

Stroomlijnstoomlocomotieven

uit de collectie van Peter Doove

In de jaren dertig kwamen elektrische- en dieseltractie sterk op. De stoomlocomotief kreeg een gestroomlijnd uiterlijk om de luchtweerstand te verminderen. Er ontstond een wedloop om de hoogste snelheid te bereiken. Veel landen hebben hun eigen stroomlijnstoomlocomotief. Meestal als sluitstuk van de ontwikkeling van de stoomtractie. In de vitrine staan enkele modellen die de ontwikkeling van de stroomlijnstoomlocomotief illustreren.

In Groot-Brittannië is de schaal OO, 1:76 gebruikelijk. De modellen ogen in vergelijking met HO, 1:87 iets groter.

London & North Eastern Railways A4 Pacific De Gresley A4 Pacifics zijn de beroemdste locomotieven van de LNER. De kenmerkende stroomlijnvorm werd synoniem met luxe en snelheid in de jaren 30. Gresley ging uit van het model A3. Dat leidde tot de A4. De "Silver Jubilee", een gestroomlijnde stoomlocomotief met bijbehorende trein die bestond uit zeven gestroomlijnde rijtuigen. De dienst begon op 1 oktober 1935. Het werd een succes en meer locomotieven werden gebouwd. Op 3 juli 1938 haalde LNER 4468 Mallard een snelheid van 125 mijl per uur, iets meer dan 200 km/u een record dat nog steeds staat. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de stroomlijnbeplating voor de drijfwielen verwijderd. De locomotieven gingen tussen 1962 en 1966 buiten dienst. Gelukkig zijn er een aantal bewaard. De locomotieven werden tijdens hun leven drie keer vernummerd en droegen vele huisstijlen. En daar maken modelspoorfabrikanten dankbaar gebruik van. In de vitrine modellen van Hornby-Dublo 3-rail, Wrenn, Hornby 2-rail en Bachmann in vrijwel alle bekende huisstijlen.

LMS Princess Coronation Class De London, Midland and Scottish Railway, LMS, Coronation Class locomotieven werden ontworpen door William Stanier voor de dienst tussen London Euston en Glasgow Central. Ze waren een verbeterde versie van de LMS Princess Royal Class en de sterkste locomotieven die ooit in Groot-Brittannië werden gebruikt. No. 6220 Coronation behaalde op 29 juni 1937 met een speciale trein een snelheid van 114 mijl per uur (183 km/h) en was even recordhouder in Engeland. De eerste vijf locomotieven werden afgeleverd in Caledonian Blue. De volgende vijf in Crimson Lake. Er werden in totaal 38 locomotieven gebouwd tussen 1937 en 1948. Na de Tweede Wereldoorlog werd de stroomlijnbeplating verwijderd. De serie heeft 12 huisstijlen gekend, soms maar bij enkele exemplaren. Tussen 1962 en 1964 gingen ze buiten dienst. Er zijn er drie bewaard.

In de vitrine de oude modellen van Triang-Hornby en de nieuwere van Hornby, met en zonder stroomlijn.

SR Merchant Navy Class. De 30 locomotieven van deze serie werden door Oliver Bulleid ontworpen voor de Southern Railway en gebouwd tussen 1941 en 1949. Ze kregen de namen van de rederijen die deelnamen aan de Slag om de Atlantische Oceaan of Southampton als thuishaven hadden. Het werden 4-6-2 sneltreinlocomotieven die er gestroomlijnd uitzagen. Vanaf 1950 werd de beplating verwijderd en kregen de locomotieven een conventioneel uiterlijk. Ze gingen tussen 1964 en 1967 buiten dienst. Er zijn er 11 bewaard. Hiervan heb ik nog geen model maar ze lijken op:

SR West Country en Battle of Britain classes. De Southern Railway West Country en Battle of Britain class, de Light Pacifics met de bijnamen "Spam Cans" of "flat tops", zijn semi-stroomlijn locomotieven. Ook dit ontwerp van Oliver Bulleid was een "wartime-austerity", de locomotief werd gelast, had een stalen vuurkist en andere besparingen. Ze konden in de jaren na de oorlog goedkoop gebouwd worden. Ze leken sprekend op de Merchant Navy Class. De 110 locomotieven kregen de namen van plaatsen met een SR-station en namen verbonden aan de "Battle of Britain". Tussen 1957 en 1961 werden 60 locomotieven verbouwd waarbij veel onderdelen door die van de BR 'Standard' locomotieven werden vervangen. De beplating van de zijkanten werd verwijderd. Tussen 1963 en 1967 werden zowel de verbouwde en niet-verbouwde locomotieven buiten dienst gesteld. Er zijn maar liefst 20 locomotieven uit deze serie bewaard gebleven. In de vitrine de modellen van Hornby Railways

Op het Europese vasteland, Amerika en Azië is de schaal voor modeltreinen HO, 1:87.

In Duitsland werd in de jaren 30 het futuristische uiterlijk van de stroomlijnstoomlocomotief in reclame van de Deutsche Reichsbahn benadrukt. Er ligt een foldertje in de vitrine.

LBE 1 – 3 werden in 1936 samengevoegd met de dubbeldeksrijtuigen van Henschel & Sohn. De "Mickey-Mäuse" konden vanuit de stuurstand worden bestuurd. Omlopen aan de eindpunten was niet meer nodig. Het werd een succes.

Op 1-1-1938 werd de LBE overgenomen door de DR. De locomotieven kregen de nummers **DR 60 001 - 003**. Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werd de sneldienst opgeheven. Uiteindelijk zijn de drie locomotieven gesloopt.

Een set dubbeldeksrijtuigen bleef bewaard en stond in 1989 in Utrecht op Sporen door de tijd.

Het model van de complete treinen werd gemaakt door Lima uit Italië.

Fleischmann maakte tussen 1953 en 1956 haar eigen versie van een Henschel stroomlijnlocomotief onder nummer 1300. Er was van 1953 tot 1959 ook een versie met uurwerkmotor.

DR 61 001 werd in 1935 als sneltreinlocomotief met twee cilinders, 2'C2' h2t, gebouwd door Henschel&Sohn. Het moest als Henschel-Wegmann-Zug de concurrentie aangaan met de dieseltreinstellen. Om voor- en achteruit te rijden met dezelfde hoge snelheid werd ze als tenderlocomotief uitgevoerd. Bij proefritten werd 185 km/u gehaald. De stroomlijnbeplating van locomotief en rijtuigen had opvallende kleuren. Na de oorlog kwam de locomotief in de Britse sector en werd in 1957 gesloopt. Het model van de Henschel-Wegmann-Zug is van het merk Rivarossi. Lima heeft dit model ook geleverd. Ook Märklin heeft de 61 001 onlangs in model uitgebracht

DR 61 002 uit 1939 had drie cilinders en een drieassig loopstel achter voor betere rijeigenschappen, 2'C3' h3t. De veranderingen zorgden ervoor dat beter volgens de dienstregeling werd gereden. In tegenstelling tot de 06 001 had deze locomotief windleiplaten naast de schoorsteen. Na de oorlog stond deze locomotief in Dresden. Na veel proefnemingen met hoge snelheden werd de locomotief in 1961 verbouwd tot DR 18 201. In de vitrine het model van Rivarossi.

DR 01.10 De Einheitsdampflokotiven van de Baureihe 01.10 hadden in tegenstelling tot de BR 01 een driecilinder aandrijving en stroomlijnbeplating. Dat kwam de rijeigenschappen ten goede. In 1939 werden er 204 besteld, maar door de oorlogsomstandigheden slecht werden er slechts 55 afgeleverd. Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog waren

alle locomotieven in het westen van Duitsland, vaak in desolate toestand. Vanaf 1949 werd bij revisie de stroomlijn bekleding verwijderd. Er zijn 10 locomotieven bewaard, waaronder één in Nederland.

Het model in de vitrine is van het Oostenrijkse merk Liliput. Roco heeft dit type ook in het assortiment.

DR 03.10 De serie 01 had een asbelasting van 20 ton. Bij de "Einheits-Schnellzuglokomotiven Baureihe 03" waren het frame, de ketel en de cilinders lichter uitgevoerd en de asbelasting teruggebracht naar 18 ton. De locomotieven waren daardoor breder inzetbaar. Er werden er 140 bij 3 fabrieken besteld, maar slechts 60 geleverd. Ze waren geschikt voor 130 km/u. De stroomlijn bekleding zorgde voor een vermindering in de luchtweerstand van 50%. Door vuil waren de luiken in de stroomlijn bekleding vaak moeilijk te openen. Je zag ze in het echt (en in model) vaak met geopende luiken rijden. Later kregen alle locomotieven de gedeeltelijke stroomlijn bekleding van de drijfwielen. Na de Tweede Wereldoorlog werd de stroomlijn bekleding verwijderd. De locomotieven kwamen bij de DB, DR en PKP. Er zijn er enkele bewaard. De modellen zijn van Märklin en Fleischmann. Fleischmann maakte vanaf 1981 5 varianten van de versie van Borsig en Kraus-Maffei met "Vollverkleidung". Märklin maakte de versie met gedeeltelijke bedekking van de drijfwielen die door Krupp werd geleverd. Er werden vanaf 1970 talloze kleurvarianten van gemaakt in wisselstroom en gelijkstroom onder de merknaam Märklin-Hamo.

DR 05. Deze locomotieven waren bedoeld voor een snelheid van 150 km/u met een uitloop naar 180km/u om vertragingen te kunnen inlopen. Er werden er vanaf 1935 drie gebouwd door Borsig. Het waren Einheitsdampflokomotieven waarvan er één het machinistenhuis aan de voorzijde had. DR 05 002 vestigde in 1936 een snelheidswereldrecord voor stoomaangedreven voertuigen van 200,4 km/h. Het model van de 05 001 is van Märklin in digitale 3-rail wisselstroommodel. De anderen werden gemaakt bij Liliput.

DR 06 001 en 002. De twee eenheidslocomotieven serie 06 gebouwd in 1939 waren bedoeld voor snelle en zware sneltreinen in heuvelachtig gebied. Door de grote radstand met vier gekoppelde assen waren bogen moeilijk te nemen en werd de derde loopas flensloos uitgevoerd. De stroomlijn bekleding zorgde ervoor dat onderhoud lastig was uit te voeren. Beide locomotieven werden in de Tweede Wereldoorlog beschadigd en niet meer hersteld. In 1951 werden de grootste Duitse sneltreinlocomotieven tot dan toe gesloopt zonder de verwachtingen waar te maken. De modellen van de 06 001 en 002 zijn van Brawa die ze in gelijk- en wisselstroomuitvoering levert. Ook Märklin heeft dit model gemaakt. De eerste versie met slechts drie drijfassen in de jaren 50. De juiste versie heeft Märklin onlangs op de markt gebracht.

DR 19 1001 was een 1'Do1' test stoomlocomotief van de DR gebouwd door Henschel & Sohn in 1941. De sneltreinlocomotief met stroomlijnbeplating werd op elke as door een stoomturbine aangedreven. Deze éénling werd door het Amerikaanse leger meegenomen naar de VS en daar na een aantal tentoonstellingen in 1952 gesloopt. Het model is van het merk Brawa en in diverse uitvoeringen verkrijgbaar.

DB 10 001 en 002 Na de tweede wereldoorlog werd nog één maal een serie stoomlocomotieven gebouwd met gedeeltelijke stroomlijnbeplating. De 10 001 in 1956 en de 10 002 een jaar later. De 001 kolen-, de 002 oliegestookt. De tijd van de stoomlocomotief was voorbij. Het bleef bij twee exemplaren. Ze gingen in 1968 buiten dienst. De 10 001 is bewaard. In de vitrine het model van de 10 002 van Rivarossi.

In Frankrijk werd al vroeg geëxperimenteerd met stroomlijn. Dat leidde in 1935 tot een studie voor de bouw van de serie **Compagnie des chemins de fer du Nord 232.R.1-3**. De driecilinderlocomotieven werden in 1940-41 door Société Alsacienne de Constructions Mécaniques uit Mulhouse gebouwd. Door de Tweede Wereldoorlog werd de dienst van de serie belemmerd. In 1950 was de hele serie in dienst. Sloop volgde in 1961. De locomotief en de bijbehorende "voitures saucisson" zijn drie rail wisselstroom 20 volt van het merk JEP, Jouets de Paris, die van 1948 tot 1951 werden gemaakt. De tender is een fantasiemodel. De schaal is OO.

SNCF 232.U.1 is een semi-stroomlijnlocomotief. De voorkant met de rookkast is niet gestroomlijnd uitgevoerd. "La Divine" is het resultaat van de studie van de **Compagnie des chemins de fer du Nord** uit 1935 die werd voortgezet door de **SNCF**. Het is de laatste van een serie van acht prototypes. Ze werd gebouwd in 1948 als viercilinder compound locomotief en was in dienst van 1949 tot 1961. Het is een fraaie machine die een ereplaats in het spoorwegmuseum te Mulhouse verdient. Het HO-model werd gemaakt door het Franse merk Jouef

In de Verenigde Staten zijn de locomotieven meestal een stuk groter dan in Europa. De spoorwegmaatschappijen hadden met een enorme toename in het vervoer te maken, waardoor steeds grotere en sterkere locomotieven nodig waren. In de jaren rond de Tweede Wereldoorlog was stoomtractie nog volop in ontwikkeling.

New York Central 5446 behoorde tot de laatste tien locomotieven van het type J-3a Super Hudson (5445-5454). Het type "4-6-4 Hudson" dankt haar naam aan de rivier de Hudson die de staat New York door midden deelt. Zij werden 1937-38 met stroomlijn bekleding afgeleverd. Door hun fraaie vormgeving speelden zij in de reclame voor New York Central System een hoofdrol. Ze gingen in 1957 buitendienst. Het model is van het Italiaanse merk Rivarossi, dat ook veel modellen voor Amerikaanse markt maakte onder de merknaam AHM, Associated Hobby Manufacturer.

Norfolk & Western J Class 608. Dit waren de sterkste stroomlijn stoomlocomotieven ooit. De 608 hoorde bij de tweede serie die in 1943 werd gebouwd, de 605-610. De locomotieven waren zeer modern. Met onder andere automatische smering op meer dan 200 punten. Door materiaal schaarste midden in de Tweede Wereldoorlog werd deze serie zonder stroomlijn bekleding afgeleverd. Ze kregen hun stroomlijn vorm in 1944. Na het trekken van de voornaamste passagierstreinen eindigde deze serie met het rijden van lokale goederentreinen. De serie werd in 1959 gesloopt. Alleen de 611 werd bewaard en staat in het Virginia Museum of Transportation in Roanoke, Virginia. Het model is van Bachmann, oorspronkelijk Amerikaans, maar nu een Chinese staatsbedrijf met hoofdkantoor in Hong Kong.

Verder wat boeken met informatie over stroomlijn locomotieven. Wellicht is er in de NVBS Winkel nog iets over te vinden. De Nederlandse Potvissen, de serie **NS 3801-2805** waren geen concurrenten in de snelheidsrace. Het was een verbouwde sneltreinlocomotief, die die zwaarder werd zodat het effect van stroomlijn zo goed als teniet gedaan werd. Op de afbeelding uit het jubileumjaar 1939 staat er één afgebeeld.

Er ligt een plastic model van Atlas van de **NMBS Serie 12**. De enige stroomlijn locomotief die in België heeft gereden. Ze was van 1939 tot 1962 in dienst. Van de zes locomotieven werd de 12.004 als enige bewaard.

En dan vind je nog "Spencer" uit de Thomas-serie. Foto's en poezie-plaatjes maken de vitrine compleet.