

locomotief serie 1700 werden gereden. Aflossing van personeel van de vroege, respectievelijk late dienst vond te Medemblik plaats. Na 1947 werden er echter twee locomotieven gebruikt, die 's morgens en 's middags van Hoorn kwamen. In 1955 moesten de 1700-en het werk delen met dieselektrische 2200-en. De laatste stoomdienst werd op 2 april 1955 gereden. Nadien waren er naast de 2200-en ook 2000-en, 2400-en en locomotoren in de goederendienst te zien.

Na de eerste ritten met stoomtractie op 23 mei 1968 werden de gebruikte voertuigen afwisselender dan ooit tevoren; zelfs het gebruik van tram- en lokaalspoorwegmaterieel door elkaar heen keerde terug, zoals dit van 1909 tot 1930 had plaatsgevonden. Alleen bereden trams nu het gehele traject, terwijl dit vroeger slechts tussens Hoorn en Wognum het geval was geweest.

Van het materieel dat ooit op de lokaalspoorweg in gebruik is geweest, kwamen alleen de locomotief 7742 en het rijktuig C 905 terug; het laatstgenoemde werd in 1971 aan de Museum-Buurtspoorweg overgedragen.

#### Bronvermelding:

Algemeen Rijksarchief, Tweede Afdeling, Den Haag

Archief NV Nederlandse Spoorwegen, Utrecht/Zutphen

100 jaar Locaalspoorweg Medemblik – Hoorn,

uitgave De Stoomtram, Hoorn 1987

Archief fam. J. Bakker, Opperdoes

Bello, uitgave De Stoomtram, Hoorn 1981



Een van de eerste ritten van de museumstoomtram: locomotief 18 met de buitenproportionale rijktuigen TS-C 405 en NS-B 6104 te Midwoud-Oostwoud met het stationsgebouwtje, dat enkele maanden later werd gesloopt; 18 mei 1969.

Foto: Frits v.d. Gragt (1270.423).

**In dit artikel wordt aandacht besteed aan vier smalspoorbedrijven, die in Zuidoost-Drenthe momenteel te zien zijn en die alle, zij het elk weer op een andere wijze, nauw met veen en turf verbonden zijn.**

Veen en turf roepen, al dan niet geromantiseerd, associaties op met onherbergzame streken, mysterieuze moerassen, plaggenhutten, hard werken voor een karig loon en drankmisbruik. Wie aan turf denkt, denkt aan het verleden. Toch zijn er in Nederland op verschillende plaatsen nog echte hoogveengebieden en is er een veengebied, dat van Zuidoost-Drenthe, waar nog op bescheiden schaal turf gewonnen wordt en waar de sfeer van het „veen van vroeger“ nog voelbaar aanwezig is.

Het Zuidoostdrentse veengebied dat deel uitmaakt van het veel grotere Bourthanger Veld, is relatief laat, dat wil zeggen eind vorige, begin deze eeuw, in exploitatie gekomen. Vandaar dat in dit gebied moderne hulpmiddelen, zoals stoomlocomobiel en smalspoor in gebruik zijn geweest naast de traditionele kruiwagen en turfschuit.

Grotere maatschappijen die hier de ontginning en turfwinning ter hand hebben genomen, zijn de Maatschappij Klazienaveen v/h W.A. Scholten in Klazienaveen, de Griendtsveen-Turfstrooisel-Maatschappij/Drentsche Landontginnings-Maatschappij in Erica, de Purit-Maatschappij in Klazienaveen en Veldkamp BV in Erica. De Maatschappij Klazienaveen – de plaats Klazienaveen is vernoemd naar de echtgenote van oprichter W.A. Scholten – sloot haar eigen

## Veen, turf en smalspoor in Zuidoost-Drenthe

H. Sluijters

veenderijen in 1972. Smalspoormaterieel van deze maatschappij is bij alle in dit artikel beschreven smalspoorbedrijven nog te zien.

De laatste turfstrooiselfabriek van de Maatschappij Griendtsveen in Erica, waar tot de sluiting nog een bescheiden smalspoornet in gebruik was (zie OdR 1983-11), werd einde 1983 stilgelegd. Het Griendtsveen-smalspoor leeft dank zij de Noordnederlandse Museumspoorbaan (NMS) nog voort. Alleen op de veenderijen van de Purit-Maatschappij is nog smalspoor in gebruik.

### Purit-Maatschappij

Het smalspoor van de Purit-Maatschappij ligt in het Amsterdamse Veld tussen Zwartemeer en Weiteveen. De naam Amsterdamse Veld vindt zijn oorsprong in het gegeven dat de Drentsche Landontginnings-Maatschappij, die hier ooit met de verveening is begonnen, van huis uit een Amsterdamse onderneming was.

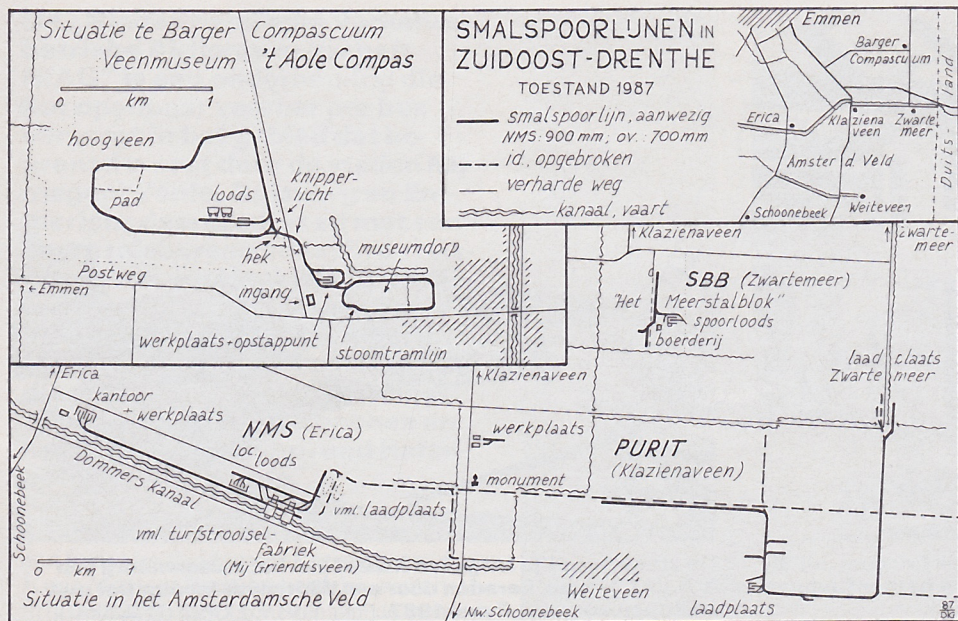
De Purit-Maatschappij, een werkmaatschappij van het Amerikaanse Norit-concern, wint het dieper gelegen zogenaamde „zwarte veen“ en verwerkt dat in haar fabrieken in Klazienaveen tot actieve kool-

stof, grondstof voor drainagesystemen en voor de bekende Norit-tabletten. De turf wordt met behulp van grote machines op houten rupsbanden (tegen het wegzakken) gewonnen en met lange smalspoortreintjes naar de laadplaatsen vervoerd. Op het ogenblik is alleen de laadplaats in Zwartemeer in gebruik. Van de laadplaatsen brengen vrachtauto's de turf verder.

Men beschikt over een omvangrijk locomotievenpark, het grootste bij een commercieel bedrijf in Nederland! De meest in het oog springende machines zijn de Engelse Simplex, gebouwd door Motor Rail Ltd in Bedford en geïmporteerd door Orenstein & Koppel in Amsterdam. Op één machine na zijn alle Simplexen inmiddels voorzien van een Deutz-motor.

Zeer kenmerkend voor het Purit-spoorbedrijf zijn de ijzeren turfwagons, die zo zijn geconstrueerd dat ze voor het lossen niet gekanteld hoeven te worden, zoals gebruikelijk is in het turfbedrijf.

Wie achter de veentreintjes het veld in trekt, zal bekoord raken door de charme van dit smalspoor: verlaten vlakten, spoor dat voor geen meter recht ligt en hier en daar schafteekjes, waar in de winter de potkachel (op turf) brandt. Bij de turftreinen valt op dat de laatste wagon een lange stok met



laadstation voor vrachtauto's en die het hele natuurgebied doorsnijdt. Aan deze „hoofdlijn” worden al naar gelang de werkzaamheden zijlijnen aangesloten. Het Meerstalblok is slechts gedeeltelijk opengesteld voor het publiek en de locomotievenloods bevindt zich in een gedeelte van het gebied dat voor het publiek gesloten is.

### Noordnederlandse Museumspoorbaan

Toen in het midden van de jaren zeventig overal in ons land museumspoorlijnen werden geopend door groepen liefhebbers, kwamen enige noordelijke spoorwegenthousiasten tot een initiatief om ook in Noord-Nederland een museumspoorweg met stoomtractie tot leven te wekken. In 1974 werd de Stichting Noordnederlandse Museumspoorbaan (NMS) opgericht. Het traject dat men als museumlijn voor ogen had, was de normaalsporige lijn Assen – Rolde, onderdeel van de NOLS-spoorlijn Assen – Stadskanaal. De plannen voor Assen – Rolde heeft men niet kunnen verwezenlijken; de lijn werd door de NS opgebroken.

In de jaren daarna heeft de NMS bemoeienis gehad met de veenspoorlijn van het Veenmuseumdorp 't Aole Compas in Barger-Compascuum, maar ook hier ontbraken de mogelijkheden om de NMS-idealen optimaal te ontplooiën. Wel bestaat er nog een band met 't Aole Compas in de vorm van een adviescommissie van enige NMS-bezitters.

Na de sluiting in 1983 van de turfstrooiselfabrieken van de Maatschappij Griendtsveen is het de NMS gelukt om het terrein, de remise en de nog resterende spoorbaan, alsmede drie diesellocomotiefjes en vijftien wagens voor vijftientig jaar in erfpacht te krijgen. De overeenkomst werd in september 1984 gesloten. Het traject bestaat uit een lijn tussen het kantoor en de fabrieken, het fabrieksemplocement met overkapping, een lijntje op het hoogveen en het emplacement voor de remise. De NMS heeft hier haar idealen van een smalspoormuseum, zo mogelijk met stoomtractie, met daaraan verbonden een statisch industrieel smalspoormuseum met spoorbanen voor 500 mm tot en met 900 mm verwezenlijkt.

vlag meevoert. Wie denkt dat dit een soort sluitsein is, heeft het mis. Door die vlag in de gaten te houden kan de machinist zien of alle wagens nog wel volgen.

Hoewel de Purit-Maatschappij haar grondstof voor het grootste deel uit het aangrenzende Duitse veengebied betreft, wil men de eigen veenderij nog tot ongeveer 1990 aanhouden om niet geheel afhankelijk te zijn van de Duitse leveranciers.

### Staatsbosbeheer

Het volgende bedrijf is een Staatsspoorbedrijf en wel het smalspoorbedrijf van Staatsbosbeheer (SBB) bij Zwartemeer. In tegenstelling tot het voorgaande smalspoorbedrijf, dat is aangelegd om turf te winnen en daarmee het veen af te breken, is het SBB-spoor juist aangelegd om het veen op te bouwen.

In het hoogveengebied tussen Schoonebeek en Klazienaveen beheert Staatsbosbeheer een natuurreservaat, bekend onder de naam „Het Meerstalblok”. In dit natuurgebied is Staatsbosbeheer doende om het oorspronkelijke veenlandschap te behouden en waar nodig opnieuw aan te leggen. Voor dit werk is in 1968 een smalspoorlijn aangelegd voor grondvervoer ten behoeve van de aan-

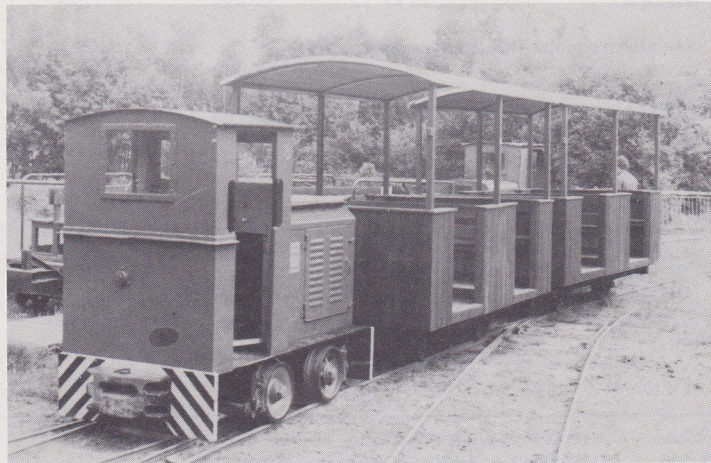
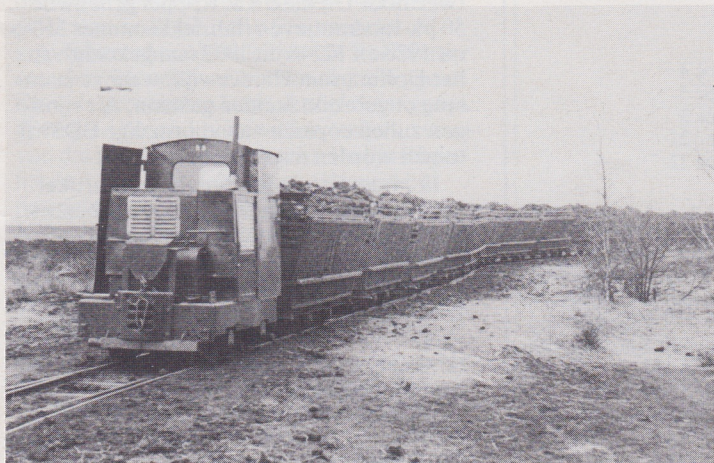
leg van veendammen en het graven of juist dempen van waterlopen.

Men heeft voor het werk vier locomotieven van verschillend vermogen en gewicht, die ingezet worden afhankelijk van de draagkracht van de ondergrond en de zwaarte van het transport. In het veen bevindt zich de „spoorloods”, zoals men hier de locomotievenremise noemt, waarin drie machines kunnen worden gestald. De vierde locomotief is opgeslagen in de werkschuur van Staatsbosbeheer in Zwartemeer. De locomotieven zijn deels afkomstig van de veenderijen van de Maatschappij Klazienaveen v/h W.A. Scholten en deels van aannemersbedrijf Gebr. Fuhler in Nieuw-Dordrecht, die ook nu nog het onderhoud aan de machines verricht.

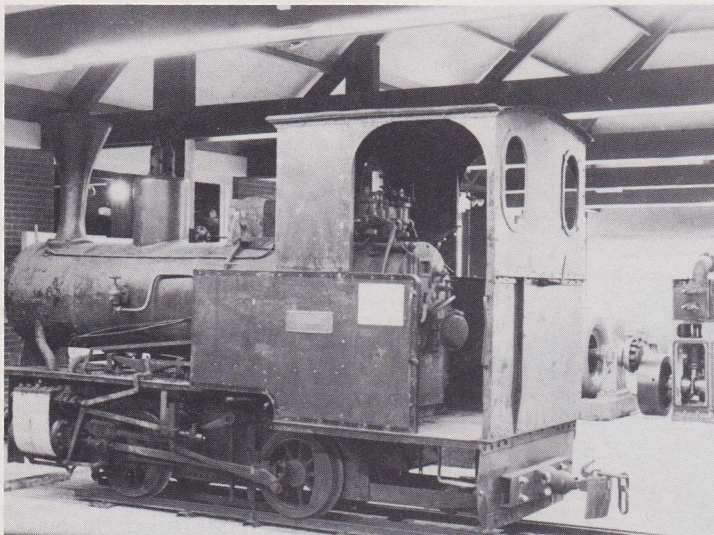
De kipkarren komen ook van de Maatschappij Klazienaveen. Op iedere kipkar is een metalen plaatje bevestigd met de inscriptie „WAS”, hetgeen staat voor Willem Albert Scholten, de oprichter van de Maatschappij Klazienaveen. In de werkschuur in Zwartemeer is voorts nog een lorrie met banken aanwezig, die van tijd tot tijd voor interne excursies wordt gebruikt (eigendom NMS).

De spoorlijn bestaat uit een lange lijn, die begint bij een parkeerplaats annex over-

**Diema-locomotief 5 van de Noordnederlandse Museumspoorbaan met halfoffen wagens P11 en P12 (eigen bouw); juli 1987.**  
Foto: J. Frowein.



**Locomotief S 5, een Simplex met Deutz-motor, komt met een turftrein aan bij de laadplaats in Zwartemeer; 14 maart 1983.**  
Foto: H. Sluijters.



Orenstein & Koppel-locomotief, ex-steenfabriek Erlecom (bij Nijmegen), in de werkplaats van 't Aole Compas te Barger-Compascuum; 9 mei 1987. Foto: Frits v.d. Gragt (2270.10535).



De stoomtramlijn langs het kanaal van het museumdorp van 't Aole Compas, bereden door een Whitcomb-locomotief met halfopen wagens; 9 mei 1987. Foto: Frits v.d. Gragt (2270.10537).

Voorlopig worden er enkele rijdagen per jaar georganiseerd, waarbij diesellocomotiefjes personenrijtuigen trekken, die door de NMS-vrijwilligers vervaardigd zijn op voormalige turf wagens. Behalve de in het overzicht vermelde locomotieven kent de NMS een groeiende collectie diesellocomotieven voor 500 mm-, 600 mm- en 700 mm-spoor. Omdat nog lang niet al deze machines naar Erica zijn overgebracht, is het niet doenlijk om hiervan een overzicht te geven.

### 't Aole Compas

Het Veenmuseumdorp „'t Aole Compas" is in 1966 begonnen als een expositie ter gelegenheid van het honderdjarige bestaan van het dorp Barger-Compascuum, waarbij een aantal plaggenhutten en andere veengebouwtjes op twee derde van de ware grootte was nagebouwd. Sindsdien is 't Aole Compas uitgegroeid tot een groot en zeer veelzijdig educatief openluchtmuseum,

waarin alle facetten van het leven in en met het veen voor het publiek zichtbaar zijn gemaakt.

Het spoorverkeer begon in 1972 met een ringlijn over het hoogveengebied bij het museum. Het rollend materieel kwam van de Maatschappij Klazienaveen en van de Amsterdamse Aannemings Maatschappij (AAM), die in deze omgeving ontginningswerkzaamheden had uitgevoerd. Op het ogenblik worden vooral de zwaardere machines van de AAM gebruikt voor het trekken van de treinen met bezoekers. Hoewel alle folders spreken over een rit met een oud veentreintje, rijdt men in werkelijkheid dus achter een aannemersloc! In tegenstelling tot veel recreatieparken hebben de diesellocomotieven van 't Aole Compas hun Spartaanse industrieuiterlijk mogen behouden en zijn zij gespaard gebleven van westernschoorsteen en koevanger.

De smalspoorweg groeide gestaag. In 1984 werd een verbindingslijn gelegd van het hoogveen naar de hoofdingang, waarbij de treintjes de openbare weg oversteken beschermd door knipperlichten. De jongste uitbreiding, dit jaar in gebruik genomen, betreft een ringlijn door het eigenlijke museum en door het nagebouwde veenkoloniale dorp.

Het is de bedoeling dat hier volgend jaar een stoomtram gaat rijden naar model van de oude EDS. Voor de stoomtramdienst zijn twee door Orenstein & Koppel gebouwde 50 pk-locomotieven (fabrieksnummer 11648 uit 1928 en 12246 uit 1932) aangekocht van het Dolfinarium Harderwijk, waar ze jarenlang ongebruikt hadden gestaan. Als rijtuigen zullen copieën van voormalige EDS-rijtuigen worden nagebouwd.

Ik hoop, dat de informatie in dit artikel voldoende uitnodigend is voor een bezoek aan Zuidoost-Drenthe, al dan niet in excursieverband. □

Bronnen:  
H. Sluijters, Smalspoor in Nederland, Alkmaar 1985

H. Sluijters, Stichting Noordnederlandse Museumspoorbaan, in NSS-Nieuws 86/2  
H. Sluijters, Staatssmalspoor, in Railkroniek nr. 40

C.D. Fuller, voorzitter NMS.

### Overzicht smalspoorlocomotieven Zuidoost-Drenthe

fabrikant	nummer	type	spoorwijdte	bouwjaar	opmerkingen
<b>Purit-Maatschappij</b>					
Simplex	—	20 SD	700 mm		loc S1 Deutz-motor
Simplex	—	20 SD	700 mm		loc S2 Deutz-motor
Simplex	—	20 SD	700 mm		loc S3 Deutz-motor
Simplex	—	20 SD	700 mm		loc S4 Dorman-motor
Simplex	—	20 SD	700 mm		loc S5 Deutz-motor
DIEMA	1578	DS 15	700 mm	1953	loc D1
DIEMA	1704	DS 15	700 mm	1955	loc D2
DIEMA	1844	DS 8	700 mm	1955	loc D3
DIEMA	1437	DS 10	700 mm	1953	loc D4
DIEMA	—	DL 8	700 mm	1952	loc D7
DIEMA	2552	DS 28	700 mm	1962	loc D8
DIEMA	2912	DS 14	700mm	1954	loc D10
<b>Staatsbosbeheer</b>					
DIEMA	1446	DL 8	700 mm	1952	
DIEMA	1811	DL 6	700 mm	1955	
DIEMA	2017	DL 6	700mm	1957	
DIEMA		DS 14 ?	700 mm	ca. 1960	
<b>Noordnederlandse Museumspoorbaan (NMS)</b>					
Deutz	23418	OME	900 mm	1939	loc 4
DIEMA	1767	DS 15	900 mm	1955	loc 5
DIEMA	2341	DS 14	900 mm	1960	loc 3
DIEMA	2010	DS 6	700 mm	1957	loc 21
O&K	8122	RL1c	700 mm	ca. 1935	loc 22
<b>'t Aole Compas</b>					
DIEMA	1558	DS 28	700 mm	1953	no. 1, ex-AAM
DIEMA	1556	DS 28	700 mm	1953	no. 2, ex-AAM
DIEMA	2067	DL 8	700 mm	1957	ex-mij. Klazienaveen
DIEMA	2502	DL 6	700 mm	1962	ex-mij. Klazienaveen
Schöma	—	CDL 10	700 mm	ca. 1960	ex-mij. Klazienaveen
Spoorijzer	144	RT 8	700 mm	1960	ex-mij. Klazienaveen
Whitcomb	40323	5DM19B	700 mm	1940	ex-AAM
Whitcomb	40307	5DM19B	700 mm	1940	ex-AAM

O&K = Orenstein & Koppel

AAM = Amsterdamse Aannemings-Maatschappij