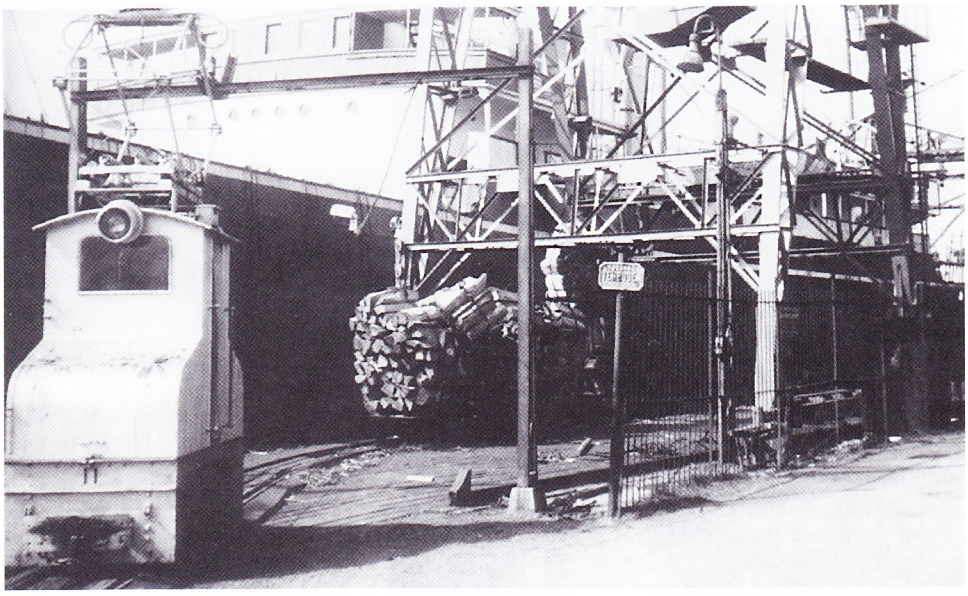
Het smalspoor bij Van Gelder Zonen

Henk Kolkman

Het voormalige Van Gelder Zonen bezat krantenpapierfabrieken in Velsen Noord en Renkum met uitgebreide smalspoornetten. Meer dan zestig jaar lang heeft daar dag en nacht een zeer druk vervoer op plaats gehad. Bijna alle tractievormen zijn er toegepast: duw-, paarde-, elektrische, vuurloze stoom-, stoom- en dieseltractie.



Elektrische locomotief 11 van Van Gelder in Velsen met kenmerkende contactrol valt in het niet bij een zeeschip. De bovenleiding eindigt op het portaal net voor de houtsteiger. Het smalspoor kruist het openbare pad, vanwaar de foto genomen is. Foto: verzameling J.G. Loots.

Uit oude Zaanse papiermolens ontstond in 1845 Van Gelder Zonen (de oude generatie deed inderdaad niet mee). Sinds 1972 heette dit concern Van Gelder Papier. Na jaren van teruggang werkten er bij het faillissement in 1981 nog altijd 4700 mensen.

In 1891 werd voor het eerst in Nederland krantenpapier gemaakt in de Van Gelder-papierfabriek in Wormer. In 1896 opende Van Gelder Zonen een speciale fabriek voor krantenpapier in Velsen Noord, aan het Noordzeekanaal, pal oostelijk van de spoorlijn Haarlem – Uitgeest.

Toen recycling van oud papier nog niet in de mode was, werd krantenpapier gemaakt uit circa 76 % houtslijp, 18 % cellulose en 6 % porseleinaarde en andere vulstoffen. De eerst genoemde grondstoffen werden uit vurehout gemaakt: houtslijp (ook houtstof genoemd) wordt op zuiver mechanische manier in slijperijen verkregen; cellulose wordt chemisch vervaardigd, waarbij de stoffen die het papier laten vergelen worden verwijderd en een sterke vezel wordt verkregen. Daartoe wordt het hout eerst in een kapperij aan kleine stukjes gehakt.

In Velsen werden houtslijp en cellulose aanvankelijk geïmporteerd. In 1902 werd er de eerste cellulosefabriek (CF 1) in gebruik genomen, in 1911 gevolgd door een tweede (CF 2). De twee cellulosefabrieken in Velsen voorzagen alle Van Gelder-papierfabrieken (Velsen, Wormer, Apeldoorn en twee in Renkum) van cellulose.

Velsen kreeg in 1908 een fabriek voor houtslijp (HF). In 1913 opende Van Gelder Zonen aan de Rijn bij Renkum een tweede fabriek voor krantenpapier. Daar werd meteen al houtslijp gemaakt. Deze fabriek voor krantenpapier heette Renkum II, omdat Van Gelder aan de andere kant van het dorp al een fabriek bezat.

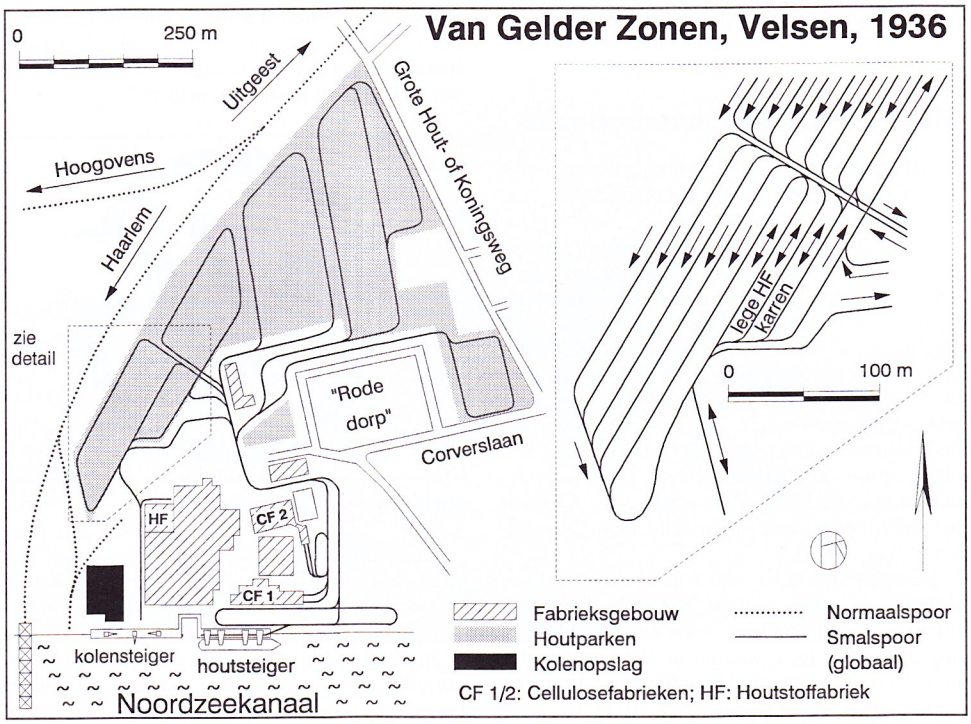
Het hout voor de produktie van cellulose en houtslijp kwam uit Finland en Rusland in de vorm van al dan niet geschilde stammen („palen") van circa een meter lang. Vanwege het klimaat in het hoge Noorden kon het hout alleen in de zomer verscheept worden. Om de fabrieken in de andere jaargetijden draaiende te houden en de hars in het hout te laten verouderen waren uitgestrekte houtparken nodig. Hier werden de palen keurig op stouwen gelegd. Voor het vervoer van hout van de kade naar de houtparken en van de houtparken naar de fabrieken werd in Velsen vanaf 1902 en in Renkum vanaf de bouw in 1912 een 700 mm-smalspoornet aangelegd. Men sprak van het „balkenspoor" of het „trammetje".

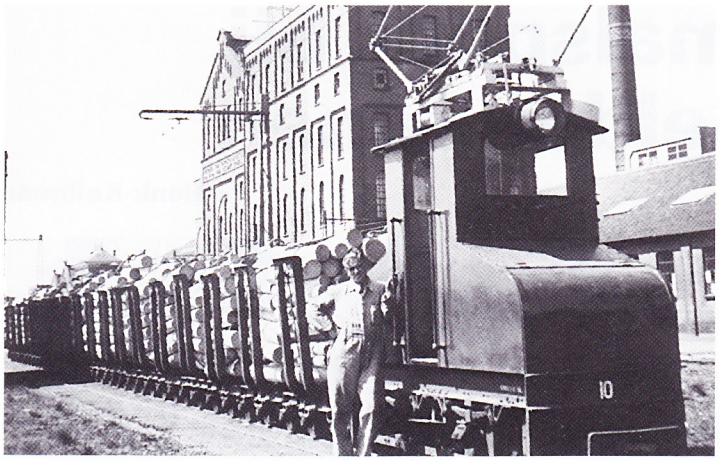
Het begin in Velsen

In het personeelsblad van 1958 worden herinneringen uit 1902 opgehaald. De eerste tractie werd verzorgd door een van de plaatselijke kolenboer gehuurd paard, dat twee houtkarren tegelijk trok. Maar al spoedig leverde de firma AEG *Ruiten-9*, een elektrisch locje van het vierkante trammodel voor bovenleidingbedrijf. „Toen Ruiten-9, zo genoemd naar de negen raampjes, die in de cabine zaten, 'n tijdje reed, wilde ouwe Jan Versluis, de voorman uit de kapperij, ook eens kijken hoe dat moderne gedoe eigenlijk in z'n werk ging. De bestuurder vond het uitstekend en liet Jan naast hem in de stuurhut plaatsnemen. Hij zette de tram in beweging en met een „Nou, ga je gang maar" sprong de „chauffeur" eraf en liet zo dus Versluis een eindje alleen rijden. Maar dat eindje werd een hele afstand want de wagen ging nogal hard en de jongens aan de kant hadden alle wissels zo gesteld dat het trammetje steeds maar om het houtpark bleef rijden. Ik zie het nog voor me. Jan met z'n armen zwaaiend en lelijke dingen zeggend, helemaal in paniek. En nadat ie minstens een half uur onophoudelijk in de rondte had getuft vonden we het mooi genoeg. Je kan begrijpen dat hij in z'n leven geen tram meer heeft aangekeken!" *)

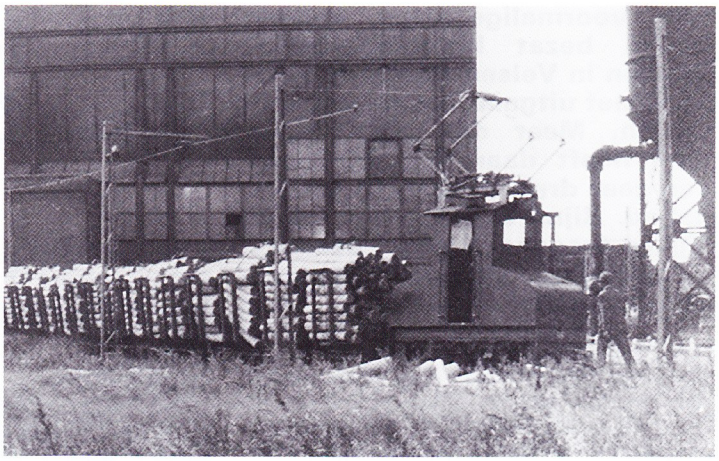
Het ging hier om houttransport voor de cellulosefabriek. Houtslijp werd toen nog in de

*) Citaten uit archiefmateriaal zijn tussen aanhalingstekens weergegeven.

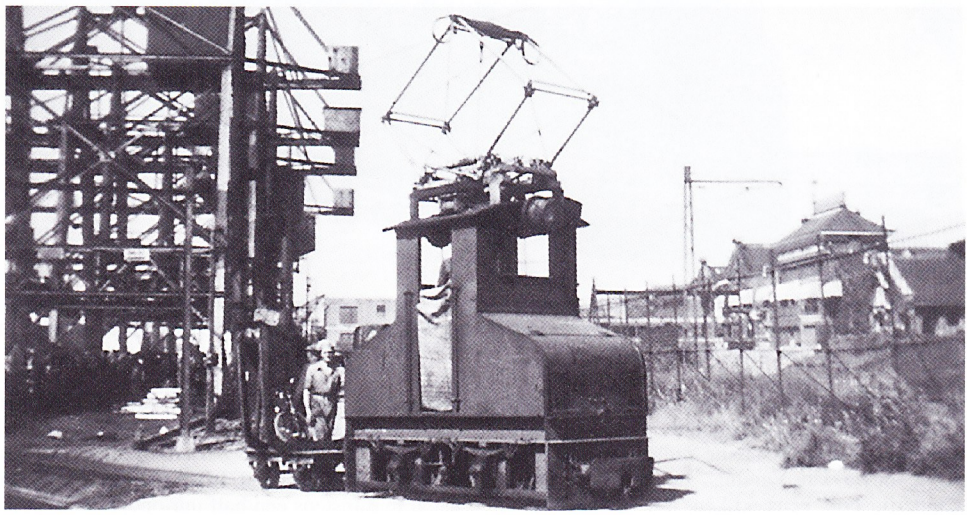




Elektrische locomotief 10, met een trein palenkarren onderweg van de houtsteiger naar de houtparken, poseert voor Cellulosefabriek 1 in Velsen. Foto: verzameling J.G. Loots.



„Tram" nummer 10 in Velsen voor een lange trein met palenkarren; 1936. Foto: Provinciaal Rijksarchief Noord-Holland.



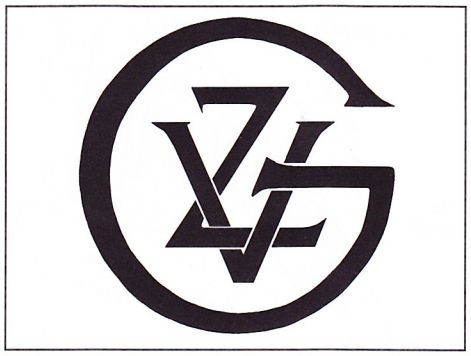
„Tram" nummer 10 bij de houtsteiger te Velsen; 28 juli 1948. Links de portaalkranen, rechts het kantoor. Interessante details zijn de contactrol op de pantograaf, het zeildoek in de deuropening, het uit profielen opgebouwde onderstel en de fiets in de palenkar achter de loc. Foto: F.C.J.M. Ongering.

vorm van samengeperste platen geïmporteerd en opgeslagen in een magazijn. Blijkens een kranteartikel uit 1906 zorgden „electrische trolley-trammetjes" via een ceintuurbaan voor het vervoer van dit magazijn naar de plaats waar de platen verpulverd werden. In 1904 was voor dit vervoer een locje aangeschaft met de afwijkende spoorwijdte van 500 mm.

Meer elektrische locomotieven

Alle veertien volgende elektrische locomotieven zagen er min of meer hetzelfde uit. Anders dan *Ruiten-9* hadden zij een centrale cabine met aan weerszijden een afgeronde voorbouw. De kleur was donkergroen; de stroomafnemers werden met aluminiumverf behandeld. De deuropeningen konden met zeildoek worden afgesloten. De voorbouwen bevatten veel lucht, het ballastgewicht en de aanloopweerstanden. De twee seriemotoren dreven elk een as aan. Er was geen ampèremeter. De bestuurder stond bij de hoofdstroomcontroller. Er werd meestal een plank op de zandbakken gelegd, zodat bestuurder en rangeerder konden zitten. Men sprak in het bedrijf niet over elektrische locomotieven, maar over „trams".

De opening van de houtstoffabriek en het besluit tot de bouw van de tweede cellulosefabriek in Velsen zorgden voor de aanschaf van nog drie AEG-locs, waarna in 1910 de situatie in Velsen als volgt werd beschreven: „Voor het opbergen en repareeren der electrische locomotieven en der palen- & kipkarren werd een nieuwe remise, geheel in gewapend beton, gebouwd. In deze remise zijn behalve de noodige draaischijven en sporen ook groote reparatiekelders aanwezig om het onderhoud der onderstellen en motoren der locomotieven gemakkelijk te kunnen verrichten. Een vierde electrische locomotief werd aangeschaft; fabrikaat AEG, van hetzelfde type als de vorigen."



Het logo van Van Gelder Zonen

Deze remise bevond zich in de elektrische werkplaats nabij de houtstoffabriek. De datum van de laatste revisie werd netjes op het onderstel van de locs geschilderd.

In 1912-'13 leverde AEG drie elektrische locomotieven voor de nieuwe fabriek in Renkum en één voor Velsen. In 1919 volgden weer twee AEG-locs voor Velsen, maar in 1923 schafte het bedrijf in Velsen twee elektrische Schwartzkopff-locs aan, waarschijnlijk ter vervanging van de nog te noemen stoomlocs. Wat betreft uiterlijk en eigenschappen leken ze sterk op de AEG-locs. Een verschil was dat bij AEG het frame uit profielen was opgebouwd, terwijl Schwartzkopff frameplaten gebruikte. De maximumsnelheid van de Schwartzkopff-locs was 15 km/h.

Ten slotte werden in 1926 drie AEG-locs „van een zwaarder type" betrokken voor de vestiging in Velsen. Tegelijkertijd werden twee oudere locs van Velsen naar Renkum overgebracht. Er waren toen tien elektrische locomotieven in Velsen en vijf in Renkum II. Voor mensen die het hebben meegemaakt, waren al deze locs min of meer gelijk; de twee Schwartzkopff- en de drie zware AEG-locs vielen niet uit de toon. Wel ontspoorden de Schwartzkopffs vaker.

De bovenleiding werd door de eigen elektrische centrales in Velsen en Renkum gevoed met 240 volt gelijkspanning. Aanvankelijk was de bovenleiding opgehangen aan hangdraden, gespannen tussen de staanders van houten portalen (ook bij enkelspoor). Op een foto uit 1928 zijn nog uitsluitend van deze houten portalen te zien. Kort daarna werden stalen vakwerkmasten ingevoerd. In 1929 nam de vestiging in Renkum 135 gebruikte stalen masten van de NBM over. Er zal wel wat aan geknutseld zijn, want bij de Van Gelder-bedrijven hing de bovenleiding op een hoogte van slechts 4½ meter (terwijl bij de Nederlandse trambedrijven 5½ m gebruikelijk was en is). De doorsnede van de koperdraad was 50 mm².

In elk geval tot 1917 werden zowel in Velsen als in Renkum beugelstroomafnemers gebruikt. Beugelzwaaien zal weinig zijn voorgekomen, want AEG paste beugelstroomafnemers toe die uit zichzelf omsloegen bij verandering van rijrichting. Bovendien was het sporenplan zodanig dat doorgaans rond kon worden gereden. Rond 1923 werd op pantografen overgegaan. In dat jaar werden de twee Schwartzkopff-locs gekocht (die al meteen van een pantograaf voorzien waren) en ook werden twee losse pantografen voor Renkum besteld (nota bene bij Siemens). Vanaf nu werden in Velsen en Renkum verschillende wegen ingeslagen. In Velsen zat op de schaarbeugel geen sleepstuk, maar een contactrol. Het meedraaien daarvan tijdens het rijden was een markant gezicht. De bronzen rollen werden in de eigen gieterij gegoten. Ze waren 70 cm lang. De diameter liep naar het midden op tot 12 cm.

In Renkum werden sleepstukken in plaats van contactrollen gebruikt. Op een drietal foto's uit de jaren dertig worden de locs bekroond door enorme pantografen met twee sleepstukken. Ooggetuigen hebben na de oorlog ook NBM-stroomafnemers met één sleepstuk gezien. Die zullen wel goedkoop te krijgen zijn geweest wegens het opheffen van het trambedrijf van de NBM.

Het stootwerk varieerde. De oudste locs in Velsen en Renkum hadden aan elke kant twee grote (normaalsporige?) bolle buffers dan wel twee bufferblokken. De jongere locs in Velsen hadden één centrale buffer.

Stoom

De bovenleiding zat bij het laden en lossen van de palenkarren danig in de weg. Op de kade werd dit probleem opgelost door de lege palenkarren met een forse duw met de loc af te stoten en onder de kranen met stophout of rangeerslof op te vangen. Met een staalkabel werden volle palenkarren door de locs onder de kranen vandaan getrokken. Bij aankomst van een trein in het houtpark werden de wagens ontkoppeld en op enige afstand van elkaar neergezet. Elke wagen werd door vier arbeiders gelost. Een arbeider pakte palen van een wagen, gaf die door aan een hoger staande collega, enzovoort. In Velsen gaf de houtaanvoer in 1931 werk aan 60 seizoenarbeiders (op een totaal personeelsbestand van 1090). Van Gelder Zonen heeft voortdurend gezonnen op maatregelen om dit werk te mechaniseren.

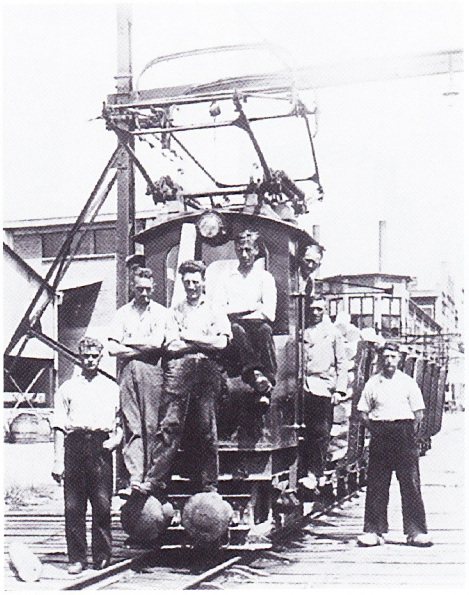
In 1914 werd 3,2 hectare grond aangekocht van de HSM. Het betrof de noordelijke oprit van de oude Velsense spoorbrug, die in 1905 was vervangen door een westelijker gelegen exemplaar. Er werd een houtpark aangelegd, met twee elektrische hijskranen waarmee het hout hoger gestapeld kon worden dan met de hand. „Op dit verkregen terrein kunnen wij 20.000 vadem hout déponeeren met 22 man minder in 't park dan vroeger. Op het smalle spoor worden de houtwagens met behulp van een vuurlooze locomotief voortbewogen, omdat een bovengrondse geleiding niet aangebracht kan worden. Jammer dat zoo weinig hout dit jaar op deze wijze kon worden opgestapeld (opmerking: vanwege de Eerste Wereldoorlog). Eén vuurlooze locomotief bleek voor vlot werken onvoldoende daar na 1½ uur de stoomdruk in den ketel is uitgeput. Het opnieuw vullen kost telkens 15 minuten." Toch viel ermee te werken, want de houtaanvoer was nog tot 1920 onvoldoende vanwege de Eerste Wereldoorlog en de Russische Revolutie.

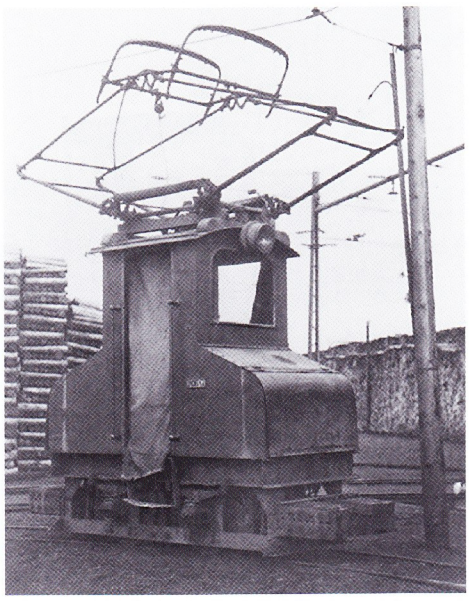
Op 8 augustus 1920 werd een bij Orenstein & Koppel (O&K) in Amsterdam op voorraad staande „gewone" stoomloc in gebruik genomen. Al voor het ontvangen van de akte van het Stoomwezen werd de loc in 1921 doorgegeven aan H. de Baat in Amsterdam. Er was nog een identieke stoomloc gekocht. Deze kreeg op 7 oktober 1921 de akte van het Stoomwezen, maar werd voor het einde van het jaar verhuurd aan C. Hornix & Janssen te Helmond. De reden van het bijzonder snel afstoten van de stoomlocs is te vinden in het jaarverslag over 1924 van de vestiging in Velsen: „Het opstapelen van hout met de grote draaikranen gaat niet vlug genoeg; bovendien komt het hout veel te dicht op elkander en verstikt daardoor spoedig. Besloten werd daarom dit systeem te verlaten en daar er nog geen betere methode bestaat, voor zover wij weten, werd het opslagterrein gewijzigd als het bestaande gedeelte. Van de vrijkomende kranen ging er één naar Renkum, en de andere werd reserve voor het bunkeren van kolen." De aanschaf van de twee stoomlocs was dus kennelijk een laatste poging geweest de combinatie van stoomtractie en kranen goed te laten functioneren. De vuurloze loc ging in 1922 naar Renkum (waarschijnlijk in combinatie met die ene kraan, die in Renkum gebruikt werd voor het laden van papier in schepen). Ook daar bleef het succes uit, want de vuurloze loc werd in 1926 in Renkum buiten dienst gesteld. Volgens de O&K-leverlijst was het een drieasser. Een drieassige vuurloze loc was voor Nederland een unicum (OdR 1989-2, blz. 60), maar helaas is er geen enkele afbeelding bekend. Dat ligt anders voor de gewone stoomlocs, dank zij het fotoalbum van een stoker. Die wist trouwens precies hetzelfde werk te houden. Op een goede dag zag hij tot zijn verbazing een fonkelnieuwe loc, van hetzelfde type als waarop hij bij Van Gelder Zonen werkte, aan zich voorbij gaan. Deze loc werd op een spoorwagen naar het naburige Hoogovens vervoerd (zie foto OdR 1990-10, blz. 328). De man slaagde erin om bij Hoogovens eerst stoker en vervolgens machinist op zo'n smalspoorloco te worden.

Voor de vuurloze loc betaalde Van Gelder Zonen in 1914 *f* 3470. Voor een gewone stoomlocomotief (20 pk) werd in 1921 *f* 2200 betaald. De prijs van vergelijkbare elektrische locomotieven (22-26 pk) schommelde tussen 1902 en 1923 tussen *f* 3000 en 4000. Rekent men ook de aanleg van de bovenleiding mee, dan was de elektrische tractie dus aanzienlijk duurder in aanschaf dan stoomtractie.

Verdieseling

In 1944 kwam de produktie tot stilstand. De vestiging in Velsen lag binnen de „Atlantikwall" en moest ontruimd worden. Renkum II lag na 17 september 1944 in de frontlinie. Beide vestigingen werden zwaar beschadigd, maar het smalspoor overleefde de strijd. Ter plaatse van een op last van de bezetters afgebroken





Links: elektrische locomotief met twee enorme, bolle buffers bij de haven in Renkum; 28 juni 1935. Foto: verzameling O.F.M. Tanger. *Rechts: elektrische locomotief 2 te Renkum had twee sleepstukken op de enorme pantograaf en bufferblokken; 18 april 1937. De deuropening is met zeildoek afgesloten. De AEG-fabrieksplaat is nog aanwezig. Het onderstel bestaat uit profielen. Op de voorgrond een houten bovenleidingpaal; op de achtergrond een vakwerkmast.* Foto: F.F.C. Bruyning (138.133C).

O&K-stoomloc in een houtpark te Velsen; 1920. Onder de schop valt te lezen: „In dienst genomen 27-8-'20". Rechts het breedspoor voor de elektrische kranen. Foto: verzameling J.G. Loots.

Ruston & Hornsby-diesellocs 5 en 9 in Renkum; oktober 1968. Opmerkelijk voor smalspoor zijn de ruitewissers, die nodig waren omdat het hout (op de achtergrond) continu werd natgehouden. Foto: J.A. Maassen (5299.1519).

woonwijk in Velsen ontstond na de oorlog een nieuw houtpark ten zuiden van de Corverslaan.

Na de oorlog ging men weer experimenteren met de mechanisering van de houtopslag. Ook nu zat de bovenleiding in de weg. Daarom werden voor Velsen in elk van de jaren 1949, 1950 en 1951 twee Ruston & Hornsby-diesellocomotieven (R&H) van het type 48DL aangeschaft. Het jaarverslag van Velsen over 1952 meldt: „Voor zover het opslagterrein ontsloten is door middel van railbanen, had de aan- en afvoer plaats met 8 electrische en 6 diesellocomotieven, terwijl voorts 426 palenwagens beschikbaar waren (te weten 204 voor de Havendienst en 222 voor de Kapperij). Het vervoer van en naar de nieuwe (nog) niet met rails ontsloten terreinen geschiedde met trucks." Op deze vrachtwagens werden rongen van palenkarren geplaatst! „Behalve genoemde palenwagens beschikt het bedrijf nog over 159 andere wagens voor speciale doeleinden (kipwagens, platte wagens en kalksteenbakken)." Van de tien elektrische locs waren er dus nog acht over. Betwijfeld moet worden of die wel allemaal in gebruik waren, want de produktie was niet veel groter dan voor de oorlog.

Bovendien zijn er na 1952 waarschijnlijk nog vier R&H-diesellocs type 48DL gekocht, want de nummering liep van 1 t/m 10. Helaas staat op de R&H-leverlijst slechts de naam vermeld van importeur Spoorijzer in Delft en niet die van de uiteindelijke klanten. Dank zij de archieven van het Stoomwezen is de geschiedenis van de minder talrijke en veel korter en veel langer geleden gebruikte stoomlocs beter bekend!

Er bestaat een foto van een R&H-loc in Velsen met de standaard lage cabine (waarin de machinist dwars op de rijrichting zat). De eerste zes locs zullen van dit type geweest zijn. Op (latere) foto's van de R&H's 7 t/m 10 in Velsen is een hoge cabine te zien. Omdat de machinist hierin stond, kon hij sneller van de loc springen om een wissel om te gooien. Ook was het uitzicht beter.

Ruston & Hornsby heeft tussen 1943 en 1967 niet minder dan 1127 dieselmechanische 48DL-locomotieven gebouwd. De spoorwijdte varieerde tussen 50 cm en 122 cm. De Rustons worden wel als de Rolls Royces onder de smalspoorlocs beschouwd. Ze hebben een groot motorvermogen en zijn degelijk, geluidsarm, prettig te bedienen en erg snel. De Nederlandse Smalspoorweg Stichting bezit een viertal R&H-48DL-locs; het Industrieel Smalspoormuseum in Erica één 48DL en één uiterlijk daaraan gelijke 40DL.

De diesellocs werden in Velsen het eerst ingezet op die plaatsen waar geen bovenleiding was, namelijk onder de kranen op de houtsteiger en op de lijn naar het nieuwe houtpark, die een openbare weg (de Corverslaan) kruiste. De R&H's kregen stallingruimte en werkkuilen in het garagegebouw dat ook fungeerde als brandweergarage en gewone garage. De elektrische locs bleven in onderhoud bij de Electrische Werkplaats elders op het terrein.

Dienstuitvoering

Het allerbelangrijkste was het vervoer van palen. In 1952 werd in Velsen meer dan 300.000 m³ (los gestapeld) hout verwerkt, ofwel circa 1000 m³ per dag. Eén palenkar bevatte ongeveer 2 m³ palen en een „tram" trok gemiddeld 20 karren. Er waren dus alleen al circa 25 treinen per dag nodig om hout van de parken naar de fabrieken te brengen. Het transport van de houtsteiger naar de parken had gemiddeld natuurlijk dezelfde omvang, maar kende een sterke seizoenpiek.

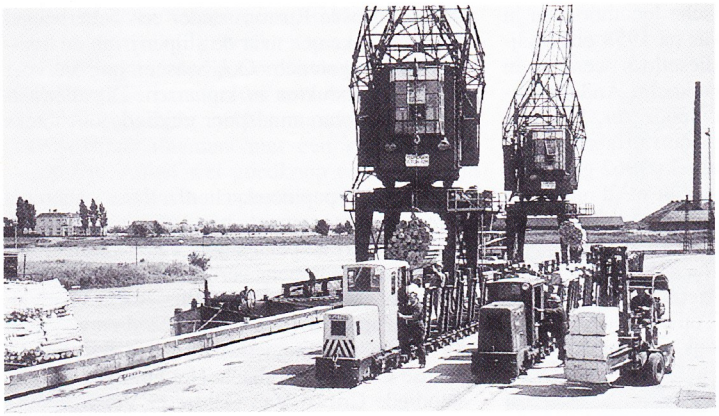
Het vervoer van palen naar de houtparken (de Havendienst) en van de houtparken was organisatorisch gescheiden en werd met aparte locs en palenkarren uitgevoerd. Er zijn daarom relatief veel foto's van de Velsense locs 9 t/m 11 bekend. Deze reden voor de Havendienst en de houtsteiger was vanaf een openbaar pad te fotograferen. In Velsen werd verder nog onderscheid gemaakt tussen vervoer naar de slijperijen (van de houtstoffabriek) en naar de kapperijen (van de cellulosefabrieken). Bij de kapperijen werd de loc achter de trein gerangeerd en duwde dan de trein naar binnen. De lege karren vertrokken dus met de loc voorop. De lege palenkarren van de slijperijen werden echter door de loc naar de houtparken teruggeduwd. Leveranciers van de palenkarren waren onder andere Du Croo & Brauns, Witkamp in Beverwijk en Rörink & v/d Broek in Enschede.

Er werd niet alleen hout vervoerd. Slechts de aanvoer van kolen en porseleinaarde heeft nooit per smalspoor plaatsgevonden.

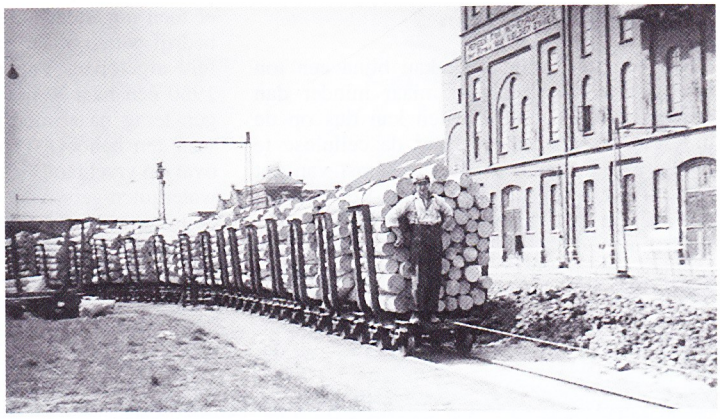
Kipkarren werden in Velsen gebruikt voor het vervoer van houtkwasten van de houtslijperij naar de elektrische centrale. In Renkum werd as van de elektrische centrale vanaf 1921 per kipkar naar een stort vervoerd. Daarbij werd de gemeentelijke Veerweg gekruist. In de

Ruston-dieselloc 10 met hoge cabine in de nadagen van het smalspoor in Velsen; mei 1966. Foto: J.G. Loots.

Het moderne smalspoorbedrijf in Renkum met spoor in betonplaten en een van de nieuwe Schöma-diesellocs (nummer 2); 25 maart 1977. Foto: J.L. Buurman.



Kranen in Renkum laden palen uit een binnenschip in twee treinen palenkarren, waarvoor een gele Ruston-dieselloc met hoge cabine en een groene met lage cabine staan; omstreeks 1960. Rechts een klemtruck met pakken cellulose.
Foto: Bedrijfsmuseum Parenco.



Omdat onder de portaalkranen geen bovenleiding hing, werden beladen palenkarren door een elektrische locomotief met een staalkabel van de houtsteiger getrokken. De rangeerder is gewapend met rangeerslof, seinfluit en sigaar.
Foto: verzameling J.G. Loots.

voorwaarden van de gemeente werd wel gesproken over een jaarlijkse „recognitie" van maar liefst 50 cent, maar niet over de veiligheid. Toch was de Veerweg een drukke weg, want er voer toen nog een pont over de Rijn. Vanaf 1934 werd de as pneumatisch via een 4 meter hoge pijpleiding over de Veerweg vervoerd (de gemeente sloeg de pijpleiding hoger aan dan het smalspoor, namelijk voor *f* 2 per jaar!). Het hout werd doorgaans geschild gekocht, maar soms was ontbasten toch noodzakelijk. De schors ging dan per kipkar naar eerder genoemde stort.

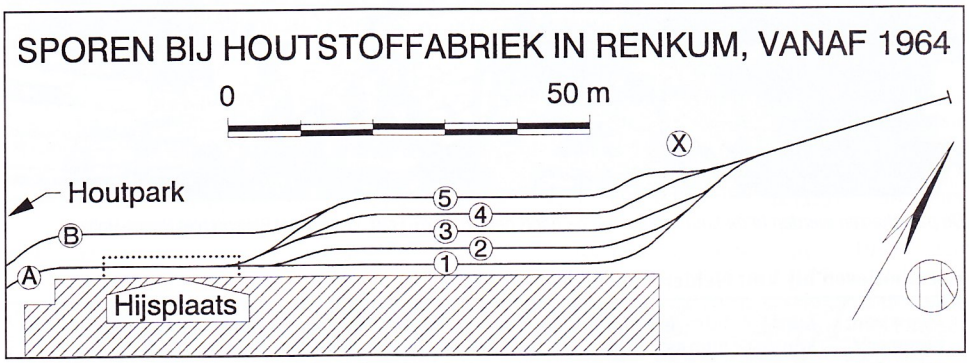
In Velsen werden pakken houtslijp en cellulose met platte wagens vervoerd. Het betrof van derden ingekochte of eigen produkten, die op voorraad in de parken werden gelegd.

Ook waren er speciale wagens, zoals in Velsen wagens voor kalk en een pekelwagen. Voor een industrieel smalspoorbedrijf is een pekelwagen een grote zeldzaamheid, die getuigt van een goed georganiseerd bedrijf. De pekelwagen was kennelijk van de Havendienst, want in de elektrische loc van de houtstoffabriek werd 's winters een emmer met pekel meegenomen.

Er lagen dubbelsporige lijnen tussen de haven en de parken en tussen de parken en de fabrieken. De rijlengte tussen de houtsteiger en de parken bedroeg ongeveer 1 km. Tussen de stouwen in de parken lag enkelspoor met eenrichtingverkeer. In de hoofdlijnen lagen wissels met wisselstellers, in de zijlijnen lagen schopwissels. De elektrische locs hadden een bel en de diesellocs een signaalhoorn. Bij wegkruisingen stond een man met een rode vlag. Ondanks deze bescheiden veiligheidsmaatregelen en het drukke verkeer zijn geen ernstige ongevallen bekend. Wel gebeurde het af en toe dat een trein ontspoorde op een van een vorige trein gevallen paal.

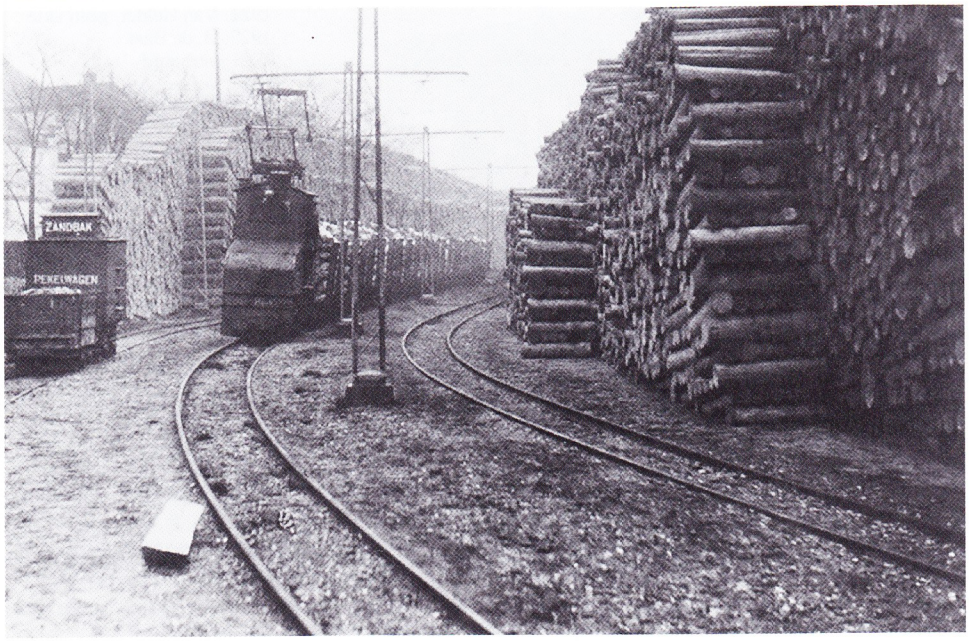
Er werd gewerkt met drie ploegen. In het weekend lag de produktie stil, maar door de week werd continu gefabriceerd en vond dus ook 24 uur per dag aanvoer van palen vanaf de houtparken plaats. De hoofdsporen werden verlicht met lampen, die aan de bovenleidingmasten waren opgehangen; in de houtparken werd gewerkt met verplaatsbare lichtmasten. In beide gevallen werden de lampen via de bovenleiding gevoed en ging de retourstroom via de rails. Als ware het een modelbaan, werden daartoe de voeten van de verplaatsbare lichtmasten tegen de rails gedrukt. De locs hadden aan elke kant één kolossale lamp. De achterste palenkar van een getrokken trein was niet verlicht. Bij een geduwde trein stond de rangeerder op de voorste palenkar met een stormlantaarn. Hiermee gaf hij ook signalen aan de bestuurder. Overdag werd daar een fluit voor gebruikt.

Een spoorploeg controleerde regelmatig de rails en wissels en smeerde de kogellagers van de karren. In de hoogtijdagen viel dit onder de Havendienst. Later viel het hele railvervoer onder de Afdeling Transport van de Algemene Dienst.



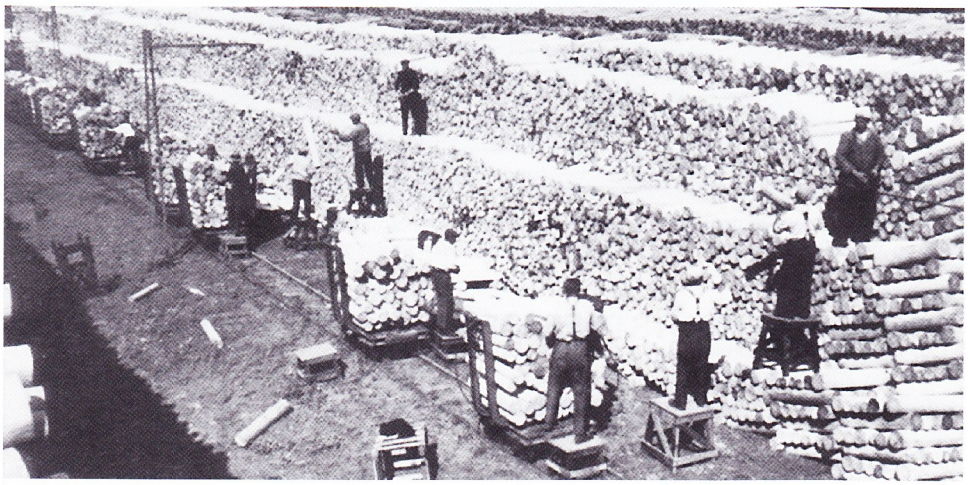
Treinen met volle palenkarren reden via B (dus links) en 5 naar het uithaalspoor. Vandaar werd teruggezet naar een van de opstelsporen 1-4, die elk een trein van twintig wagens konden herbergen. Vervolgens werden de karren met een lier naar de hijsplaats getrokken, waar de lading eruit werd gehesen. De lege karren werden spoor A opgeduwd. Ondertussen reed de loc weer via 5 en B terug. Vervolgens ging deze los naar het houtpark om de volgende trein beladen palenkarren te halen of kwam via een wisselverbinding voor de lege karren op spoor A om die naar het houtpark te trekken.
Het emplacement was geheel opgebouwd uit rechte stukken rail en bogen met een straal van 14 m. Voor de dienstdoende locs met een minimale boogstraal van 8 m was dit ruim voldoende. Bij X lagen drie tegengestelde bogen achter elkaar. Zo'n constructie wordt in de modelbouw afgeraden vanwege het ontsporingsgevaar en gebrek aan gelijkenis met „het grote voorbeeld". Het uithaalspoor werd in 1977 zuidelijker gelegd in verband met de aanleg van een autoweg. Alle sporen waren in beton ingebed.

Trein op dubbelsporige hoofdbaan; Velsen, 1930. Opmerkelijk is de zand- en pekelwagen op het zijspoor links.
Foto: Gemeentearchief Velsen.



Het einde in Velsen

Uit een ton droog hout kan bijna een ton houtslijp worden gemaakt, maar minder dan een halve ton cellulose. Men kan dus op de transportkosten besparen door de cellulose te produceren in het land van herkomst van het hout. Beide cellulosefabrieken in Velsen werden daarom in 1958 gesloten. In 1952 werd in Velsen nog 74 % van het aangevoerde hout tot cellulose verwerkt. De sluiting van de cellulosefabrieken betekende dus een enorme klap voor het interne railvervoer. Een ter gelegenheid van deze sluiting gemaakte foto toont dat er toen nog steeds elektrische locomotieven in bedrijf waren, maar dat was na 1958 ongetwijfeld afgelopen. Van de diesellocs werd er in 1960 één naar Renkum verkocht. Andere gingen terug naar importeur Spoorijzer. Het vervoer ten behoeve van de houtstoffabriek ging over op vrachtauto's; omstreeks 1962 ging men watergoten gebruiken. Het hout werd niet meer netjes op stouwen gelegd, maar op grote bergen gestort. Het onderste hout werd echter smerig en werd per vrachtauto naar het voormalige houtpark gebracht. Daar werd het door personeel van een „koppelbaas" op palenkarren geladen. Treinen van deze palenkarren werden door de laatste twee Rustons onder een waterbeugel door getrokken en naar de slijperij van de houtstoffabriek gereden. Ook was er nog vervoer van afvalprodukten in kipkarren. Dit allerlaatste gebruik van smalspoor eindigde omstreeks 1968.



De palenkarren werden in de houtparken met de hand gelost; 1936. Foto: Provinciaal Rijksarchief Noord-Holland.

Locomotieven bij Van Gelder Zonen

nieuw aan, nummer[1])	fabrikant[2])	fabrieksnummer	bouwjaar	soort[3])	vermogen [pk]	gewicht [ton]	opmerkingen
Velsen CF	AEG	168	1902	B-E	16	3,06	trammodel
Velsen	AEG	220	1904	B-E	4	1,475	500 mm, houtstofmagazijn
Velsen CF	AEG	462	1907	B-E	22	3,7	
Velsen HF	AEG	656	1908	B-E	22	3,64	
Velsen CF	AEG	996	1910	B-E		3,67	
Renkum	AEG	1356	1912	B-E		3,845	
Renkum	AEG	1412	1913	B-E			
Velsen	AEG	1513	1913	B-E	22		
Renkum	AEG	1537	1913	B-E			
Velsen, vvb 1	O&K	7743	1914	C-Sv			1922: Renkum 1926: buiten dienst
Velsen	AEG	2079	1919	B-E			
Velsen	AEG	2080	1919	B-E			
Velsen, vvb 2	O&K	8458	1920	Bt	20		1920: voorraad O&K 1921: Van Gelder, geen akte 1922: H. de Baat
Velsen, vvb 2'	O&K	9573	1921	Bt	20		1921: verhuurd 1922: verkocht aan H. de Baat
Velsen CF	Schw	?	1923	B-E	26	3,9	
Velsen CF	Schw	?	1923	B-E	26	3,9	
Velsen CF	AEG[4])	3366	1926	B-E		5,42	
Velsen CF	AEG[4])	3367	1926	B-E		5,42	
Velsen CF	AEG[4])	3368	1926	B-E		5,42	
Velsen	R&H[5])	?	1949	Bdm	48	5,5/7	
Velsen	R&H[5])	?	1949	Bdm	48	5,5/7	
Velsen	R&H[5])	?	1950	Bdm	48	5,5/7	
Velsen	R&H[5])	?	1950	Bdm	48	5,5/7	
Velsen	R&H[5])	?	1951	Bdm	48	5,5/7	
Velsen	R&H[5])	?	1951	Bdm	48	5,5/7	
Renkum nr. 2	Schöma[6])	3394	1972	Bdh	25,5	3,0	
Renkum nr. 3	Schöma[6])	3395	1972	Bdh	25,5	3,0	

[1]) CF = cellulosefabriek(en), HF = houtstoffabriek, vvb = vervoerbare ketel
[2]) O&K = Orenstein & Koppel, R&H = Ruston & Hornsby, Schw = Schwartzkopff
[3]) B = tweeassig, Bt = tweeassige stoomtenderloc, C = drieassig, dh = dieselhydrostatisch, dm = dieselmechanisch, E = elektrisch (via bovenleiding), Sv = vuurloos
[4]) zwaar type
[5]) type 48DL; in Velsen onder andere nummers 7, 8 en 10; 1960: 7 naar Renkum; oorsprong andere R&H's Renkum? Vermeld zijn de in het Van Gelder-archief teruggevonden locs. Ze waren ongeveer even duur en daarom hetzelfde uitgevoerd. Waarschijnlijk zijn er in totaal tien R&H's in Velsen geweest.
[6]) type CDL20H; na 1979: 2 naar NSS, 3 terug naar ODS

Bij een papiervakschool (later kantoor) kwam een monument, bestaande uit twee palenkarren en een palenslijper van de houtstoffabriek. Dit monument verdween echter weer in 1986 als gevolg van het faillissement van Van Gelder Papier in 1981. Ruim voordien was men in Velsen gaan samenwerken met het Amerikaanse Crown Zellerbach. Het huidige, verzelfstandigde Crown Van Gelder in Velsen maakt geen krantenpapier, maar papier voor kettingformulieren, etiketten en dergelijke. Dit „houtvrij" papier wordt uit cellulose gemaakt; houtstof wordt niet meer gebruikt. Op de plaats van de vroegere houtparken gaapt een enorme vlakte. De enige tastbare herinnering aan het smalspoor is de garage annex dieselloc loods. Hierin verhuurt doe-het-zelf-centrum „de Garage" hefbruggen, werkruimte en diverse gereedschappen. Er ligt nog een stukje spoor met werkkuil in.

Renkum na de Tweede Wereldoorlog

Na de oorlog waren in Renkum nog drie (van de vijf) elektrische locomotieven over. In 1949 kwam een gebruikt exemplaar van elders (waarschijnlijk uit Velsen, waar toen de eerste diesellocs arriveerden). De vier locs waren hard nodig; er was geen enkele reserve. Ze verdwenen pas omstreeks 1960. Nog tot in de jaren zeventig stonden er bovenleidingmasten, onder andere bij de remise.

De reden van het verdwijnen van de elektrische tractie was ook hier dat de houtopslag gemechaniseerd werd. Voor lossen en laden kocht men wielvoertuigen uitgerust met een „knijper". Er werden toen voor een aantal maanden Ruston & Hornsby-diesellocomotieven gehuurd van Spoorijzer. Zowel de elektrische als de diesellocs konden maximaal veertig tot vijftig wagens trekken. Zoals al vermeld, werd er later een Ruston & Hornsby-loc uit Velsen overgenomen. Nog later werd een soortgelijke loc gekocht. Het is niet meer te achterhalen of dit een nieuw of gebruikt exemplaar was. Naast deze twee Rustons van het type 48DL met hoge cabine is er volgens een gepensioneerde machinist nog een kleinere dieselloc geweest. Voor smalspoorlocs bijzonder was de aanwezigheid van ruitewissers. Deze luxe was nodig omdat het hout inmiddels continu werd nat gehouden. Zo kon men hogere houtstapels maken zonder gevaar voor vorming van blauwzwam. Er waren minder diesellocs nodig dan elektrische omdat ondertussen het hout niet meer per binnenschip, maar per vrachtauto werd aangevoerd. Het railvervoer van de haven naar de houtopslag verviel daarmee. Over bleef een dubbelsporig traject van de houtparken naar een vijfsporig emplacement bij de houtstoffabriek. De wagens werden bij de houtstoffabriek met een lier onder een hijsgat getrokken, waarna hun inhoud naar een hogere verdieping van de houtstoffabriek werd gehesen. Aldaar vond het verdere vervoer weer met palenkarren plaats, maar die werden met de hand geduwd. Via draaischijfjes werd een van de twaalf houtslijpers bereikt.

Anders dan in Velsen beleefde het gekrompen railvervoer in Renkum nog een grote op-

bloei en werd sterk gemoderniseerd. Wegens verzakkingen van het spoor in de houtparken waren ontsporingen aan de orde van de dag. Hierbij vielen soms hele stouwen hout om. Daarom werd het spoor overal in betonplaten gelegd. De gestage uitvoering van dit project kostte ongeveer vijf jaar. De palenkarren moesten vaak afgevoerd worden alleen omdat de (vaste) rongen doorgeroest waren. Daarom werd overgegaan op thermisch verzinkte palenkarren met losse rongen. In 1962 waren er 350 palenkarren; in 1965 459. Deze toename was nodig omdat men door de week overdag palenkarren belaadde voor 's nachts en in het weekend. Ten slotte werden de totaal versleten Rustons in 1972 vervangen door twee nieuwe Schöma-diesellocjes. De Rustons werden ingeruild bij de Schöma-importeur ODS. De Schöma's waren een slag moderner dan de Rustons, want hun aandrijving was dieselhydrostatisch. Onderhoud vond plaats in de garage (met één spoor). De machinisten hadden een volledige dagtaak.

Wegens de aanleg van een autoweg werd het smalspoor in 1977 nog gedeeltelijk verlegd. In 1979 ging men ongeschild in plaats van geschild hout gebruiken. Er verrees daartoe een ontbastingsinstallatie. Het vervoer van daar naar de houtstoffabriek ging per lopende band. Dit betekende het einde van het smalspoor. Plannen voor een locmonument werden niet gerealiseerd. De twee nog vrij nieuwe Schöma's vonden een goed heenkomen: de ene ging naar de Nederlandse Smalspoor Stichting, de andere werd door Schöma-importeur ODS teruggekocht en opgenomen in het verhuurpark. Ze werd gehuurd en later gekocht door het coatingbedrijf Key & Kramer (nu HAK Con-Line) in Maassluis.

Het huidige Parenco in Renkum produceert nog steeds krantenpapier, vooral uit oud papier. Maar er is ook nog een houtpark. Tussen de nieuwe gebouwen heeft men een aantal oude gebouwen laten staan. Bij de haven ligt nog smalspoor.

Raccordementen

Van Gelder in Velsen had tot de opening van de Velsertunnel een aansluiting op de spoorlijn Haarlem – Uitgeest. Deze werd echter weinig gebruikt vanwege de uitstekende mogelijkheden voor transport per schip. Van Gelder in Renkum had een simpele aansluiting op de tramlijn van de OSM, later NBM (1067 mm). Bij de bouw werden hierlangs bouwmaterialen aangevoerd. Later werd er onder meer papier langs afgevoerd. □

Dankbetuiging en bronvermelding
Dank is verschuldigd aan AEG Nederland N.V. en de heren J. Krahl (AEG Schienenfahrzeuge, Hennigsdorf), H. Burgers, A.J. v.d. Kooi en J.F. Morcus (gepensioneerde Van Gelder-medewerkers), J. Hoekstra en A. Hummelen (Parenco), L.M. Tiemessen (Crown-Van Gelder), P. de Greef (amateur-historicus), P. van der Ham (NSS) en H. de Herder, J.G. Loots, F.C.J.M. Ongering, H. Sluijters, E.S. Tonks en J.H. Wervers (allen spoorhobbyist).
Gegevens zijn onder andere ontleend aan:
- archief Van Gelder Papier, berustend bij het Provinciaal Rijksarchief Noord-Holland,
- Van Gelder-„tentoonstellingscollectie", berustend bij het gemeentearchief te Velsen,
- gemeentearchief van Oosterbeek,
- diverse nummers van het personeelsblad „de Eendragt",
- Schwartzkopff 1852-1927, Schwartzkopff 1927,
- Jane de Iongh, Van Gelder Zonen, 1784-1934, Haarlem 1934.

Het werkmaterieel van de RET

P.D.B. Bakker

Railreiniger 2201 berijdt het driesporige traject op de Coolsingel, vlak voordat dit ten behoeve van de metrobouw zal worden opgebroken; 16 maart 1960. Foto: Hans Oerlemans.

Net als elk ander trambedrijf heeft ook de RET en zijn voorgangers van meet af aan een verzameling spoorgebonden voertuigen tot haar beschikking gehad die qua bouw en functie zijn uitgerust voor het verrichten van gespecialiseerde werkzaamheden ter ondersteuning van de tramexploitatie.

Dit werkmaterieel is bij de RET altijd duidelijk herkenbaar geweest aan de hoge nummering, terwijl het daarnaast – als we het meer recente verleden even buiten beschouwing laten – ook altijd in een opvallend kleurenschema was ondergebracht. Tot halverwege de jaren vijftig waren alle werkwagens onveranderlijk in een donkere grijs-groene tint geschilderd, waarna vervolgens de omschakeling plaatsvond naar een diepgroene kleurvariant. De ontwikkeling, waarbij deze karakteristieke kleur in de jaren zeventig op zijn beurt weer werd verdrongen door het RET-geel, deed enigszins afbreuk aan het exclusieve karakter van dit materieeltype.

In het nu volgende overzichtsartikel zal het volledige werkwagenpark dat de RET na de oorlog tot haar beschikking heeft gehad, naar functie uitgesplitst de revue passeren. Hieronder ressorteren overigens niet alleen alle werkwagens, die in de speciale nummering boven de 2000 waren ondergebracht, maar evenzeer het materieel dat – mogelijk in een wat minder herkenbare vorm – in een vergelijkbare hoedanigheid werkzaam is geweest. Tramrijtuigen die tijdelijk een andere bestemming hebben gehad (onder andere materiaalvervoer en de inrichting als magazijnwagen), alsmede dienstvervoer, dat met wisselend en niet speciaal daartoe ingericht materieel plaatsvond (het personeelsvervoer van de Centrale Werkplaats naar remise Charlois vormt hier een voorbeeld van), vallen daarentegen buiten het bestek van dit artikel.

Sneeuwbestrijding

In Rotterdam heeft men al in een pril stadium een opvallende tactiek ontwikkeld om de sporen ook in winterse omstandigheden zo goed mogelijk berijdbaar te houden. Waar het merendeel van de trambedrijven de rails besproeide met pekelwater, werd in Rotterdam de voorkeur gegeven aan het strooien van los zout vanuit speciaal hiertoe ingerichte, eenvoudige, houten, tweeassige aanhangwagentjes. Een van de nadelen van het hanteren van een afwijkend concept wordt uiteraard gevormd door het ontbreken van onderzoek. In de bijna veertig jaren tussen de komst van de eerste en de laatste zoutaanhangwagen is er dan ook nauwelijks enige ontwikkeling in de bouw en uitvoering binnen dit wagentype te bespeuren geweest.

Het middengedeelte van de ruim vijf meter lange en bijna drie meter hoge zoutaanhangwagens was gereserveerd voor een houten zoutreservoir, waarin 4000 à 6000 kg zout kon worden opgeslagen. Aan weerszijden hiervan bevonden zich twee smalle balkons, vanwaar het zout door het lichten van schuiven in de kopwanden van dit zoutreservoir op de rails werd gestort, die door speciaal hiertoe neergelaten stalen v-vormige reinigingsborstels sneeuwvrij gemaakt waren.

Nadat de beide eerste nieuwgebouwde zoutaanhangwagens aan het wagenpark waren ont-