

In dit nummer:

Het railvervoer bij Stork te Hengelo

De tram in Ter Apel

De Noordoosterlocaalspoorweg-Maatschappij

De EuroCity-trein

Het materieel 1935 van de NMBS

**Nederlandse Vereniging van Belangstellenden
in het Spoor- en tramwegwezen**

op
de
rails

1987-11



**55e jaargang,
november
1987**

blz. 329 - 360

Maandblad „Op de Rails“

Aangesloten bij de Union Internationale de Presse Ferroviaire
Verschijnt halverwege iedere maand
ISSN: 0030-3321
Prijs van dit nummer f 7,50

Niets uit dit blad mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van de redactie van „Op de Rails“.
De redactie behoudt zich het recht voor ingezonden bijdragen in te korten of te weigeren.

Redactie-adres:

NVBS/Op de Rails
Postbus 90096
1006 BB Amsterdam

Redactie:

J.M. ten Broek	– spoor binnenland
R. de Haan	– medewerker lay-out
J.C. de Jongh	– redactie artikelen
R. Korthof	– museumbedrijven
R.J. Lagerweij	– spoor buitenland
B.A. Schenk	– tram buitenland
E. Swierstra	– lay-out en secretariaat
Tj.E. Swierstra	– verenigingsnieuws
C.J. Vonk	– tram binnenland
P.B.L. Wiggenraad	– eindredactie
F. van der Gragt	– coördinatie en verantwoording

**Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwezen**

Opgericht 28 februari 1931.

Bestuur:

Mr. E.A.K.G. Ruys, voorzitter;
Vaartdreef 93, 2724 GC Zoetermeer.
Jhr. P.M. Elias, tweede voorzitter;
Houtwijkerveld 32, 2131 MG Hoofddorp.
C.H.R.T. Weevers, secretaris;
Zomervaart 206 F, 2033 DN Haarlem.
T.G.M. Ross, penningmeester;
M. Hobbemastraat 43, 2102 BJ Heemstede.
Postgironrekening 324525 ten name van de NVBS te Heemstede.
P. Collet, commissaris documentaire zaken;
Prof. Zeemanstraat 4, 1782 NK Den Helder.
P.H.L. Bosman, commissaris excursies;
Koningsweg 71, 4191 HB Geldermalsen.
Postgironrekening 636691 ten name van NVBS-excursies te Nieuwegein.
Ir. L.C.W. Wentzel, commissaris afdelingen en secties;
Auteurslaan 21, 5044 MA Tilburg.

Lidmaatschap:

Inlichtingen over het NVBS-lidmaatschap en abbonement op Op de Rails: Documentatiebureau NVBS, Postbus 777, 2300 AT Leiden.

Ledenadministratie en verzending OdR:

J. Verhoef, A.M. de Jongstraat 31, 7552 NM Hengelo (O.).

Adreswijzigingen en inlichtingen over OdR uitsluitend schriftelijk met vermelding van lidmaatschapsnummer.

Het railvervoer bij Stork te Hengelo

H. de Jong

Over industriële spoorwegen, met name bij verschillende steenfabrieken werd in dit blad reeds meermalen geschreven. Het railtransport bij deze bedrijven vond en vindt meestal met smalspoor plaats. In de hier volgende bijdrage wordt aandacht besteed aan een grotere industriële onderneming waarbij het interne transport met een eigen spoorwegbedrijf op normaalspoor wordt afgewikkeld. Een bedrijf, dat niet alleen een belangrijke plaats inneemt in het economische leven in Twente, maar waarvan de oprichter ook een belangrijk aandeel heeft gehad in de totstandkoming van een van de belangrijkste internationale verbindingen van ons spoorwegnet, namelijk van Almelo over Hengelo, Oldenzaal en Bentheim naar Salzbergen.

Het ontstaan van het bedrijf

In 1859 startte Charles Theodoor Stork, zoon van een rijksontvanger en postmeester uit Oldenzaal, samen met de smid Meyling in Borne een reparatiebedrijfje voor de groeiende Twentse textielindustrie.

Toen onder het ministerschap van Van Hall in 1860 werd besloten tot het aanleggen van een spoorwegnet naar het oosten, noorden en zuiden van ons land, bleek al snel dat de oostelijke verbinding beperkt zou blijven tot Arnhem – Zutphen – Enschede. Een verbinding met het Duitse spoorwegnet via Almelo naar Rheine stond nog niet ter discussie. Dit feit leidde ertoe dat C.T. Stork het plan opvatte om samen met twee andere Twentse industriëlen, H.P. Gelderman en G. Salomonson, een particuliere spoorwegmaatschappij op te richten, die met steun van de Nederlandse en Hannoverse regeringen een dergelijke lijn tot stand zou moeten brengen.

Na het moeizame proces van kapitaal vergaren en het overwinnen van talloze moeilijkheden werd op 18 augustus 1862 de „Spoorweg-Maatschappij Almelo – Salzbergen“ opgericht met het doel een snelle verbinding te verkrijgen met de kolenvelden van Ibbenbüren, vanouds een belangrijke leverancier van brandstof voor de Twentse industrie. De lijn werd op 2 oktober 1865 feestelijk geopend. De exploitatie was tot 1892 in handen van de Staatsspoorwegen en daarna in die van de HSM. Het Duitse deel van de lijn werd in 1924 door de Deutsche

Reichsbahn genaast: het Nederlandse deel werd in 1925 door de HSM overgenomen.

Toen op 1 november 1865 de lijn Zutphen – Hengelo van de Staatsspoorwegen in gebruik werd genomen, brak voor Twente en haar industrie een ogenblik van grote betekenis aan en voor C.T. Stork persoonlijk een van grote voldoening.

Toen Hengelo hiermee een belangrijk spoorwegknooppunt was geworden en men kon verwachten dat deze plaats een goede toekomst tegemoet zou gaan, werd besloten de fabriek van Borne naar Hengelo te verplaatsen. Direct achter het station werd een terrein aangekocht. De smid Meyling was inmiddels uit de leiding van Stork. Meyling & Co. gestapt en de zaken werden voortgezet onder de naam „Gebr. Stork & Co.“.

Op 4 september 1868 werd de machinefabriek te Hengelo geopend met reeds een bebouwd oppervlak van ongeveer 4000 m². Men richtte zich na de opening in eerste instantie op de fabricage en levering van stoommachines en cilindrische stoomketels, spoedig gevolgd door complete bemalingsinstallaties voor de Nederlandse pol-
ders.

Daar de straatwegen in die tijd (vooral in Twente) nog niet veel bijzonders waren, was men voor de aanvoer van grondstoffen en de afvoer van vele produkten wel aangevozen op railtransport. Toen in 1882 in Hengelo de lokaalspoorlijn Hengelo – Boekelo (– Doetinchem) door de Geldersch-Overijsselsche Lokaalspoorweg-Maatschappij (GOLS) werd aangelegd, die een eigen aansluiting kreeg op de Staatsspoorlijn Zutphen – Hengelo, werd er direct een eigen fabrieksaansluiting tot stand gebracht met de GOLS-lijn. In deze fabrieksaansluiting was een draaischijf opgenomen waarmee de spoorwagens en eigen lorries op het juiste spoor konden worden geleid, waarna zij naar de verschillende werkplaatsen konden worden gebracht. Als tractiemiddel werden toen paarden gebruikt omdat de lasten toentertijd nog niet zo zwaar waren; de spoorwagens werden gehaald en gebracht door een rangeerlocomotief van de spoorwegen.

Verdere uitbreidingen

In 1902 sloeg Stork zijn vleugels uit over de toenmalige Haaksbergerstraat (thans Industriestraat geheten) en opende op de nieuw verworven terreinen eerst een nieuwe ijzergieterij, later gevolgd door een afdeling hijswerktuigen en een grote expeditieafdeling.

Het werd reeds spoedig duidelijk dat met het zwaarder worden van de produkten het railtransport beter georganiseerd diende te worden. Een eigen verbinding werd aange-

Foto voorpagina:

Vanaf de beginjaren vond in de machinefabriek Stork te Hengelo intern en extern transport per rail plaats. Op de foto locomotief 2 (Orenstein & Koppel, 1921) en een Figuee-stoomkraan op het Stork-terrein. Foto: Archief Stork.

legd, nu direct op de SS-lijn Zutphen – Hengelo (tussen Emmaweg en Tuindorpstraat), en in 1912 deed de eerste eigen stoomlocomotief haar intrede voor het hoofdvervoer op het eigen fabrieksterrein. Het was een produkt van Orenstein & Koppel en had een vermogen van 30 pk. De paarden bleven nog gehandhaafd tot in het begin van de jaren veertig voor het transport op de nevensluitingen (fabrieksstraat e.d.) via draaischijven naar de verschillende werkplaatsen.

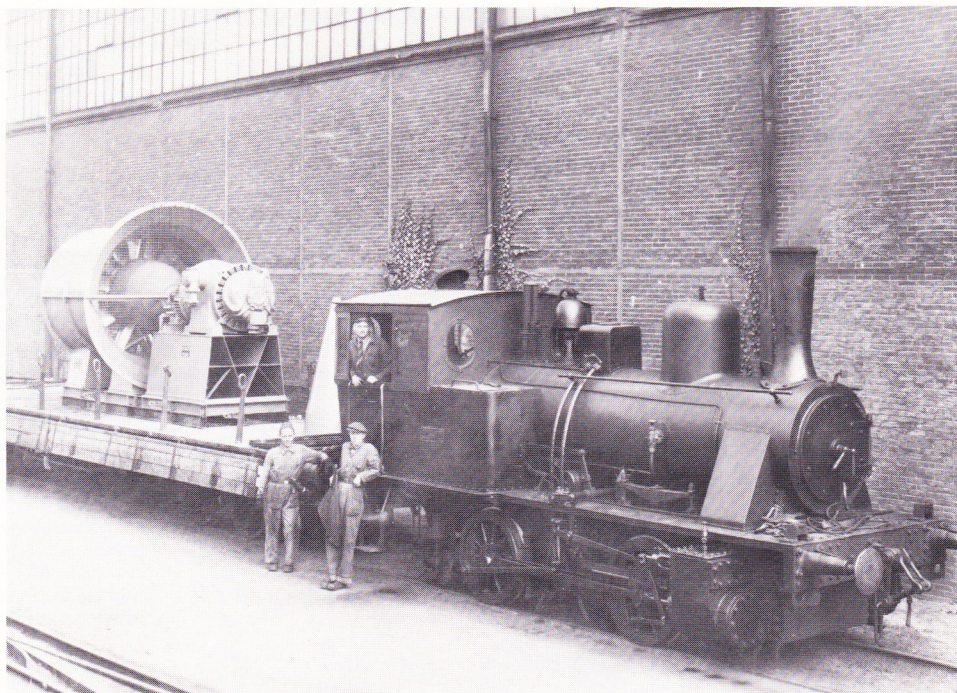
De stoomlocomotief werd al snel gevolgd door enkele stoomkranen van drie ton, die door Figee werden geleverd. Het railtransport nam zo'n vlucht, dat in 1921 een tweede stoomlocomotief (eveneens van Orenstein & Koppel) werd aangeschaft tezamen met nog enkele Figee-kranen. Naast de lorries, die in eigen beheer in elkaar waren gezet met bouten of in geklonken vorm, werd veel gebruik gemaakt van wagens van de Nederlandse spoorwegmaatschappijen, die meer malen per dag via de eigen aansluiting gehaald en gebracht werden. Al deze wagens werden eerst over de eigen weegbrug bij de gieterij geleid.

Vanaf het spoorwegnet van Stork werd een aansluiting tot stand gebracht naar de fabriek van buurman G. Dijkers & Co., die in 1879 met de fabricage van appendages was begonnen. Deze aansluiting liep over maar liefst drie draaischijven. In de jaren dertig werd dit verbeterd na de opening van de nieuwe staal- en metaalgieterijen van Dijkers. Het bebouwde oppervlak van Stork was toen uitgegroeid tot 28.000 m².

Nieuw materieel

Omstreeks 1937 werd van de oudste locomotief de ketel afgekeurd. Omdat het transport nog steeds groeiende was en voortdurend zwaarder werd, kon een opvolger worden gevonden in de door Henschel gebouwde vroegere LTM-locomotief 64.

Het net was inmiddels doorgetrokken naar het in 1935 geopende Twente Kanaal.



Transport van een industrieel eindproduct van Stork door locomotief 3 (Henschel), afkomstig van de LTM, in dienst bij Stork in 1937. Foto: Archief Stork.

waar een eenvoudige steiger mogelijkheden bood voor directe afvoer van de grotere produkten per schip. Het eigen net verkreeg hiermee een lengte van ongeveer drie kilometer.

De beide stoomlocomotieven verzorgden samen met de vier stoomkranen dagelijks hun diensten tot in de jaren vijftig, het moment waarop Stork op transportgebied ook ging motoriseren.

Direct na de Tweede Wereldoorlog werd de eigen steiger aan het Twente Kanaal vervangen door een grote insteekhaven met een vaste kraaninstallatie voor 150 ton. Het sporenplan werd aanzienlijk uitgebreid, mede met het oog op plannen om een geheel nieuwe ketelmakerij te gaan bouwen bij deze

haven. Het bebouwde oppervlak was inmiddels gestegen tot 83.000 m².

In 1954 werden door tussenkomst van Lindeteves te Amsterdam twee diesellocomotieven aangeschaft. Deze waren van het fabriekaat Schoema (Christoph Schöttler Maschinenfabrik te Diepholz) en kostten f 50.335,- voor een machine van 80 pk en f 33.265,- voor een machine van 45 pk. Deze verwerving van Duitse locomotieven zo kort na de oorlog deed velen bij Stork de wenkbrouwen fronsen. Kon er geen Nederlands produkt worden gekocht? Werkspoor te Utrecht en Amsterdam – weliswaar de grootste concurrent van Stork op velerlei gebied – leverde in die tijd volop diesellocomotieven. Verder stond Spoorijzer te Delft bekend als handelaar in dit soort locomotieven. De lage aanschaffingsprijs zal wel de doorslag hebben gegeven ten gunste van de Duitsers. Met deze aankoop zette Stork een punt achter bijna veertig jaren stoomtractie. Ook de vier stoomkranen werden in deze tijd vervangen door dieselkranen van het fabriekaat Coles en Codum.

De oude tweeassige lorries zonder stoot- en trekwerk (waarvan er enkele nog steeds dienst doen) kregen aan het einde van de jaren veertig en het begin van de jaren vijftig gezelschap van tweedehandse spoorwagens en tenderonderstellen. Hierop werden platen gelast en bij de tenders werd een tweede bufferbalk met stoot- en trekwerk aangebracht. Van vele wagens en tenders is de herkomst nog te herkennen, zoals de tenders van de NS-serie stoomlocomotieven 4000 en 4700 en die van de War Department-tenders van de serie 4300. Zelfs een oud tenderonderstel van een Belgische Pacific serie 1 kwam naar Stork, maar deze wordt weinig gebruikt door de slechte gang op het zeer bochtige net. Met dit allegaartje van railvoertuigen kan men uiteraard veel beter uit de voeten op het eigen terrein.

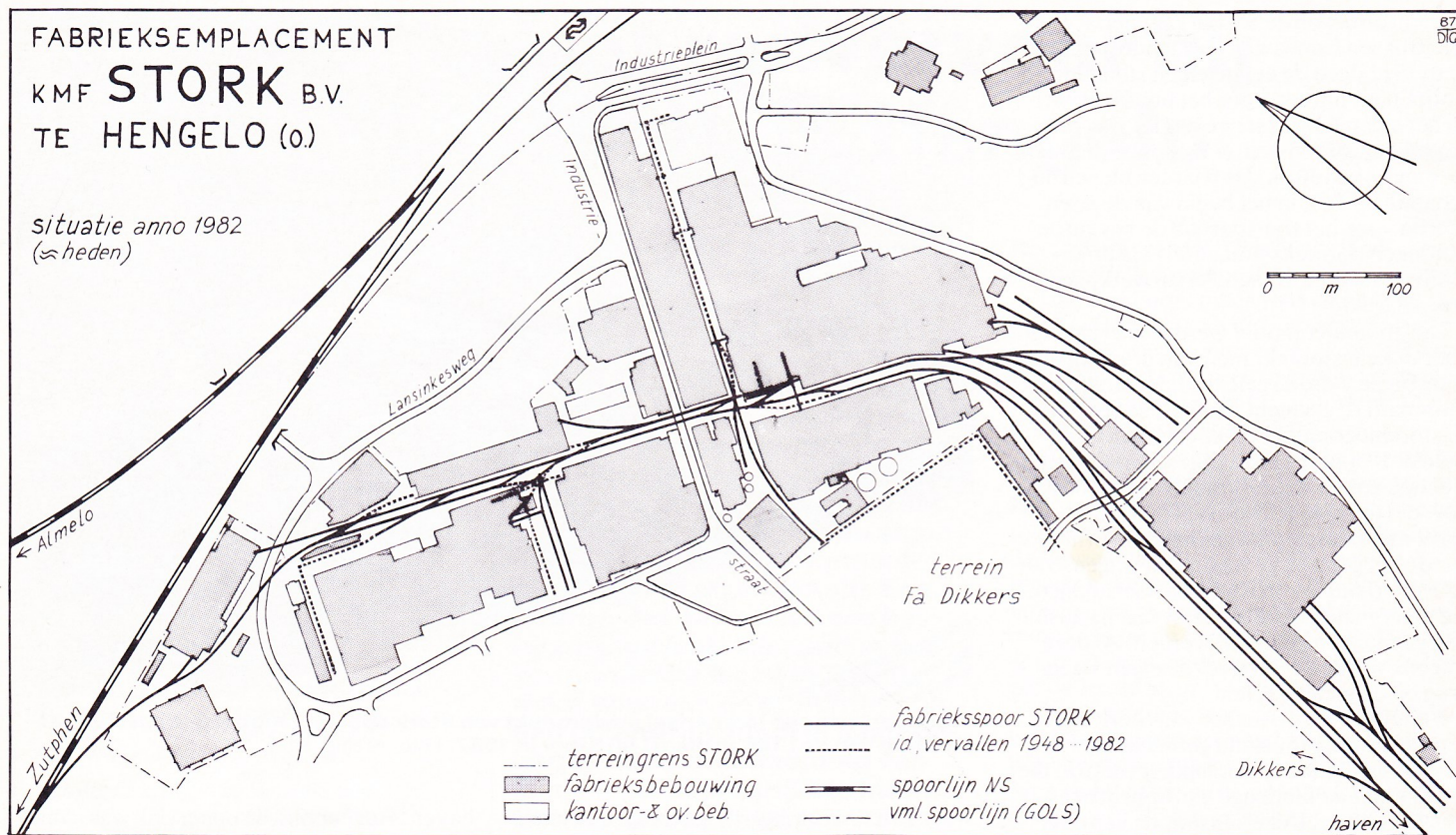
In de jaren zestig werd het sporenplan van de Stork-fabrieken sterk vereenvoudigd.



75 jaar na het verschijnen van de eerste stoomlocomotief van O&K bij Stork verzorgt vanaf 1987 een O&K-diesellocomotief transporten voor dit bedrijf. Foto: H. de Jong.

FABRIEKSEMPLEMENT KMF STORK B.V. TE HENGELO (o)

situatie anno 1982
(≈ heden)



Kaart: D. ten Grotenhuis

Oude lijnen in de fabrieksstraten werden opgebroken, evenals de meeste draaischijven. Het terrein werd grotendeels bestraat en er vond een verregaande verschuiving plaats naar wegtransport, zelfs voor de grotere stukken. Intern transport tussen de werkplaatsen gebeurt nu veelal met vork-

heftrucks al of niet met aangekoppelde Buis-car-aanhangwagens. Alleen voor Stork-ketels vindt nog enig railtransport van betekenis plaats. Een enkele maal komt nog wel eens een met pijpen beladen wagen via de NS-aansluiting binnen; overigens is dit raccordement slecht onderhouden. Het meeste

vervoer speelt zich af tussen de ketelmakerij, de pijpenbuigerij en het haventerrein voor tijdelijke opslag of verlading aldaar.

Speciale transporten

Uit de annalen van de Transportdienst en uit de mond van enkele oudgedienden konden nog enkele speciale transporten worden genoteerd, zoals:

- vijf keer een transport met een gietpan met twee ton vloeibaar koper van Dikkers' metaalgietrij naar de Stork-gietrij en in de jaren zestig. Deze transporten moesten in verband met het afkoelen van het koper zo snel mogelijk geschieden en vergden veel voorbereiding en een goed tijdschema.
- personenvervoer over het terrein tijdens de festiviteiten bij het eeuwfeest van Stork in 1968. De gasten zaten op banken die op van de NS gehuurde rongenwagens waren gemonteerd(!).
- een uitzonderlijk transport van een 34 meter lange kraakkolom voor Shell aan het einde van de jaren vijftig. Deze kolom met een gewicht van 110 ton werd met hulp van acculorries direct naar de haven gereden. De acculorries waren niets anders dan rechtstreeks onder de kolom bevestigde bogies.

Een andere railactiviteit bij Stork mag evenmin onvermeld blijven. Spoedig na de Bevrijding in 1945 werden door Stork-ketelmakerij ongeveer veertig beschadigde stoomlocomotieven voor de NS gerepareerd. Schrijver heeft in zijn jonge jaren bij het naar school gaan meer malen de beschadigde machines van de NS-series 1700, 5500, 6000 of 8400 de spoorwegovergangen in de Lansinkesweg of Industriestraat zien passeren in de richting van de ketelmakerij.

Overzicht en technische gegevens stoomlocomotieven

nummer		1	2	3
type		Bn2t	Bn2t	Bn2t
leverancier		O & K	O & K	Henschel
fabrieksnummer		4425	6322	17698
in dienst gesteld		1912	1921	1937
buiten dienst		1937	1957	1957
stoomspanning	kg/cm ²	12	12	13
oppervlak vuurkist	m ²	1.4	2.25	3.94
oppervlak vlampijp	m ²	10.3	21.25	43.28
oppervlak rooster	m ²	0.3	0.45	0.93
cilinderdiameter	mm	165	240	320
slaglengte	mm	300	350	500
drijfwioldiameter	mm	600	700	950
stoomverdeling		O & K	Walschaert	Walschaert
waterinhoud	m ³	0.8	1.25	3.2
brandstof	kg	330	600	1300
radstand	mm	1200	1400	2200
totale lengte	mm	3900	4700	7600
breedte	mm	2300	2400	2600
hoogte	mm	2900	3150	3700
leeg gewicht	kg	6500	10000	19150
dienstgewicht	kg	8000	13000	25450
trekkracht	kg	1014	2073	4920
vermogen	pk	30	70	150
maximumsnelheid	km/h	18	25	25

Opmerkingen:

Loc 1 is door Orenstein & Koppel afgeleid van een standaardontwerp voor smalspoor. Ze had een rechte schoorsteen.

Loc 2 was van het standaardtype voor normaalspoor met een typische kelkvormige schoorsteen.

Loc 3 wordt ook vermeld in het boek „De Stoomlocomotieven der Nederlandse Tramwegen” door Ir. S. Overbosch.

Kleurstelling:

bovenbouw locomotiefgroen (mat donkergroen-zwart), onderbouw zwart, wielspaken rood, bufferbalk rood.

om ze na enkele maanden keurig in de verf weer te zien vertrekken.

Ultimo 1985 was het totale oppervlak van de Stork-terreinen 303.251 m², waarvan 102.064 m² was bebouwd.

Medio december 1986 werd door de directies van Stork Ketels B.V. en Stork-Mufac het plan geopperd de aansluiting met de NS op de lijn naar Zutphen achter de pompwerkplaats geheel te laten vervallen. Deze maatregel zal onder andere het volgende inhouden:

- het verwijderen van alle wissels bij deze NS-aansluiting.
- het verwijderen van het spoor rond de pompfabriek en de straatkruising Lansinkesweg (die wegens de verkanting een beruchte naam heeft; menige fietser, waaronder de auteur, heeft hier een lelijke val gemaakt).
- bij de overgang Industriestraat ter hoogte van de werkplaats SPPM zal een stop met onderbreking in de rails worden gemaakt; de overige rails op dit terreingedeelte zullen blijven liggen met het oog op de hoge kosten van herbestrating.

Er zal een „eilandbedrijf” ontstaan en grote transporten kunnen alleen nog over water plaatsvinden. De beslissing over deze maatregel is medio september 1987 nog steeds niet genomen.

De situatie in begin 1987

De beide Schoema-locomotieven waren van slechte kwaliteit ondanks een steeds weerkerend onderhoud door de Technische Dienst van Stork. Zij werden in februari 1987 afgevoerd voor sloop bij de firma Oostdam te Enschede. Om toch ongestoord verder te kunnen werken heeft Stork reeds in februari 1986 een beroep gedaan op de NS, die gedurende enkele periodes met veel werk kraanlocomotor 276 heeft verhuurd. Door de hoge huurprijs daartoe gedwongen zocht men naar een andere tijdelijke oplossing. Via de firma Bemo te Alkmaar (bekend van de rangeerrobots bij de NS) kon een felrood geschilderde diesellocomotief met asopstelling B worden gehuurd, die afkomstig was van Paktank. Deze markante locomotief had een vermogen van slechts 55 pk en was ook al dertig jaar oud. Er moest daardoor worden uitgezien naar een zwaarder exemplaar, dat op 9 januari 1987 eveneens door Bemo kon worden aangeboden en op huurkoopbasis kon worden verkregen. De machine werd gebouwd door Orenstein & Koppel en is afkomstig van MSM Zweigwerk te Giessen in West-Duitsland. In 1985 heeft zij nog een keuring door de DB ondergaan en zij verkeert in prima staat.

Het mag opmerkelijk worden genoemd dat vijftien jaar na het verschijnen van de eerste stoomlocomotief van O&K thans wederom een locomotief van dezelfde leverancier op het Stork-terrein rondrijdt. Echter met dit verschil, dat het railvervoer destijds groeiende was en het thans slechts een flauwe afspiegeling is van weleer!

Tot slot een woord van dank aan de heren van de Technische Dienst, Bibliotheek en enkele gepensioneerde medewerkers van Stork voor het beschikbaar stellen van gegevens, waardoor het schrijven van dit artikel mogelijk werd. □

Overzicht en technische gegevens diesellocomotieven

nummer	1	2	3	4
Stork-registratienr. leverancier	T 775 Lindeteves/ Schoema	T 776 Lindeteves/ Schoema	— Bemo/ Deutz	— Bemo/ O&K
bouwjaar	1955	1955	1956	
afgevoerd	1987	1987		
fabrieksnummer	1628	1627	56412	26632
locomotieftype	LO 75	LO 45	A 4 L 514	MB7N
asformule	B	B	B	B
motorleverancier	KHD (Deutz)	KHD (Deutz)	KHD (Deutz)	KHD
motortype	A 6 L 514 6 cilinders in V-vorm	F 3 L 514 3 cilinders in lijn	A 4 L 514 4 cilinders in lijn	A 8 L 714 8 cilinders in V-vorm
max. motorvermogen	pk 80	45	55	170
max. motortoerental	tpm 1650	1650	1500	2200
cilinderboring	mm 110	110	110	120
cilinderslag	mm 140	140	140	140
cilinderinhoud	cm ³ 7980	3990	5322	12667
drijfwieldiameter	mm 560	480	850	900
radstand	mm 1800	1600	2500	2500
totale lengte	mm 6240	5060	5740	6740
dienstgewicht	ton 17	10	14	26
max. snelheid	km/h 20	20	20	32/16
remsysteem	Westinghouse drukluft	Westinghouse drukluft	handrem	Knorr- drukluft
transmissie	dieselmecha- nisch	dieselmecha- nisch	dieselmecha- nisch	dieselhy- draulisch
kleurstelling				
bovenbouw	geel	geel	rood	rood
onderbouw	zwart	zwart	zwart-rood	grijs

Opmerkingen:

Het beheer van de locomotieven en de kranen, alsmede wagens en lorries is overgedragen aan de (zelfstandige) werkmaatschappij Stork Ketels B.V., de maatschappij die thans hoofdzakelijk gebruik maakt van de transportmiddelen. Het onderhoud van dit materieel blijft bij Stork-Mufac (Technische Dienst), maar wordt binnenkort overgenomen door derden. Men zoekt naar mogelijkheden, ook voor onderhoud van de baan.

De snelheid van loc 4 is geblokkeerd tot 16 km/h. Deze machine is voorzien van een zwaailicht.

Overzicht en technische gegevens lorries en wagens

type (met nummers)	aantal assen	gewicht (ton)	aantal		opmerkingen
			1962	1986	
lorries (X600 . .699)					
lorries met houten dek	2	25	42	16	in 1986 6 in bedrijf
lorries zonder dek	2	25	37	23	bij Stork Ketels
diverse lorries	2	25	31	11	voor sloop
accu-lorries	2	2 × 60	2	2	
platte wagens (X700 . .799)	2	25	48	31	ex-vlees- en ketelwagens
tenders (X800 . .899)					
korte tenders	4	75	8	8	ex-NS 4000/4700
korte tenders	3	50	2	—	ex-NS 1700
lange tender	4	50	1	1	4 vaste assen, ex-NS 4300/WD
lange tenders	4	50	8	8	2 draaistellen, ex-Belg. serie 1 en ex-ketelwagens
speciale wagens (X900 . .999)					
zware wagen	6	150	1	—	
kuilwagen	6	60	1	—	

Opmerkingen:

Door afvoer voor schroot en overdracht aan Stork Ketels zitten er enorme hiaten in de nummerreeksen. Totaal waren er in 1962 181 lorries en wagens en in 1986 100. De algemene toestand van de wagens is matig tot slecht.

Overzicht en technische gegevens kranen per 1 april 1986

nummer	fabrikant	maximaal hijsvermogen	in dienst	opmerkingen
230	Coles	12,5 ton	1950	over naar montage Stork Ketels
322	Codum	12 ton	1953	4 assen (2 draaistellen)
330	Coles	8,6 ton	1956	over naar montage Stork Ketels
331	Coles	8,6 ton	1956	2 assen, totaal gewicht 32,5 ton
556	Coles	17,5 ton	1965	4 assen, 2 draaistellen, uitsluitend op haventerrein

Eind zeventig/begin tachtig heeft nog een oude NS-„Rampenkraan” dienst gedaan op het Stork-terrein. Deze is echter vrij snel weer afgevoerd wegens herhaaldelijk uit de rails lopen op het bochtige net (te lange draaistellen). Bovendien waren de motoren slecht.