

# Een stoomlocomotief in Vleuten

door

*Klaas B. Nanning*

Afgelopen zomer heeft het station Vleuten weer verschillende malen een stoomlocomotief zien passeren in het kader van de viering van "150 jaar spoorwegen in Nederland". Half Vleuten heeft het ook steeds gehoord, want de passage van elk station en elke overweg ging steeds gepaard met een royaal gebruik van de stoomfluit. Vooral voor de jongeren onder ons — en dan bedoel ik niet alleen de kinderen maar ook de vaders en moeders van rond de dertig — moet het geluid onbekend geweest zijn. Er schijnen zelfs lieden te zijn geweest die zich hebben gestoord aan het uitbundig ten gehore brengen van deze nostalgische geluiden.

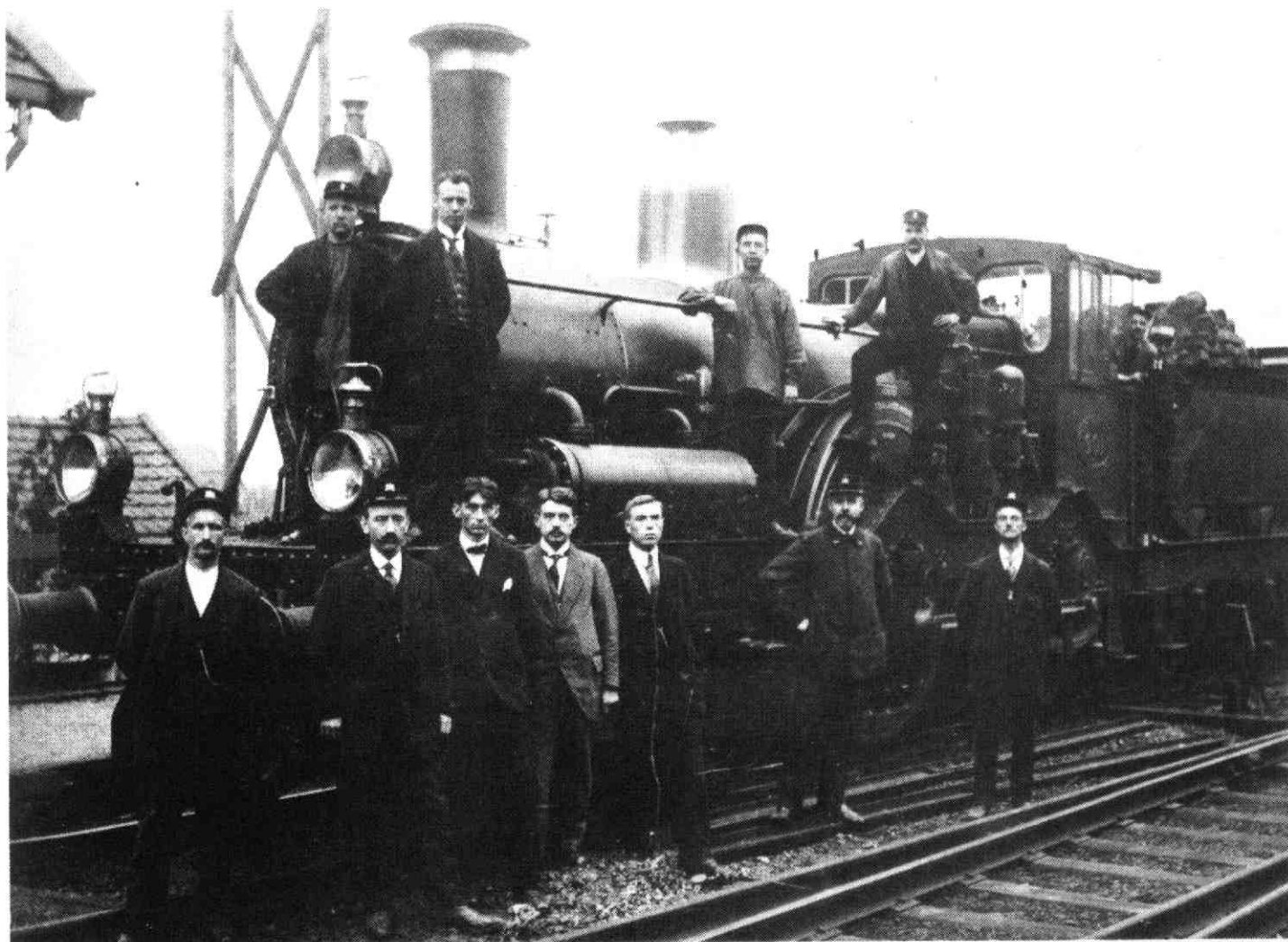
Zelf heb ik de met enthousiastelingen beladen, door een stoomloc getrokken reizigerstreinen niet gezien. Eenmaal passeerde ik per auto de overweg bij station Vleuten en zag daar een aantal mensen rondhangen met een fototoestel. Ik heb m'n auto neergezet op de grote parkeerplaats en zag even later, leunend op het hek dat de parkeerplaats aan de zijde van de spoorbaan begrenst, in volle vaart onze beroemdste nog bestaande stoomloc, de NS 3737 passeren, zonder sleep van rijtuigen helaas. Ik was weer even terug in

de tijd van 35 jaar geleden toen ik geregeld met de stoomtrein heen en weer reisde tussen Amsterdam en Enschede. Maar daar gaat het eigenlijk helemaal niet om.

Enige tijd geleden kregen we van oud-spoorman Arie Goudappel bijgaande foto: een stoomlocomotief van een niet al te nieuw type, lang genoeg stilstaand langs een smal perron om als decor te dienen voor een groep mensen die zich graag lieten vereeuwigen.

Eerst de mensen: (ik citeer de brief die Arie bij deze foto voegde) "Staande op de locomotief van links naar rechts: eerste man J. van Maanen, was de vader van o.a. mevrouw J. Gondelach-van Maanen en mevrouw M. Pos-van Maanen. De derde man is Gert Hensbergen: hij was de vader van mevrouw Doornenbal-Hensbergen. Staande voor de locomotief: de tweede man is Peter Sprong, broer van gemeenteveldwachter Sprong (oom dus van Jaap van de gemeente en Ton van de drogisterij). De zesde man was stationschef Wilbrink en de laatste man was Jacob Broere".

Nu de locomotief. Het is nummer 901 van de Staatsspoor, gebouwd door Beyer Peacock and Co., Ltd. te Manchester (Engeland). Van dit type hebben niet minder dan 135 stuks in Nederland gereden, de laatste exemplaren zelfs nog na de tweede wereldoorlog. Overigens zijn niet alle 135 locomotieven in Engeland gebouwd want er reden er 10 die in licentie uit de werkplaatsen van Werkspoor kwamen. De



afgebeelde nummer 901 werd in 1906 in dienst gesteld.

Het waren 2-B locs, hetgeen betekent dat na twee kleine loopwielen (2) twee grote gekoppelde drijfwielen volgden (B, tweede letter uit het alfabet). Loopwielen werden in cijfers, drijfwielen in letters aangeduid, steeds van opzij bekeken. Een C-loc was meestal een kort lokaal-locomotiefje met drie aangedreven assen. De zwaarste locomotieven die in Nederland hebben gereden waren de 2-D-2 tenderlocomotieven die de zware kolentreinen van Zuid-Limburg naar West-Nederland hebben getrokken.

De afgebeelde 2-B loc was een sneltreinlocomotief met een topsnelheid van 90 kilometer per uur. De loc woog 49 en de drie-assige beladen tender 33 ton. De vier drijfwielen hadden een doorsnee van 215 cm en de lengte over de buffers was bijna 16,5 meter. Er zijn nog veel meer technische gegevens te vermelden maar die zijn alleen maar interessant voor echte spoorfanaten.

De foto dateert uit omstreeks 1915, maar al in 1910 waren de zwaardere en snellere 2-C locomotieven in gebruik genomen met een topsnelheid van 110 kilometer per uur. In die tijd evenwel mochten die zwaardere locomotieven nog niet rijden op de trajecten Utrecht-Gouda-Rotterdam en Utrecht-Gouda-Den Haag. Bij Moordrecht richting Rotterdam en bij Moerkapelle richting Den Haag was de bodem zo slap dat het spoorlichaam (de gestorte ondergrond voor de spoorbanen) de grotere asdruk van de 2-C locomotieven niet

kon dragen. Tot in de jaren dertig mochten hier alleen maar 2-B locomotieven passeren met minder gewicht, wat minder vermogen en lagere topsnelheid.

Bijna aan het eind gekomen van dit verhaaltje ga ik nog even terug naar de titel "Een stoomlocomotief in Vleuten". Niet alleen de afgebeelde mensen gaven mij de zekerheid dat deze foto in Vleuten was gemaakt, maar ook het kleine stukje dak, dakgoot en regenpijpje dat nog net links-boven is te zien. Bekijkt U even de grote foto die op de middenpagina's is afgedrukt? Daar ziet U aan de rechterkant van het oude station dat ten zuiden van de spoorlijn stond datzelfde stukje dak en datzelfde regenpijpje. Een prima bewijs van een oud gezegde: "Het zijn de kleine dingen die het hem doen".

De wat ouderwets uitzijende 2-B locomotieven van Beyer Peacock met hun hoge schoorstenen, hoge stoomdom en vierkante machinistenhuis zijn tientallen jaren lang de vertrouwde trekkers geweest van de treinen die Vleuten passeerden of in Vleuten een korte stop maakten.

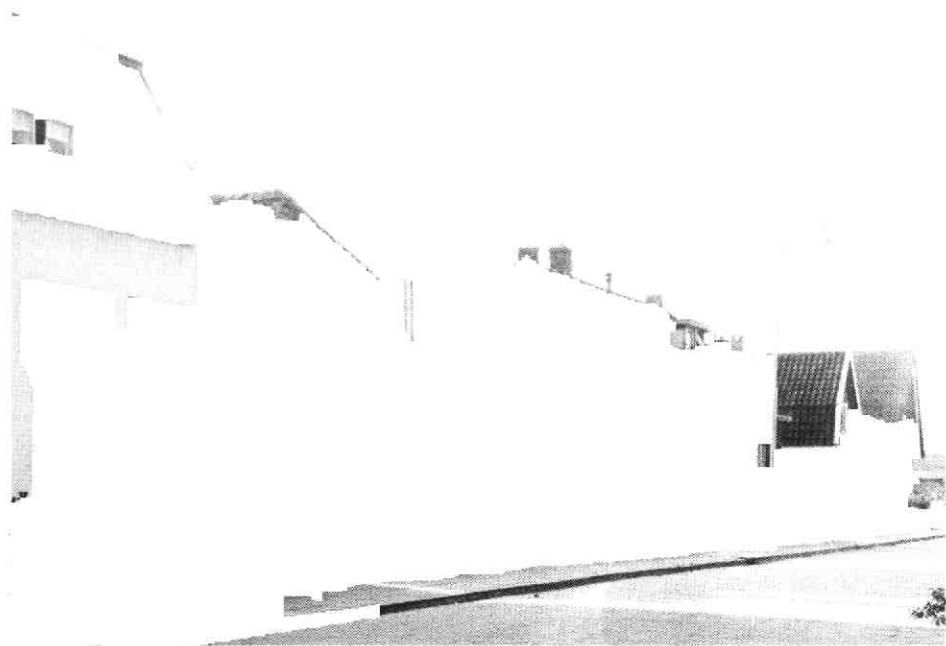
Voor dit artikel heb ik gebruik gemaakt van een brief van Arie Goudappel die op zijn beurt vermeldt dat hij informatie heeft gekregen van mevrouw Doornbal en Arend van Zoeren. Exacte gegevens over de locomotief haalde ik uit "Onze Nederlandse Stoomlocomotieven in woord en beeld" door H. Waldorp en andere informatie sprokkelde ik bijeen uit verspreide publicaties.

## Een dorp verandert.....

Deze keer voel ik me niet geroepen om zo nodig te laten merken dat ik er zelf ook nog het een en ander van weet omdat ik vier reacties kreeg die samen toch wel aardig vertellen wie hier in de loop der jaren hebben gewoond. Bovendien heeft mijn vraag om wat meer jaartallen heel positief gewerkt.

Laten we beginnen met de reactie van mevrouw Griffioen van de Parkweg die, samen met haar man, het volgende duidelijke overzicht opstelde. "We beginnen links; het eerste huis werd bewoond door de volgende personen: tot plm. 1949 de familie Verkerk, daarna de families G. Haze, J. v.d. Blink en P. Boersema, allen hoofd van de tegenwoordige "Torenpleinschool". Het niet op de foto staande linker gedeelte van deze twee-onder-één-kap werd bewoond door de gezusters Nee-rijnen. Deze woningen werden in de jaren zestig afgebroken ten behoeve van de aanleg van de Odenveltlaan. (Het eerste stukje Stationsstraat waaraan o.a. de cafetaria van Klaas Koopmans ligt, komt dan ook Odenveltlaan te heten. KBN).

De volgende woning, een eindje van de weg af, werd aan de voorzijde bewoond door de familie Teunissen. Hun enige zoon Gerrit (Gert) woont nu in de Heremalerhof te Harmelen. Aan



de achterzijde woonde de familie L. van Bakkum.

In de derde woning woonden ook twee families namelijk de weduwe van F. Visee en haar zoon H. Visee met z'n vrouw. Op de plaats van woning 2 en 3 werd de N.H. pastorie gebouwd in 1963; de grond en huizen waren van de N.H. diakonie.

De vierde woning werd tot plm. 1950-'52 bewoond door de familie J. van Rijn, daarna door de familie Kegel.

Dit huis staat er nog steeds en wordt nu bewoond door de familie Scheepens. De boerderij helemaal rechts op de foto was van de gebroeders Van den Berg. Op deze plaats staat nu het gebouw van de dienst Gemeentewerken en de brandweergarage".

Ze besluit haar brief met "Ik hoop dat het niet te laat is, deze uiteenzetting!" Nee, ze was niet te laat want twee uur later bracht de post me nog (weer) een brief van Kees (Luit) Griffioen. Maar