

heden. Ze werden later zo weinig mogelijk gebruikt. De V en VI, die in de beginperiode — de tijd van het zeer slechte onderhoud — weinig waren gebruikt, waren veel beter.

Het slechte onderhoud en de slechte service gaven aanleiding tot dreigbrieven, waarin met brandstichting en geweldddaden werd gedreigd. De remise in Velsen is in 1903 zelfs enige tijd door de Rijksveldwacht bewaakt tegen geweldpleging. Dit gebeurde tijdens de spoorwegstaking in 1903, nadat een onbemande losse locomotief in Velsen Zuid in beweging was gezet, die toen het gehele traject tot Haarlem onbemand aflegde, waar hij op een lege tram botste, overigens zonder ongelukken te maken.

In 1909 bestudeerde de HSM nog een plan om de lijn te verbouwen tot een elektrische tramlijn, doch van deze plannen is niets gekomen.

Het 30 km lange traject werd in ongeveer 2 uur en 20 minuten afgelegd. Hierbij kwam ongeveer 20 minuten voor het overzetten van de tram met het pontveer.

Na 1919 ging het met de tram snel bergafwaarts door de sterke autobusconcurrentie, waarbij twee busmaatschappijen elkaar op dezelfde lijn beconcurrerden. In 1921 deed men nog een poging om met snelle lokaaldiensten Haarlem—Velsen Zuid de concurrentie op te vangen, doch

de pogingen mislukten. Op 7 oktober 1923 werd het traject Velsen Noord—Alkmaar opgeheven, op 8 april 1924 de rest van de lijn. De baan werd hierna direct opgebroken. Alleen de remise is nog terug te vinden in Velsen Noord. Het kantoorgebouw werd ingericht tot hulppostkantoor; het is in 1944 gesloopt. Tot 1953 stonden als afzetting van enkele weilanden langs de oude rijksweg bij Velsen nog metalen dwarsliggers van de tram.

Aan het eind van dit artikel wil ik mijn dank betuigen aan ir. J. W. Sluiter voor verschillende aanvullingen en correcties.

J. Duyve

Geraadpleegde literatuur:

Ir. S. Overbosch, De Stoomlocomotieven der Nederlandse tramwegen;

Ir. J. W. Sluiter, Beknopt overzicht van de Nederlandse Spoor- en Tramwegbedrijven;

J. W. Sluiter, Het Noordzeekanaal en het railverkeer (Spoor- en Tramwegen 1957, p. 203).

Het materieel van de NZH (Op de Rails 1956, p. 39; 1957, p. 64).

Verslagen van een commissie uit de Kamer van Koophandel te Amsterdam over de werken aan het Noordzeekanaal.

Gegevens N.V. Werkspoor.

Amerikaanse smalspoorlocomotieven op de baan van de Hofstede Oud Bussem

In Op de Rails 1966-1 is in het artikel over de Decauville-banen voor houtvervoer bij Nunspeet op blz. 10 melding gemaakt van een smalspoornet op het terrein van de Hofstede Oud Bussem.

Bij de bouw van deze modelboerderij in het begin van onze eeuw werd voor de afvoer van de mest uit de stallen naar een centrale mestplaats een smalspoorbaan gebouwd. Deze lag (en is thans gedeeltelijk nog aanwezig) in tunnels onder de stallen. De gevulde kipkarren werden met paarden uit de tunnels getrokken.

In 1914 werden de gebouwen voor een deel gevorderd voor het onderbrengen van onderdelen van het Nederlandse leger. Toen hieraan in 1917 een eind was gekomen, moest het bedrijf opnieuw op gang worden gebracht. De directeur, de heer F. Vos, stond hierbij voor grote financiële moeilijkheden.

In 1919 zocht de gemeente Bussum voor uitbreiding van de woonwijk tussen de Brediusweg en de Huizerweg op korte termijn zand, en op Oud Bussem was zand genoeg. Van ouds her was hier zand gegraven, waardoor weidegronden waren ontstaan. Zandleverantie betekende dus

ook uitbreiding van de weidegelegenheid en juist het gebrek hieraan was altijd een zwak punt geweest.

Men kwam overeen dat Oud Bussem in het jaar 1920 100 000 m³ zand zou leveren à f 2,— per m³. In Duitsland werden uit de voorraden van de Heeresfeldbahn 15 km rails (600 mm spoorwijdte), 20 wissels, enige draaischijven en 100 kipwagens gekocht. Met grote voortvarendheid werd een ringlijn aangelegd, waarin 2 bruggen. Een hiervan was een draaibrug.

De mest kon nu met paardetractie naar de verschillende weidegronden worden gebracht en naar de ontginningen Bikbergen en Lemieten. Ook kon de mest zo nodig worden overgeslagen in kleine schuilen.

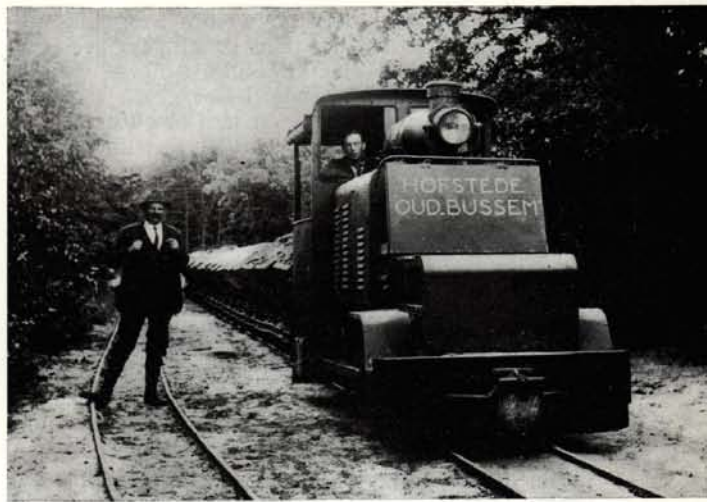
Maar om met de zandtreinen Bussum te bereiken! De lijn van de Gooische Stoomtram moest worden gepasseerd. Zolang er paarde- of muil-diertractie werd gebruikt, werden de kipkarren door middel van een soort rolbrug over de baan van de Gooische gebracht. Proeven om een uit Drenthe afkomstige locomobiel bij dit vervoer in te schakelen, werden een mislukking.

In november 1918 was een Amerikaans transport-schip op weg naar een Franse haven met voorraden voor het westelijk front. Aan boord bevond zich onder andere een door Baldwin, Pittsburg, gebouwde gepantserde motorlocomotief, spoorwijdte 650 mm, compleet met elektrische starter en koplampen, en voorts een twintigtal lorries.

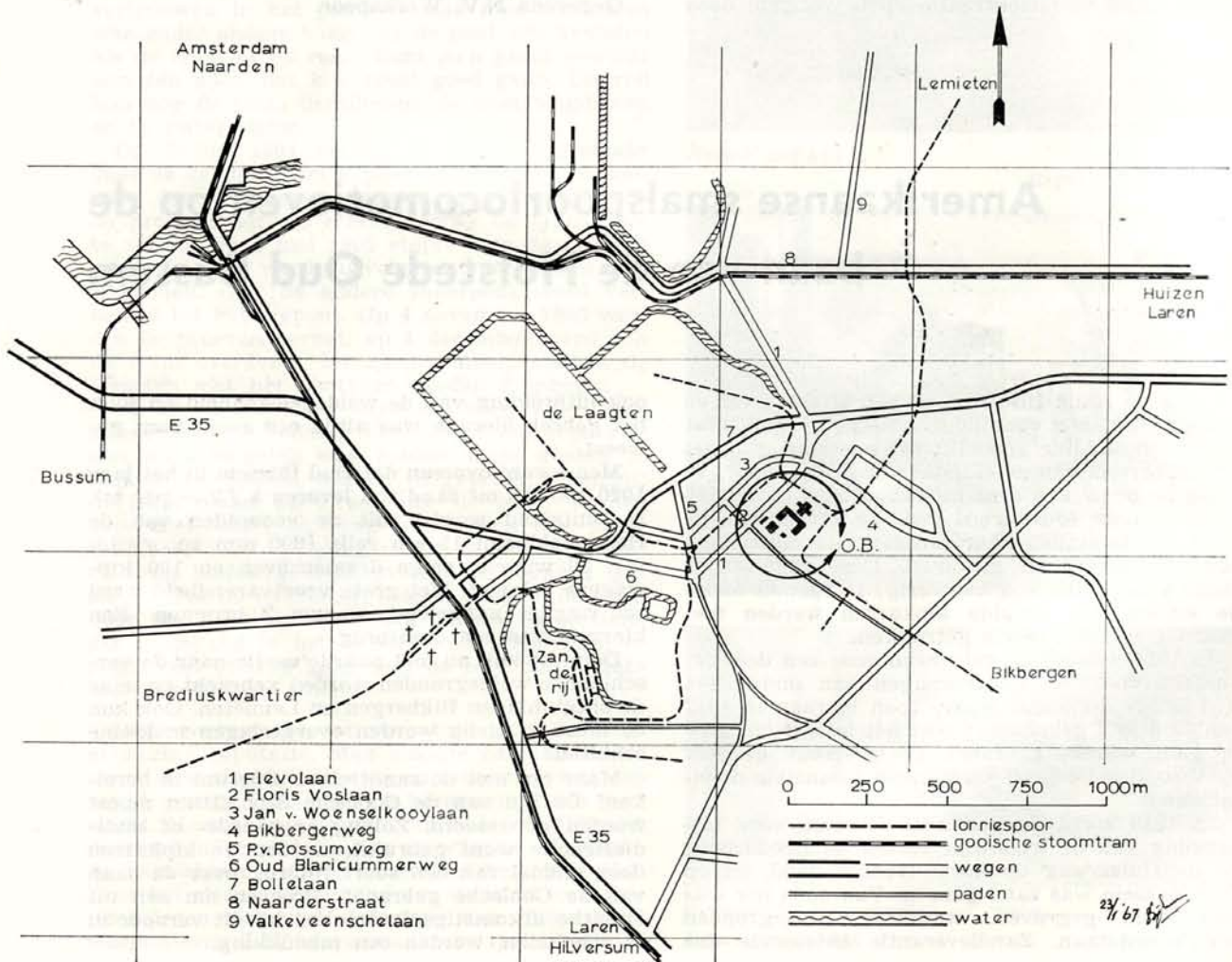
Door de wapenstilstand op 11 november 1918 was het noodzakelijk de voorraden in Rotterdam te lossen voor doorzending naar het bezettingsleger in Duitsland. Voor het smalspoormaterieel was geen empool meer en dit bleef in Rotterdam staan. Floris Vos kocht het en liet door Werkspoor de pantserplaten wegnemen en de locomotief en lorries voor 600 mm spoor geschikt maken.

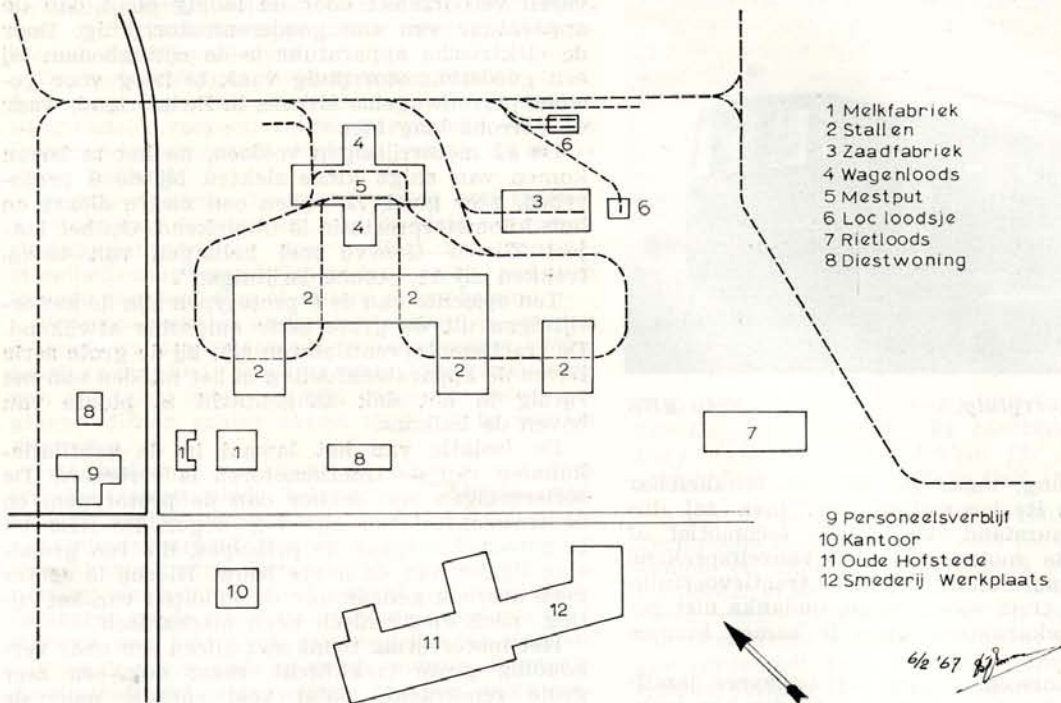
Ondertussen was onderhandeld over de kruising met de Gooische Stoomtram en ook dit kwam voor elkaar. In maart 1920 reed de eerste zandtrein die werd getrokken door de motorlocomotief, naar Bussum. Op de wegovergangen werden voor het eerst de borden met het locomotiefje gebruikt voor „onbewaakte overweg”, nog versierd met een vliegend wiel (dat later is verwijderd).

Het tweeassige locomotiefje, met een zware viercilinder benzinemotor, voldeed zeer goed. Op de vlakke baan kon het 40 geladen zandwagens trekken met een snelheid van 15 km/h. De assen



Repro 244.500 C





werden door middel van een cardanas aangedreven. Op de uitlaatgassen werkte een doordringende fluit.

Toch bleek één locomotief te weinig om de bij contract overeengekomen hoeveelheid zand aan te voeren. Hoe het aan Vos bekend is geworden, zal wel een raadsel blijven, maar hij kocht in Düsseldorf een bijna gelijke machine, echter met 3 assen; A1A. Baldwin had deze machine gebouwd en in 1917 over Moermansk naar de Russische bondgenoot verzonden. Bij de ineenstorting van het Russische front was deze locomotief in Duitse handen gevallen. Daar werd hij ontdaan van de bepantsering en van de elektrische installatie en voor 600 mm spoor verbouwd, maar hij werd niet gebruikt.

Zo kwam de Hofstede Oud Bussem aan zijn tweede locomotief. Ook deze voldeed goed. Vermeldenswaard is nog dat de beide machines opeenvolgende motornummers hadden!

Op 31 december 1920 was het feest: de 100 000 cub zand was geleverd en er was reeds een nieuw contract in handen.

In 1923 liep het zandvervoer af. Voor intern vervoer werd weer meer en meer van paarden gebruik gemaakt. Na 1928 kwamen de locomotieven geheel buiten gebruik en werden gedeelten van de baan en de beide bruggen afgebroken. In 1940 stonden de beide locomotieven geheel verwaarloosd in de loods en ze zijn vermoedelijk met de rest van het materieel en de baan verkocht. Alleen het oudste gedeelte in de tunnels bleef liggen.

J. W. Montenberg

Tekeningen en foto: F. Bijlsma.

Technische bijzonderheden: J. Staal.

Ligging van het net: Ds. W. Ruiters en diens vader en broer.

De RBe 4/4 motorrijtuigen van de SBB

De motorrijtuigen van het type RBe 4/4 komen gedeeltelijk in de plaats van de ongeveer 150 veertigjarige en nog oudere locomotieven met 3 aangedreven assen en van een 44-tal ongeveer even oude motorrijtuigen.

Hun tractieprestatie is berekend op z.g. „Leichtschnellzüge“, stoptreinen en goederentreinen. Het begrip „Leichtschnellzüge“ kan niet helemaal worden vertaald door „lichte sneltreinen“, want het zijn vaak behoorlijk lange treinen; het zijn echter treinen bestaande uit z.g. „Einheitswagen“, dat zijn rijtuigen die, evenals de eerder gebouwde z.g. „Leichtstahlwagen“, door toepassing van lichte materialen een tamelijk gering gewicht hebben, ongeveer 28-30 ton.

Omdat voor bovengenoemde soorten treinen veelal zo kort mogelijke rijtijden gewenst zijn, is een in verhouding grote prestatie vereist. Bij lichte treinen lijkt die prestatie wellicht te hoog, maar deze treinen vormen wel een uitzondering en het aanschaffen voor die uitzonderingsgevallen van speciaal aangepaste tractievoertuigen (die dus in de meeste gevallen veel te zwak zijn) is niet verantwoord.

De RBe 4/4 motorrijtuigen zijn voor multiple schakeling ingericht, niet alleen voor dezelfde