Omslagfoto voorzijde:
HSM nr. 516, een Blikken Tinus, in Rotterdam-Delftse Poort. Foto uit 1918. (D.580.679)

Omslagfoto achterzijde:
Brussel-Noord, État Belge nr. 4041 staat klaar om te vertrekken met een trein naar Oostende. Foto van 10 augustus 1911. (D.508.143)

Foto pagina 3:
Utrecht, hoogtijdagen van de NCS. De machinist van de nog splinternieuwe en voorbeeldig gepoetste 'Zeppelin' locomotief 72 poseert trots naast zijn locomotief. Foto van 29 mei 1910. (D.509.501)

Dit boek is nummer 49 in de boekenreeks van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen (NVBS).
De in 1931 opgerichte vereniging heeft 5.000 leden en heeft onder meer als doel het bevorderen van publicaties over de spoor- en tramgeschiedenis. Wilt u meer weten over de NVBS of over haar maandblad 'Op de Rails' dan kunt u op het volgende adres terecht: NVBS, postbus 1384, 3800 BJ Amersfoort.

© 2017, De Alk bv, Alkmaar, Holland

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm, op enige wijze, elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form, by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior permission of the publisher.

ISBN 978 90 5961 176 4

INHOUD

Voorwoord 5

1. Lodewijk Derens, 1880 – 1956, spoorwegfotograaf 9

2. De eerste foto's in Nederland 1894 – 1900
de verschillende particuliere spoorwegmaatschappijen 15

3. De eerste buitenlandse reizen 1910 – 1914
België, Frankrijk, Duitsland en Engeland 44

4. Foto's in Nederland 1900 – 1918
de laatste jaren van de verschillende maatschappijen 71

5. Foto's in Nederland 1919 – 1920
de overgang naar een verenigd spoorwegbedrijf 106

6. Buitenlandse reizen 1921 – 1929
Duitsland, Oostenrijk, België, Frankrijk en Engeland 139

7. Buitenlandse reizen 1930 – 1934
België, Frankrijk, Engeland en Schotland 179

8. Foto's in Nederland 1921 – 1947
de jaren van de Nederlandse Spoorwegen 214

Geraadpleegde literatuur 248

Lodewijk Derens
1880 - 1956
Nederlands eerste spoorwegfotograaf

Foto's geselecteerd en toegelicht door
Remmo Statius Muller en Guus Veenendaal

UITGEVERIJ DE ALK BV

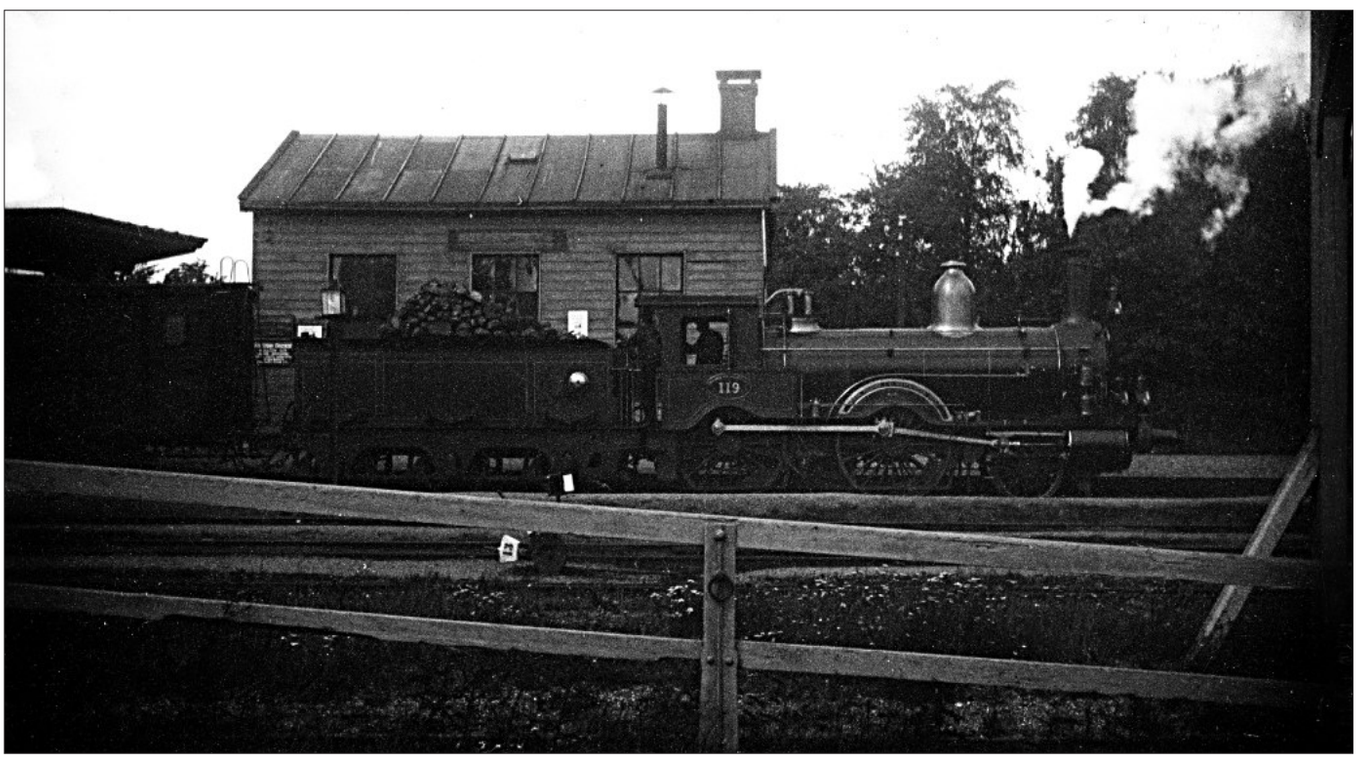
2. De eerste foto's in Nederland 1894 – 1900
de verschillende particuliere spoorwegmaatschappijen

Als jongeman van 14 of 15 jaar is Derens al begonnen met het fotograferen van locomotieven, waarschijnlijk geholpen door een oudere broer, van wie hij ook wel eens een betere camera dan zijn eigen toestel kon lenen. Zijn actieradius is dan ook nog beperkt. De meeste opnamen zijn gemaakt in Rotterdam, zijn woonplaats, of in Amsterdam, waar een oudere broer woonde. De eerste twee foto's die hier opgenomen zijn, de oudste dus, zijn genomen in Hengelo waar hij blijkbaar op bezoek was. Familiebezoek waarschijnlijk. Zijn ouders waren niet rijk dus plezierreisjes waren niet gewoon. Deze eerste foto's zijn technisch vaak niet perfect, maar zijn hier toch opgenomen vanwege hun leeftijd. Spoorwegfoto's van vóór 1900 zijn nu eenmaal niet in groten getale aanwezig.

1

De Nederlandse Staatsspoorwegen begonnen in 1863 de dienst met locomotieven van Beyer, Peacock & Co. in Manchester, die óf uit de fabrieksvoorraad kwamen, óf uit een lopende levering aan Zweden genomen konden worden. De Staatsspoor had namelijk grote haast, want toen de eerste lijn Tilburg – Breda binnen afzienbare tijd gereed zou komen was er nog niets beslist over de aanschaf van locomotieven. En de volgende lijnen waren ook in een vergevorderd stadium en dus waren er dringend machines nodig voor de exploitatie. Van enige invloed van de Chef van Tractie, op dat moment de Duitser Prüsmann, op de keuze van machines was geen sprake. Wie het eerst iets bruikbaars kon leveren kreeg de order en dat bleek Beyer, Peacock te zijn. De eerste volgende serie, later NS 701-774, 1-B machines, was ook nog grotendeels het werk van het ontwerpbureau van Beyer, Peacock, maar bij de daarna volgende levering is sprake van meer invloed van de toenmalige Chef van Tractie van de Staatsspoor J.W. Stous Sloot, de opvolger van Prüsmann, die naar Saksen was vertrokken. Het waren nog altijd 1-B locomotieven, maar nu met buitenliggende cilinders, zoals gespecificeerd door Stous Sloot. Het was aanvankelijk geen gelukkige keuze want de machines liepen onrustig waardoor de cilinders loswerkten. In de loop der jaren werd dat wel verbeterd en daarom bleven de NS 901-950, zoals ze na 1921 geclassificeerd waren, toch lang in dienst. SS 119, gebouwd door Beyer, Peacock in 1873, later NS 919, was tot 1934 actief en de laatste van de serie ging pas twee jaar later aan de kant. Natuurlijk reden ze toen alleen nog maar ondergeschikte diensten en rangeerden ze hier en daar. Al met al toch een succesvolle serie. De dunne straal stoom uit de schoorsteen komt van de Westinghouse pomp en de glimmende tenderbel diende voor de communicatie tussen trein en machinist. Het snoer waarmee die bel met de trein was verbonden is op de foto niet te zien. Derens nam deze foto in het oude station van Hengelo, dat kort daarna opgevolgd zou worden door een groot nieuw gebouw, ontworpen door G.W. van Heukelom, de architect en Chef van Weg & Werken van de Staatsspoor. Dat nieuwe stationsgebouw is in oktober 1944 door een bombardement vernield en na de oorlog vervangen. De in 1899-1900 ook gebouwde stalen kap met veel glas is er nog steeds.

Foto uit 1894. (D.580.230)



2
Tijdens datzelfde bezoek aan Hengelo in 1894 zag Derens nog een andere locomotief van de Staatsspoor, namelijk de 262. Voor de rangeerdienst hadden de Staatsspoorwegen in 1877 de eerste tenderlocomotieven aangeschaft, zes stuks 1-B machines, die door 'hofleverancier' Beyer, Peacock geleverd werden. Hoewel dus bedoeld voor de rangeerdienst werden de zes al gauw ingezet voor treindiensten, hoewel hun mogelijkheden beperkt waren omdat ze een betrekkelijk hoge asdruk – 15 ton – hadden, zodat ze bij voorbeeld niet over de grote bruggen in het Staatsspoornet mochten rijden. Bovendien waren hun voorraden kolen en water erg beperkt, waardoor ze alleen voor korte afstanden geschikt waren. Ze werden na 1890, nadat de Staatsspoor de lijnen van de opgeheven Rhijnspoor had overgenomen, ook gebruikt voor het overbrengen van treinen van Amsterdam-Weesperpoort naar Amsterdam-Centraal, waar ze wel geschikt voor bleken te zijn. Ze waren door de fabriek geleverd met open zijwanden van het machinistenhuis, zoals hier op de foto zichtbaar. Een frisse baan voor machinist en leerling op deze machines, maar dat was in die dagen natuurlijk niet ongewoon. Wat wel bijzonder aan deze zes machines was dat ze vanaf het begin waren uitgerust met de doorgaande Westinghouse luchtrem, die een groot succes bleek te zijn en die daarom door de overheid werd voorgeschreven voor alle locomotieven die reizigerstreinen reden. Alle zes werden later door de Staatsspoor gemoderniseerd (zie hierna nr. 98) en kregen nog NS-nummers in 1921, nrs.5001-5006. NS 5002, ex SS 262, werd al in 1927 terzijde gesteld maar de twee laatste hielden het nog uit tot 1935.

Foto uit 1894. (D.580.234)

3

In 1866 was de Hollandse Spoor van het oorspronkelijke breedspoor overgegaan naar normaalspoor. Voor dat nieuwe normaalspoor werden offertes gevraagd aan een aantal fabrieken van naam voor de levering van 1-B locomotieven. August Borsig in Berlijn-Tegel bleek het goedkoopst met 31.000 gulden per stuk en kreeg opdracht voor de levering van 10 stuks. De van ouds bekende fabriek Robert Stephenson & Co. in Newcastle, waar de HSM in de breedspoortijd al machines van had betrokken, was duurder maar bleek bereid zijn prijs te verlagen tot die van Borsig en kreeg daarom een order voor 20 exemplaren. De HSM, die alle machines namen gaf en die namen ook in de eigen administratie gebruikte, versierde de 20 Engelse locomotieven met namen uit de Romeinse oudheid. De tien van Borsig werden genoemd naar de Nederlandse provincies (zie hierna nr.59). VESTA, HSM nr.30, was een van die Engelse machines van de serie ARGUS-VESTA, afgeleverd in 1867. De HSM gaf elke locomotief een naam in alfabetische volgorde, waarbij de Q gemakshalve meestal werd overgeslagen, hoewel er in 1883 toch een QUELLINUS op de baan kwam, in dat geval een Snelloper. Namen met een X waren ook niet altijd eenvoudig te vinden, maar gelukkig waren er bij de Griekse en Romeinse goden, godinnen en andere grootheden uit de oudheid wel een paar namen die met een X begonnen. Onder Chef van Tractie Gerrit A.A. Middelberg was het de gewoonte dat zijn gezin de namen bedacht, nadat eerst het soort naam was vastgesteld. Eerst dus goden en godinnen uit de klassieke oudheid, dan grote Nederlanders, onder wie ook Zuid-Nederlanders, kunstenaars en geleerden en ten slotte ook nog dieren kwamen zo aan bod. Er moet veel gelachen zijn in huize Middelberg bij het bedenken van die namen. Af fabriek hadden de machines van Stephenson een open machinistenhuis met alleen een brilplaat en een dak. Later werd een zijwand met daarin een raam aangebracht en nog weer later, toen de machines alleen nog op lokaallijnen reden en in de rangeerdienst werkzaam waren, ook nog een tenderkap. Zo werd het personeel meer bescherming geboden bij dat soort diensten. Derens zag VESTA op Rotterdam-Delftse Poort, zijn favoriete locatie, waar de machine, al uitgerust met een tenderkap en een Westinghouse-rem, rangeerdiensten verrichtte. De pomp daarvan staat op de voetplaat net voor het voorste drijfwiel en de luchtketel hangt voor de loopas. VESTA werd in 1906 terzijde gesteld en heeft dus nooit een NS-nummer gehad.

Foto uit 1895. (D.580.048)

98
Derens had als een van zijn eerste foto's in 1894 al Staatsspoor nr.262 voor de lens gekregen (hiervóór nr.2). Hij maakte nu, 26 jaar later, een foto van nr.261, waarschijnlijk in Utrecht. Hier zien we de 261 in gemoderniseerde vorm, met een machinistenhuis waarvan de zijwanden zijn dichtgemaakt en voorzien van deurtjes en schuiframen, waarmee het comfort van het personeel aanzienlijk was verhoogd. Verder is er niets veranderd aan de machine die al dateerde van 1877. In hun laatste jaren als NS serie reden ze voornamelijk op de Haarlemmermeerlijnen vanuit Amsterdam-Willemspark. SS 261 werd in 1921 nog NS 5001 en werd in 1929 buiten dienst gesteld.

Foto uit 1920. (D.580.210)

99
De Centraalspoor was altijd een betrekkelijk armlastig bedrijf en de maatschappij deed daarom lang met haar locomotieven. Wanneer een machine niet meer aan de eisen van het spoorbedrijf voldeed werd ze dikwijls verbouwd, meestal in eigen beheer. De NCS 20 van deze foto had wel een heel gecompliceerde geschiedenis. De 20 was in 1876 als 1-B locomotief met losse tender geleverd door de Hannoversche Maschinenbau-Actiengesellschaft vormals Georg Egestorff te Hannover-Linden, in de wandeling bekend als Hanomag. Twee jaar tevoren had de Centraal al drie gelijke machines van Hanomag gekocht, die waren gebouwd uit materiaal en onderdelen bestemd voor de Pommersche Centralbahn, die failliet was gegaan en niet meer kon afnemen. Deze drie bevielen goed en daarom bestelde de Centraal nog twee min of meer gelijke machines, waarvan de 20, met de naam BORNEO, er dus een was. In 1897 begon de NCS deze serie te verbouwen tot 2-B machines, met een nieuwe ketel en zelfs een nieuw frame, zodat van de oorspronkelijke locomotief behalve misschien de drijfwielen weinig meer over bleef. De 20 onderging deze behandeling in 1904 en verloor daarbij haar naam. Met de komst in 1910 van zware nieuwe sneltreinmachines was er eigenlijk geen emplooi meer voor de oude machine, maar omdat de NCS behoefte had aan grote tenderlocomotieven voor de stoptreindienst Utrecht – Nunspeet, werd besloten de serie opnieuw te verbouwen, nu tot een 2-B-2 tendermachine. In 1913 werd daar in eigen beheer mee begonnen. Wat er daarbij nog van de oorspronkelijke machines is overgebleven is onduidelijk, maar het kan nooit veel geweest zijn. Een grote gecombineerde kolen- en waterbak werd achterop het verlengde frame gebouwd, ondersteund door een twee-assig draaistel met buitenliggend frame. Andere waterbakken werden op de voetplaat naast de ketel aangebracht en een zandkist en een luchtbel op de ketel tussen de stoomdom en de veiligheidskleppen. NCS 20, hier op de foto bij het NCS locdepot in Utrecht, werd in 1914 als enige van de serie niet in eigen beheer, maar door Werkspoor verbouwd. Of het mooi was werd niet gevraagd, maar de machines deden in deze vorm nog een aantal jaren dienst en werden in 1921 zelfs nog voorzien van de NS-nummers 5601-5605. In 1927 werd NS 5605 buiten dienst gesteld. Van dit type locomotief bestaan in deze staat verder nagenoeg geen andere foto's. De glimmend gepoetste okergele NCS 20 poseert hier voor Derens' camera bij het locdepot van de Centraal in Utrecht.

Foto uit 1920. (D.580.306)

100
Voor de zware reizigerstreinen op het traject Utrecht – Amersfoort – Zwolle moest de Centraalspoor tegen het einde van de negentiende eeuw sterkere machines inzetten dan de eerdere 1-B locomotieven. Van de Rhijnspoor – toen overigens volledig eigenaar van de Centraal – werd in 1889 een Rhijnboog geleend en die moderne 2-B machine voldeed zo goed dat de Centraal besloot ook dergelijke locomotieven aan te schaffen. Afgezien van de Belpaire vuurkist werden het bijna dezelfde machines als de Rhijnbogen, alleen werden de machines voor de Centraal niet geleverd door Sharp, Stewart maar door een andere fabriek in Glasgow, Neilson & Company, Hyde Park Locomotive Works. De eerste vijf kwamen in 1892, toen de Rhijnspoor al niet meer bestond zoals hiervóór beschreven bij nr. 88, de 26 en 27 in 1900. Bij aflevering was de 26 nog niet voorzien van een oververhitter, en die zou pas in de jaren twintig worden aangebracht. Derens zag de NCS 26 op het terrein van het SS-depot Utrecht-Damlust dus nog in oorspronkelijke staat, maar wel in de donkerbruine outfit die het eerdere okergeel had vervangen. De tender is hoog opgeladen met keurig gestapelde briketten. De 26 werd in 1921 vernummerd in NS 1506 en werd in 1937 buiten dienst gesteld.

Foto uit 1920. (D.580.309)