

Stoomlocomotieven in de steenindustrie

Een historisch overzicht

Zoals reeds uit het artikel van de heer Pellenburg in OdR 1975-9 blijkt, vormden de spoorwegen op steen- en pannenfabrieken een bedrijf op zichzelf, met ontegenzeggelijk hun eigen charme. Lijnen van soms enkele kilometers werden aangelegd voor een eenvoudig doel, namelijk het transport van de grondstof, klei, naar de fabriek. Deze grondstof werd aanvankelijk met de schop en later met behulp van graafmachines – de zogenaamde excavateurs – afgegraven, in kipwagens gestort en getransporteerd. In de begintijd maakte men gebruik van paarden en in feite bleef deze tractievorm nog tot in de jaren zestig op sommige fabrieken bestaan, voor vervoer over korte afstanden op het fabrieksterrein.

Doch al vroeg deed de stoomlocomotief zijn intrede. De oudste melding dateert van 1869. Het ging toen om een omvangrijk waterstaatswerk, dat op dat moment in volle gang was, namelijk de doorsnijding van een bocht in de rivier De Lek ter hoogte van De Roodvoet bij Wijk bij Duurstede. In een krantebericht uit die periode lezen wij, dat een deel van de bij de werkzaamheden vrijgekomen klei . . . , met wagens op rails, hetzij door een locomotief, hetzij door paarden getrokken, vervoerd wordt naar de aardmagerij van de steenoven, die de aannemers hebben opgericht en die reeds in volle werking is'. De hier genoemde aannemers waren Bonté en Bekker, die in samenwerking met Jhr. Van Swinderen ter plaatse de inmiddels gesloten Steenfabriek Lunenburgerwaard oprichtten. Van de locomotieven zijn helaas geen gegevens bekend.



Een door Henschel gebouwde zogenaamde Heeresfeldbahn-locomotief (afkomstig uit Duits legermaterieel uit de Eerste Wereldoorlog) bij de Steenfabriek Daams te Tolkamer; ca. 1925.

Foto verz. G. B. Janssen

Een locomotief geleverd door Ducroo & Brauns, eveneens bij de Steenfabriek Daams te Tolkamer; ca. 1925.

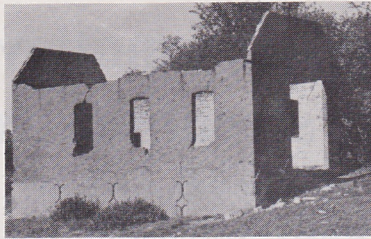
Foto verz. G. B. Janssen



In de daarop volgende decennia worden incidenteel stoomlocomotieven bij het klei-transport gebezigd. Het waren vaak tweedehands aannemersmachines. Ik noem er enkele: in 1878 werd door A. Terwindt op zijn fabriek te Bommel een in datzelfde jaar door Hagans gebouwde loc in dienst gesteld. Deze droeg de merkwaardige naam „Span-dau”. In 1880 werd, eveneens door A. Terwindt een in 1875 door Krauss gebouwde loc in dienst gesteld op zijn fabriek te Westervoort. Deze droeg de naam „Boulevard”. De Fa. Nelemans te Kerkdriel stelde in 1881 een reeds in 1861 door Maffei gebouwde loc in dienst. Enkele jaren later, in 1887, leverde Duprez & Co te Tilburg een tweede loc aan dit bedrijf.

Na de eeuwwisseling nam de toepassing van stoomlocomotieven gestaag toe. Terwindt & Arntz te Millingen, een combinatie van meerdere fabrieken, liep in vele opzichten voorop, wat betreft vernieuwingen in de steenindustrie. Aan deze onderneming werden rond 1910 tientallen locomotieven geleverd voor 90 cm spoorwijdte. Later zou men in deze bedrijfstak kleinere spoorwijdtes gaan toepassen: 60 en vooral 70 cm.

De meeste locomotieven werden afgeleverd in de jaren twintig en dertig. De belangrijkste fabrikanten waren Orenstein & Koppell (die een vestiging in Amsterdam had) en Henschel, in Nederland o.a. door Stokvis vertegenwoordigd. Oving te Rotterdam verkocht en verhuurde Jung-locomotieven. Goudriaan (later Spoorijzer) te Delft deed datzelfde met O & K-locomotieven. De machinefabriek Ducroo & Brauns te Weesp leverde vooral aan de plantages in Neder-



Ruïne van een locomotiefloods op het terrein van de voormalige Vlamovensteenfabriek Renkum; ca. 1977.
Foto F. T. Ouwerkerk

lands-Indië, maar bouwde ook enkele locomotieven voor steenfabrieken. Behalve locomotieven leverden deze firma's ook spoor en rollend materieel. De aanvankelijk gebruikte open wagens met houten bovenbouw werden na de Eerste Wereldoorlog verdrongen door ijzeren kipkarren.

Men bezat per steenfabriek gemiddeld twee tot drie locomotieven. Deze waren ondergebracht in karakteristieke, langwerpige, meestal enkelsporige loodsen, die hier en daar, soms compleet met spoor en smeerpuit, nog terug te vinden zijn. Aangezien onderhoud en reparaties in de meeste gevallen op de fabriek zelf werden verricht, was in of bij deze loodsen doorgaans een werkplaats annex smederij ingericht. Tevens bezochten onderhoudsmonteurs van Spoorijzer of van Orenstein & Koppel de fabrieken. Soms werd het reparatiewerk uitbesteed aan een naburige machinefabriek.

Het grondtransport vond in het najaar plaats. De klei werd in een berg op het fabrieksterrein „opgespoord” om na een overwinteringsperiode in het daarop volgende zomerseizoen te worden verwerkt. De kleigronden waren niet altijd even makkelijk bereikbaar. Op sommige plaatsen zag men zich genoodzaakt een complete spoorbrug te construeren over een dode rivierarm, zoals bij de reeds lang niet meer bestaande Steenfabriek Middelwaard bij Doesburg. Ook kwam het voor dat men, wanneer de gronden in de omgeving van de fabriek waren uitgeput, aan de overzijde van de rivier terreinen aankocht. De kipkarren met afgegraven klei werden dan naar de oever gereden, vervolgens met behulp van lieren op dek-schuiten getrokken en overgezet. Aan de andere zijde stond dan een loc gereed om ze het fabrieksterrein op te rijden naar de kleibult.

Reeds in de jaren twintig werd propaganda gemaakt voor de diesellocomotief, maar toch waren in de periode na de Tweede Wereldoorlog stoomlocomotieven nog in ruime mate aanwezig. De kentering kwam omstreeks 1960, maar op steenfabrieken in bepaalde afgelegen gebieden, zoals bij voorbeeld de Ooijpolder bij Nijmegen, kon men omstreeks 1965 nog stoomlocomotieven door de uiterwaarden zien rijden. Inmiddels is ook de diesel op zijn retour, enerzijds vanwege transportrationalisatie, anderzijds vanwege de huidige malaise in deze oud vaderlandse industrie.

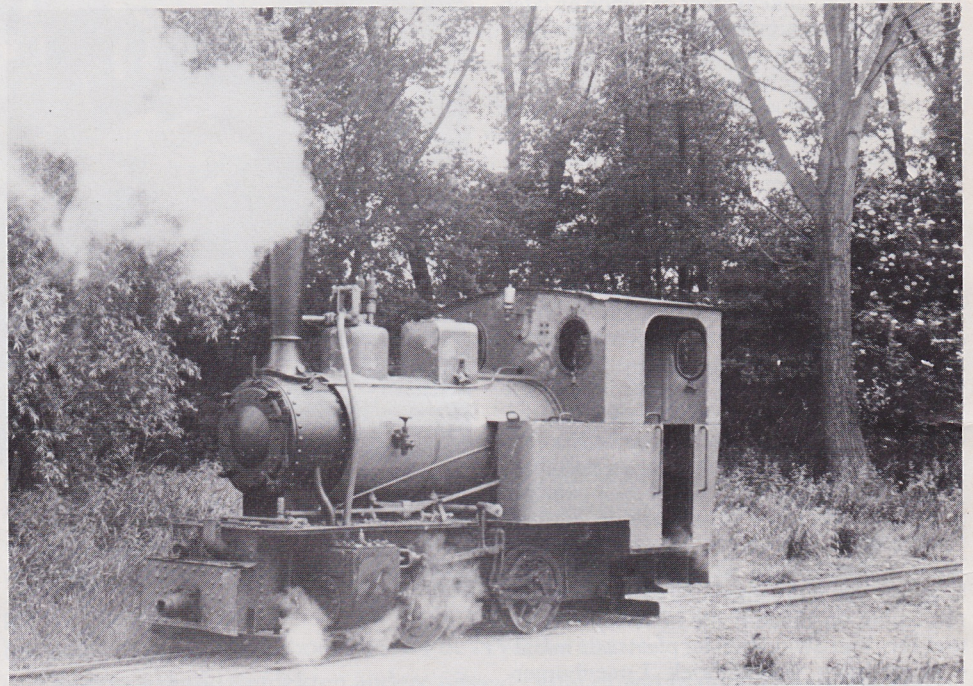
Aan de fabriek die als laatste stoomlocomotieven in dienst had, Steenfabriek IJsseloord te Arnhem is door H. Sluijters in OdR 1982-5 een artikel gewijd. Hij schrijft, zij het met enige reserve, dat de laatste rit plaatsvond in 1969, en daarmee kwam dan een einde aan een interessant tijdperk.

Een relatief groot aantal stoomlocomotieven uit de steenindustrie is bewaard gebleven. Van het locomotievenbestand van de NSS te Katwijk zijn er vier afkomstig van

steenfabrieken. Van een andere loc is ondergetekende mede-eigenaar. Deze is in 1928 door Henschel gebouwd en heeft achtereenvolgens dienst gedaan bij Van Wijcks Waalsteenfabrieken te Heteren en Steenfabriek Lunenburgerwaard te Wijk bij Duurstede. Na enkele jaren ondergebracht te zijn ge-

weest op het terrein van de voormalige Steenfabriek F.O.W. te Groenlo zal deze loc dienst gaan doen bij een steenbakkerijmuseum in oprichting te Wageningen.

Ik wil tenslotte drs. G. B. Janssen danken voor zijn medewerking aan dit artikel.
F. T. Ouwerkerk



De Henschel-locomotief 21147, waarvan de schrijver mede-eigenaar is, tijdens een rit in Groenlo; 1977.
Foto F. T. Ouwerkerk

Spoorfeiten

Nadat de jappers jarenlang de snelste op de rails waren geweest met 200 km/h, zijn zij vorig jaar op het tweede plan gekomen nu er franse treinen met 260 km/h rijden. Dit leidde tot een concurrentiestrijd in derde landen tussen jappers en fransen. Toen de franse president Mitterrand in maart 1982 Japan bezocht, werd hem een reis per „Shinkansen” aangeboden, maar hij wees dit aanbod af, omdat hij in Frankrijk al veel sneller dan met 210 km/h had gereden. Nadat het „aanbod” tot 260 km/h was verhoogd, nam hij het aan, maar hij verzuumde niet, wereldkundig te maken dat 260 km/h in Frankrijk heel gewoon was, en dat deze snelheid binnenkort nog zou worden verhoogd. (Eisenbahn)

Gezien het succes van de TGV-dienst Parijs - Lyon en verder heeft de franse regering besloten tot de bouw van een TGV-Atlantique, die in 1988 (!) zal moeten gaan rijden. (Rail Magazine)

Het italiaanse sneltreinmaterieel krijgt een nieuwe kleur, namelijk karmijnrood met beige banden. Dak en onderstel zijn donkergrijs, draaistellen zwart. (I Treni Oggi)

Een aantal italiaanse dubbeldekrijtuigen is voorzien van een speciale afdeling, bestemd voor rolstoelen met hun gebruiker. Om snel de desbetreffende afdeling te vinden, zijn de er naast liggende buitendeuren blauw geschilderd. De overige deuren zijn oranje. (I Treni Oggi)

In Zweden zijn op verscheidene lijnen nog „spoorfietsen” in gebruik, driewielige fietsen die - van fietstrappers voorzien - door het spoorwegpersoneel worden gebruikt om zich langs de lijn te bewegen. Thans kunnen deze fietsen ook door toeristen worden gebruikt, die zich op deze wijze met hun bagage kunnen verplaatsen langs routes waar geen wegen zijn. Uit veiligheids oogpunt gaat de fietstocht in groepen onder leiding van een „chef”. (Eisenbahn Amateur)