



2026-2

150

SMALSPOOR



Uit de werkplaats

De omloopspooraffaire

Het bewogen leven van stoomloc 7

Smalspoor in oude advertenties

Schamelwagens



Uitgave van de Nederlandse Smalspoorweg Stichting en de Stichting Nationaal Smalspoor



Keurmeester Robbert-Jan Kaagman aan het werk bij loc 7, dinsdag 5 mei 2026. Foto: Gerard de Graaf.

Uit de werkplaats

Kees Plug en Gerard de Graaf

Onze stoomloc 7 is op 5 mei definitief goedgekeurd. We kunnen terugkijken op een geslaagde start van ons rijseizoen en een toegezegde subsidie van het Cultuurfonds stelt ons in staat om een volgende goederenwagen te restaureren.

Stoomlocomotieven

Op dinsdag 5 mei is onze stoomloc 7 (O&K 8293/1916) definitief goedgekeurd. Wat nu nog rest, is de afbouw van de locomotief. De ketel wordt geïsoleerd en voorzien van haar beplating en tot slot nog een keer in de verf gezet en afgebiesd. Ook onze loc 4 (O&K 12974/1937) is weer voor twee jaar goedgekeurd. We zijn ook bezig met het optische herstel van onze stoomloc 63 (O&K 4126/1910). Deze zware negentigduimer van 140 pk die het laatst dienst deed bij Aannemersbedrijf J.P. Broekhoven, had een nogal haveloos uiterlijk: kapot plaatwerk, ontbrekende appendages, ruiten en delen van het drijfwerk. Dat wordt nu aangepakt, zodat ze er straks weer fris bij staat.

Wagens

Een belangrijk voertuig in onze collectie is de schamelwagen die we onder andere gebruiken voor het transport van spoor. Ze is ooit door Spoorijzer geleverd aan de Leidsche Duinwater Maatschappij. In Katwijk was het voor ons al een onmisbaar voertuig en ook in Valkenburg wordt ze vaak ingezet. Slijtage aan de wielen en de draaikransen tussen boven- en onderwagens, zorgde de laatste tijd regelmatig voor ontsporingen. We zijn nu bezig met een grote revisie waarbij we nieuwe wielen op de originele assen hebben geperst. Ook de draaikransen, de asptotten en de lagers hebben een grote beurt gekregen. En tot slot hebben we ook vier doorgeroeste profielen van de draaiplateaus vervangen door nieuw staal. Spoorijzer had in constructie vergelijkbare wagens in haar assortiment onder de naam *draaibare plateauwagens*. Koppel je er twee met een trekbal aan elkaar

dan is er sprake van een schamelwagen. De plateauwagen op de foto is door Spoorijzer voorzien van een houten dek. Waarschijnlijk standaard, want ook onze wagens hebben gaten in de framebalken van de draaiplateaus die daar op wijzen. Wij voorzien ze daarom weer van een houten dek.

In 2009 verwierven we een goederenwagenbak van de Dedemsvaartsche Stoomtramweg-Maatschappij. De wagenbak had lang buitengestaan bij een boer in Ommen en de verf was grotendeels verdwenen. In een recente uitgave van het tijdschrift van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) werd niet alleen gewag gemaakt van onderzoek naar verdwenen pigmenten van schilderijen met een *crimelight camera*, maar werd ook het evenement *Lab op reis* aangekondigd. We legden contact en op 5 mei 2026 kwam Agnes Brokerhof langs met



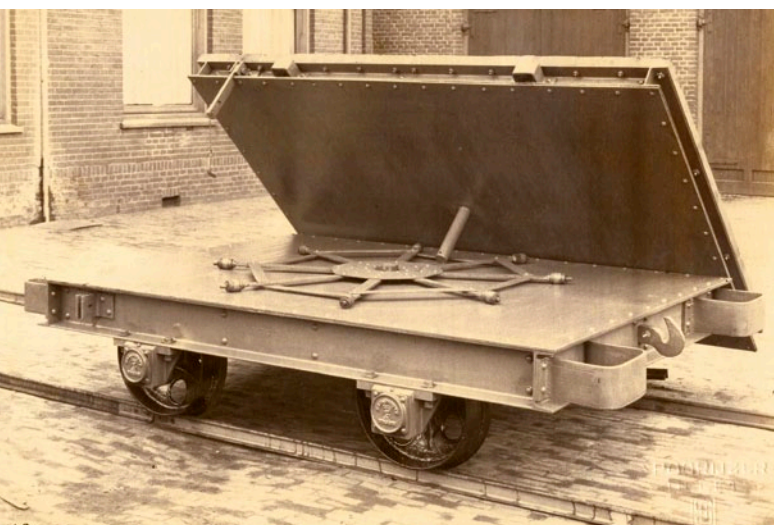
Later die dag wordt er met de goedgekeurde loc nog een rit voor medewerkers gereden.

Foto: Gerard de Graaf.



Op dinsdag 5 mei reden we een proefrit met onze gerestaureerde schamelwagen die is gebouwd door Spoorijzer. In constructie komt ze overeen met de 'draaibare plateauwag' uit het Spoorijzer-assortiment (foto's links).

Foto's: Kees Plug (boven) en Spoorijzer (links) uit de collectie van Gerard de Graaf.



Buitenmuseum

Op dinsdag 5 mei hebben we de laatste dakplaat op onze kipwagenberging aangebracht. Inmiddels zijn ook de wissels gereviseerd die nodig zijn voor het emplacement dat voor de overkapping komt. Het betreft drie linker wissels en een twee driewegwissels.

Spoorlijn

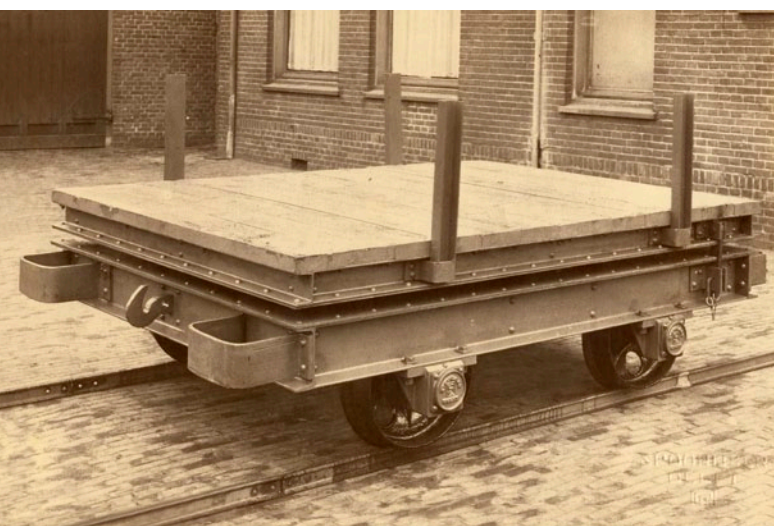
Nu het perron bij de Wassenaarse Wetering gereed is, heeft onze spoorploeg zich gestort op het baanvak tussen het museumterrein en de remise. Dit deel van de lijn dat het meeste treinverkeer kent, heeft geen ballastbed waardoor de dwarsliggers in de vochtige grond liggen en niet heel lang meegaan. Daarnaast was er vooral in de bochten sprake van verzakking. Als eerste is nu de lange bocht direct achter het museumterrein onder handen genomen. Het spoor ligt weer in de goede verkanting, is onderstopt en waar nodig voorzien van nieuwe bielzen. Die laatste zijn van kunststof en behoren tot een partij van 400 dwarsliggers die we tegen een zeer aantrekkelijke prijs konden overnemen.

Nu de provincie haar bezwaren tegen een omloopspoor heeft ingetrokken, zijn we ook aan de slag gegaan met de bouw van de twee wissels die we daarvoor nodig hebben. De eerste is inmiddels af. In de werkplaats liggen de staven gereed voor de bouw van het tweede wissel, maar eerst moet de schaaftank hersteld worden. Er zijn vijf tandwielen ernstig beschadigd waardoor de automatische voeding van de bank niet meer werkt. Enkele tandwielen kunnen worden besteld maar er zijn er ook een paar die we zelf moeten maken.

Rijseizoen

Ons rijseizoen verloopt voorspoedig, al blijven we nog verwijderd van ons recordjaar 2024. Eind mei hadden we er 23 rijdagen op zitten, ongeveer een kwart van het totaal, en hadden we 8182 bezoekers ontvangen. Eind mei 2024 waren dat er in 24 dagen 9937. Wel zijn de resultaten beter dan vorig jaar, maar dat jaar is niet maatgevend door de oeverval en het daaropvolgende noodverordening die rijden bijna onmogelijk maakte.

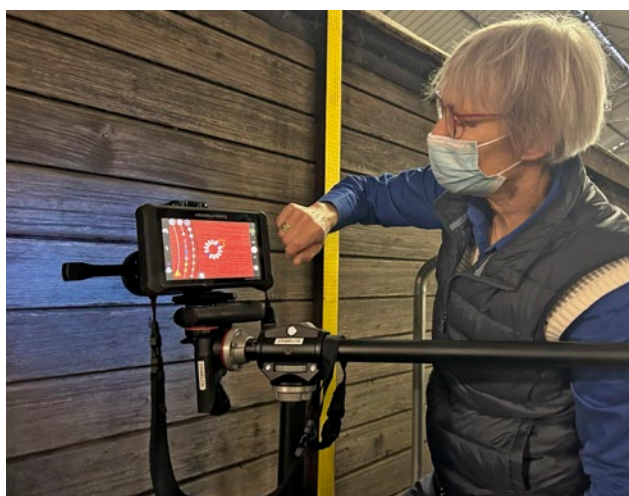
Met 1778 bezoekers was de seizoensstart in het Paasweekend meteen lekker druk. Ook de weekenden daarna hadden we met achtereenvolgens 783, 720, 677 en 567 bezoekers over belangstelling niet te klagen. Het zal zeker geholpen hebben dat we die weken veel in de media waren, maar mogelijk is ook van invloed dat we sinds dit seizoen weer de gebruikelijke dienstregeling rijden: met de stoomtrein naar de halte



haar apparatuur. Van tevoren was in het archief van NVBS gekeken waar de DSM bij deze wagenserie het nummer placht aan te brengen. Allereerst werd via veldmicroscopie gekeken en daarna met UV-licht. Dat leverde niets op. Aansluitend werd de crimelight camera ofwel de multispectraalcamera ingezet. Deze camera heeft een bereik van 350-1000 nanometer. Volgens de ons bekende foto's was het wagennummer op de zesde plank van boven aangebracht op de linkerkant van de wagenbak, veiligheidshalve zijn ook de vijfde en zevende plank onderzocht. Helaas leidde dit niet tot resultaat. Dat neemt niet weg dat we Agnes Brokerhof en de RCE dankbaar zijn voor de hulp!



De kipwagengerie is gereed. Nu kunnen de sporen er in. Foto: Kees Plug.



Op dinsdag 5 mei doet Agnes Brokerhof een poging de identiteit van onze DSM-goederenwagen te achterhalen. Helaas zonder resultaat. Foto: Gerard de Graaf.

Wassenaarse Wetering en met de banktrein naar de remise.

Ook met Hemelvaartsdag – Nationale Stoomtreindag – hadden 908 bezoekers een fijne dag bij ons. We reden acht ritten met volledig gevulde treinen. We doen met Hemelvaart altijd iets extra's. Zo waren er de hele dag voetplaatritten met motorloc 76 (Deutz 56985/1958) die erg in de smaak vielen. In het museum stond speciaal voor deze dag onze mobiele LGB-baan waar *kleine machinistjes* hun machinistendiploma konden halen. We hadden er speciale stickers voor ontworpen, die aan het einde van de dag allemaal op waren! En natuurlijk waren er ook weer de modellen van stoommachines op luchtdruk die kinderen zelf in werking konden zetten met een fietspomp. Nieuw waren de radiozendamateurs van *Veron Regio Leiden* waar jong en oud zelf morse-berichten konden versturen. Ook bij hen was het lekker druk.

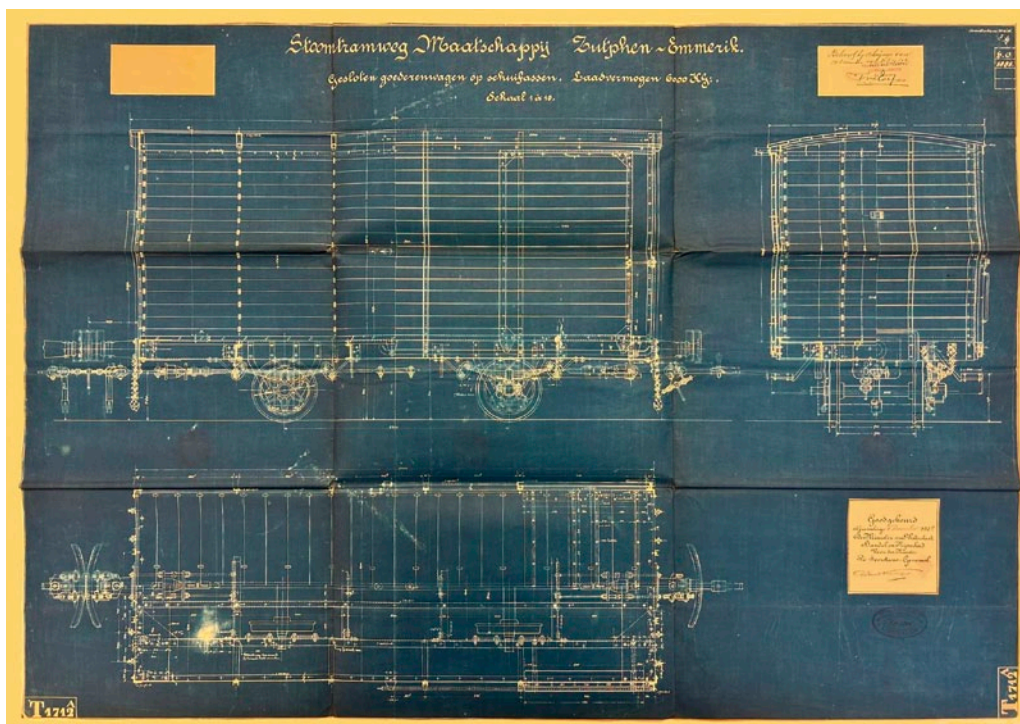
Aanwinsten

Van Kees Deelder kregen we een composteur (datumpers) voor Edmondsonkaartjes, een Franse

stoomfluit en een oude kolomboor. Tevens kregen we een aantal perron- en andere borden voor de verkoop. Jaap en Remco Overwater schonken ons vooroorlogse GTW-tramkaartjes uit de nalatenschap van hun vader J.J. Overwater. Marcos Spies schonk ons de lantaarn die in Zeist op onze loc 11 zat in de tijd dat ze daar in de tuin van aannemer Broekhoven stond. Annelies Groenewegen schonk ons oude foto's van een stoomloc van de ABM. Alle gevers hartelijk dank!

Subsidie

Begin mei kregen we een mooi bericht van het Cultuurfonds. Ze kennen ons 10.000 euro toe voor de restauratie van de ZE CH 9 van de Tramweg-Maatschappij Zutphen-Emmerik. Eerder (zie Smalspoor 142) hadden we ook al een bijdrage gekregen van het Mondriaanfonds van 13.500 euro. Omdat ook enkele donateurs een bijdrage hebben toegezegd, is het begrote bedrag nu beschikbaar en staat niets de start van dit project meer in de weg. De CH 9 is een gesloten goederenwagen uit een serie van twee die in 1905 door Werkspoor is gebouwd. Ze heeft een laadvermogen van 6 ton.



De constructietekening van onze ZE CH 9 en haar tweelingzuster CH 10.

Blauwdruk: Werkspoor. Collectie Nationaal Archief.

In Smalspoor 149 berichtten we over het moeizame traject dat we vanaf juli 2025 hebben afgelegd om toestemming te krijgen van de provincie Zuid-Holland voor de aanleg van een tijdelijk omloopspoor bij de halte Wetlands om daarmee onze bezoekers een langere en mooiere treinrit te kunnen bieden. We dachten aanvankelijk dat dit geen enkel probleem zou opleveren, vooral niet omdat van 1994 tot en met 2010 op dezelfde plek en met toestemming van de provincie al een omloopspoor lag. Het goede bericht is dat we nu na een kort geding onze zin hebben gekregen; het slechte bericht is dat dit ons alles bij elkaar negen maanden ergernis, bakkeleien en een forse advocatenrekening heeft gekost. Hieronder een opsomming wat er in die negen maanden zoal is gepasseerd.

Allereerst kwam enige tijd na het indienen van ons verzoek de vraag of wij een luchtfoto konden aanleveren waar het omloopspoor precies zou komen te liggen. Weer enige tijd daarna de vraag of we een werktekening konden toesturen. Toen we half september vroegen waar het antwoord op ons verzoek

mail van onze kant de volgende dag met de mededeling dat we zouden gaan beginnen met de voorbereiding en vervolgens uitvoering van de aanleg van het omloopspoor, bracht begin januari plots beweging in het proces; alleen niet waar we op gehoopt hadden. We ontvingen een document van vier pagina's met voorwaarden waaronder de provincie geneigd zou zijn om de gevraagde toestemming te geven. Daaronder waren echter een aantal voorwaarden die voor ons absoluut onaanvaardbaar waren. Het begon met een voorwaarde die er op neer kwam dat de bestaande erfpachtovereenkomst, die de erfpacht en het gebruik van de gronden van onze spoorlijn en museum regelt en die een looptijd heeft tot 2067, door de provincie opgezegd zou kunnen worden met een opzegtermijn van zes maanden. Daarbij een boeteclausule, oplopend tot € 250.000. Bovendien wilde de provincie dat we ons juridische gebruiksrecht over het afgesloten stuk zouden opgeven.

Dit nu was het moment om onze advocaat in te schakelen, die na eerste lezing van het dossier onze mening deelde om in elk

geval met deze bepalingen absoluut nooit akkoord te gaan. Wat volgde was een bespreking op het provinciehuis waarin wij aan tafel zaten tegenover drie (!) advocaten van de provincie. En dat terwijl het ging over het door ons, op onze kosten, tijdelijk terugleggen van een omloopspoor op een plaats waar 17 jaar lang met toestemming van de provincie al een omloopspoor lag.

Helaas bracht ook deze bijeenkomst geen oplossing en is er tot eind maart – zonder succes – nog geprobeerd er wel onderling uit te komen. Omdat we verder geen uitweg uit deze affaire zagen besloten we uiteindelijk om deze zaak op 20 april aan de kortgedingrechter voor te leggen.



Een wissel bestemd voor het nieuwe omloopspoor. Foto: Ivo Kaptein.

bleef, kregen we als reactie van de provincie dat “de juristen dit dossier integraal moesten bekijken”. Op onze vraag wat dat betekende, kregen we geen helder antwoord.

Tijdens een bespreking op het provinciehuis half oktober kregen we tot onze verbazing te horen dat we geen toestemming zouden krijgen, “omdat wel toestemming geven opgevat zou kunnen worden als een erkenning van aansprakelijkheid door de provincie voor de aangerichte schade”. Ook hier bleef een nadere toelichting achterwege. Wel werd ons verzocht om een gespecialiseerd bureau de juistheid van onze schadeclaim te laten onderzoeken. Wij hebben hieraan gevolg gegeven, maar helaas tot nu toe, ondanks herhaalde verzoeken, nog steeds geen rapportage gezien.

Een bespreking half december leverde wederom geen doorbraak op, behalve de mededeling dat we “in dialoog” moesten. Een

Na uitbrengen van de dagvaarding reageerde de advocaat van de provincie daarop met een document aan de rechter van 25 pagina's tekst en 155 (!) pagina's bijlagen, hetgeen haar aan het begin van de zitting op een schrobbering van de rechter kwam te staan. En toen de rechter de hamvraag stelde waarom de provincie zo strak vasthield aan het opgeven door ons van het juridische gebruiksrecht over het afgesloten deel werd er geantwoord dat de provincie niet wil dat wij van dat stuk feitelijk gebruik zullen maken. Daar lag dus de oplossing, die voor ons niet moeilijk was om toe te geven omdat wij dat voornemen nooit gehad hebben, nog los van het gegeven dat het ingestorte stuk volstrekt onbegaanbaar is. Als extra hebben we nog gedaan gekregen dat het juridische gebruiksrecht over de nieuwe waterkering als uitgangspunt zal hebben het gebruiksrecht zoals vastgelegd in de huidige erfpachtovereenkomst. En daarmee kwam na negen maanden een einde aan deze onverkwikkelijke affaire.