe ketel in 1950.
8	BOXTEL *)	Bt	Henschel	21147	1928	70 cm	9200 kg	ex fa. Huiskes, Boxtel.
9	MAURIK *)	Bt	O. & K.	?	?	70 cm	8600 kg	ex fa. „Anker I“ v/h „Ariëns“ te Maurik

*) Naam nog niet aangebracht.

Alle loc'n: 2 buitenliggende cilinders en Walschaerts stoomverdeling. Met uitzondering van loc 4 (zonder ketel), alle 12 kg/cm² stoomdruk.

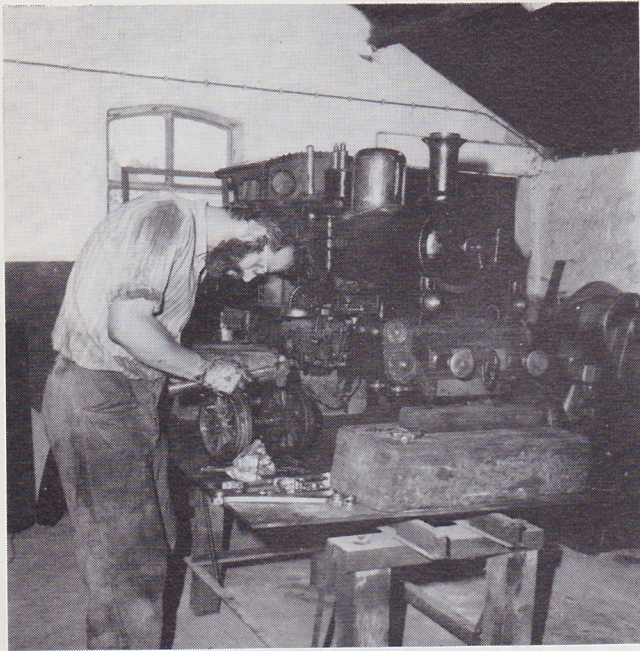
zing „Naar de treinen“ en iedere bezoeker kan nu zonder bezwaar tot aan deze treinen komen.

Onlangs werd nog een negende locomotief aan het loc-park toegevoegd. Deze werd overgenomen van de steenfabriek „Anker II“ v/h „Ariëns“ te Maurik en in de wandeling wordt deze daarom „MAURIK“ genoemd. Het is een loc van Orenstein & Koppel voor 70 cm spoorwijdte, die in redelijke staat verkeert. Uit dit alles blijkt wel dat er nog steeds geen tijd van rust is aangeboden. Aan het onderhoud en de revisie van het loc-park moet steeds hard worden gewerkt. Momenteel moeten de vlampijpen van loc 7 „SCHIPLUIDEN“ geheel worden vervangen door nieuwe, hoe-

wel de ketel zelf tot de nieuwste behoort van alle loc'n. Ook ligt het in de bedoeling de spoorlijnen voor de 70 cm en 90 cm-loc'n belangrijk te verlengen, doch dit is geheel afhankelijk van de beschikbare geldmiddelen. Voor het 21 cm-spoor ligt er reeds een behoorlijk lange lijn van ca. 500 à 600 meter met een wisselplaats in het midden zodat, wanneer de PLUTO en de HERCULES beide rij-

Verschillende locomotieven van de Stichting Stoomcentrum Zeeland (NB). Op de voorgrond de PLUTO, voorzien van een afneembare lange schoorsteen gedurende het onder stoom brengen van de locomotief. Augustus 1972.





*Locomotief 2 HERCULES in de werkplaats van de heer Neve te Zeeland, 13 augustus 1972.
Foto H. P. Kaper*

zijn zij steeds van harte welkom. Alle ritten zijn geheel gratis, doch er wordt wel gehoopt dat men bij het afscheid een kleinigheid in een daartoe opgesteld busje wil offeren om het voortbestaan en de geplande uitbreiding van „de treinen van Neve” mogelijk te maken.
H. Waldorp

Naschrift:

Inmiddels hebben verschillende belangstellenden, medewerkers en de stoomlocomotiefbezitters van dit stoombedrijf een stichting opgericht met de naam „STICHTING STOOMCENTRUM ZEE-LAND (N.B.)”. Met deze stichting zijn reeds besprekingen gehouden door enkele gemeenten en de gemeente Zeeland om verdere plannen te bestuderen.

Het materieel van de NS

den, de treinen eikaar kunnen kruisen. Een stenen werkplaats en loods is reeds aanwezig voor de beide grote spoorwijdten. Hiertoe werd de vroegere koeienstal verbouwd en hier staan thans de machines die voor het onderhoud noodzakelijk zijn. Ook de beide 21 cm spoor locomotieven krijgen hun eigen loods, doch hier moet nog een draaischijf worden aangebracht. In de toekomst hoopt men ook een station te bouwen en andere plannen zijn nog in studie.

Nu er gedurende de zaterdagen en zondagen veel belangstelling voor de rijdende loc'n bestaat in de zomermaanden, ontstond er ook behoefte aan het verkrijgbaar stellen van verfrissingen en hiervoor is thans gezorgd. Het is begrijpelijk dat er bij de bestaande museumspoorwegen in ons land enige onrust ontstaan is over het feit dat dit land nu al weer een stoombedrijf rijker geworden is, waardoor het bezoek aan de andere bedrijven mogelijk terug zou kunnen lopen.

Naar de mening van schrijver dezes is deze vrees echter ongegrond. Bij de bestaande museumspoorwegen, zoals TS, SGB, MBS, NSS, etc. staat het tram- of buurtspoorweg-gebeuren centraal, terwijl in Zeeland de stoomlocomotief zelf centraal staat. Bij de heer Neve is ieder welkom op de voetplaat en bij het rijden kan een ieder het stoken, het watertrekken en alles wat er al zo aan het bedienen van een stoomlocomotief te pas komt, zelf meemaken. Natuurlijk mogen slechts de door de heer Neve opgeleide personen deze loc'n bedienen, doch men krijgt in ieder geval een indruk van het leven op een stoomloc, hetgeen vanzelfsprekend bij de eerdergenoemde spoorwegen niet mogelijk is.

Hoewel de wintermaanden worden gebruikt voor de revisie en het onderhoud van het materieel, zullen alle loc'n in het voorjaar weer gaan rijden. Mochten er belangstellenden zijn die dit bedrijf eens van naderbij willen leren kennen, dan

In het materieeloverzicht op blz. 29 moeten enkele correcties worden aangebracht:

Bij de dieselelektrische locomotieven moet „702, 704” worden vervangen door „702-704”.

Bij de elektrische vierrijtuigstellen moeten de nummers 646, 650, 655, 661, 679, 683, 687 en 697 worden vervangen door 1646, 1650, 1655, 1661, 1679, 1683, 1687 en 1697. De nummerreeks tussen 761 en 791 moet worden aangegeven als: 761-772, 774, 781, 786; 780, 782-785, 787-791. In deze reeks zijn de nummers 780, 782-785 en 787-791 de verbouwde (gemoderniseerde) treinstellen.

Aan de serie getrokken rijtuigen 50 84 20-30 moet worden toegevoegd de 031.

Het aantal postrijtuigen voor treinstellen is niet 28, maar 26: de 951 en 952 blijken in juli 1972 te zijn afgevoerd. De getrokken postrijtuigen voor internationaal verkeer, vermeld onder de nummers 00-37 036-040, zijn in feite genummerd 00-30 036-040 (deze fout kwam ook in de voorgaande materieeloverzichten voor).

De beide rijtuigen Koninklijk materieel zijn wel onder de vermelde nummers geregistreerd, maar op de rijtuigen zelf komen nog de oude nummers 8 en 9 voor.

Dit nummer

Als gevolg van de beperkte omvang van dit nummer moest helaas een deel van de kopij blijven overstaan tot het volgende nummer, o.a. een beknopte opgave van het goederenmaterieel van de NS.