



De Porsche-trein in het Amstelpark;
8 april 2012.
Foto: Sjoerd Bekhof.

Een Porsche in het Amstelpark

Door het Amstelpark in Amsterdam rijdt sinds de jaren zeventig een heuse Porsche-trein. Het is een van de veertien tussen 1958 en 1971 speciaal voor tuinbouwtentoonstellingen in Duitsland gebouwde treinen. Niet alleen het uiterlijk heeft enige verwantschap met de beroemde auto's, maar ook de techniek.

RAYMOND KIËS

Eind jaren vijftig kocht de Berlijnse zakenman Henry Escher voor het vervoer tussen de Westfalenhalle en de in 1959 te houden *Bundesgartenschau* in Dortmund twee wegtreintjes, die enige tijd op het Wadeneiland Norderney hadden gereden. In Duitsland wordt tot op heden elke twee jaar zo'n *Bundesgartenschau* gehouden; het is een tuinbouwtentoonstelling waar bijvoorbeeld ook landschapsarchitectuur aan bod komt. De wegtreintjes bestonden uit een op Volkswagen Kever-basis gebouwde 'locomotief' en twee aanhangrijtuigen. Omdat de locomotieven ietwat leken op een snoek, werden ze in de volksmond 'VW-Hechtlok' (Hecht = snoek) genoemd. De twee treintjes waren voor het in Dortmund verwachte vervoer niet toereikend, wat voor Escher reden was drie treintjes te laten bijbouwen. De carrosserie kwam van Plotrowski in Hamburg en de assemblage vond plaats bij Sollinger Hütte in Uslar bij Hannover. Omdat de 1200 cc-motor uit de Kever te licht was bevonden en men ook niet heel gelukkig was met het aanzicht, sloeg men voor de drie nieuwe locomotieven een andere weg in. Het uiterlijk van de nagebouwde 'locomotieven' toonde verwantschap met de Porsche 356 en voor de aandrijving was de keuze gevallen op een 1600 cc metende Porsche-motor. Het bleef bij

drie exemplaren. In 1960 werden door Kässbohrer uit Dortmund weliswaar nog zes Porsche-wegtrenten gebouwd, maar deze zagen er anders uit. Ook uit de werkplaats van Sollinger Hütte kwamen nog enkele wegtrenten, maar deze hadden een Ford als basis.

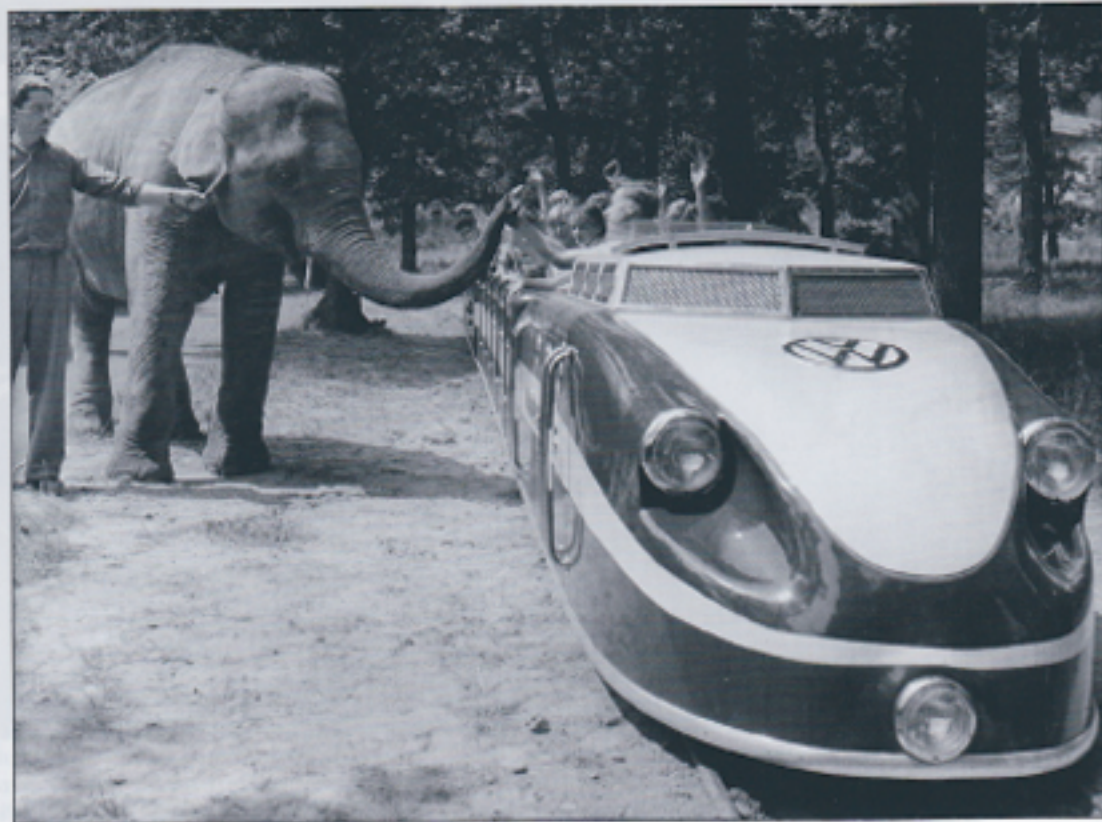
Parkeisenbahn

Escher liet in het park in Dortmund, waar de *Bundesgartenschau* werd gehouden, een *Parkeisenbahn* aanleggen met een spoorwijdte van 600 mm, gebruikelijk bij dit soort lijntjes. Het park bestaat overigens nog steeds maar heet nu Westfalenpark. De treinen werden door Sollinger Hütte geleverd. Voor de aandrijving zorgde een 1600 cc-Porsche-motor met een vermogen van 41 kW. Deze industriemotor was afgeleid van de krachtbron die in de Porsche 356 werd gebruikt en onder andere werd toegepast in brandblusspuiten. Ook de VW-Bus-Draisinen van de Deutsche Bundesbahn (DB) hadden dergelijke motoren. In het uiterlijk van de locomotieven zijn ontwerpelementen van DKW-auto's te herkennen. DKW bouwde van 1928 tot 1968 auto's; het merk stamde oorspronkelijk uit 1916. De afkorting DKW heeft verschillende betekenissen gehad: 'Dampf-Kraft-Wagen' (in de tijd van de door stoom aangedreven auto), 'Des Knaben

Een Porsche-wegtrein, gebouwd door Kässbahrer uit Dortmund in Überlingen; begin jaren zestig. Foto: J. Kindler.



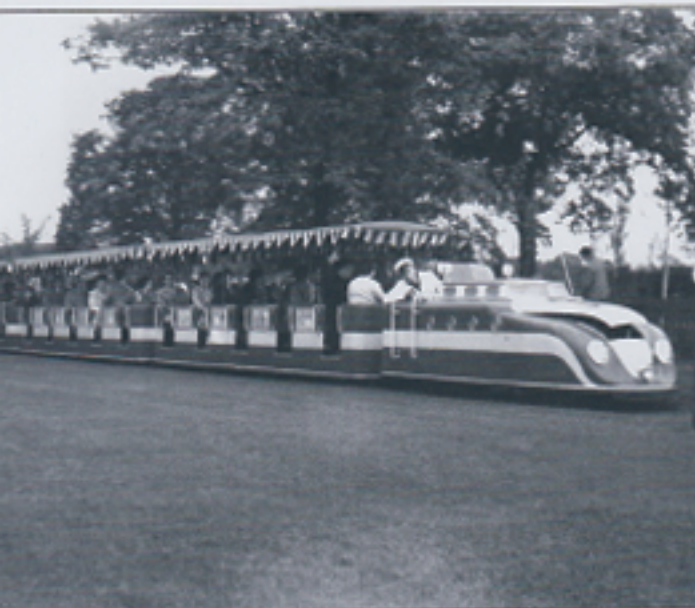
Snoek ontmoet oófant. De 'VW-Hechtlok' in de Berlijnse dierentuin; juni 1955. Foto: J. Kindler.



Wunsch' (toen een tweetaktmotor werd toegepast) en later, toen de tweetaktmotor ook voor motoren werd gebruikt, 'Das Kleine Wunder'. Dat Sollinger Hütte afhankelijk was van derden kwam omdat het geen carrosseriepersen had en dus niet in staat was zelf plaatwerk te maken. Het plaatwerk van DKW kon zonder grote problemen gecombineerd worden met het achterste deel van de lockast en op het chassis worden gemonteerd. Ook de motorkap stamde van DKW. Verder deed de locomotief vooral denken aan een boot, door de vier patrijspoorten in de zijanten. Het moderne uiterlijk van de locomotief was in lijn met het idee dat de Duitsers afwilden van het wat oubollige imago van de *Parkseisenbahnen*. De trekkrachten waren stoomlocomotieven of stelden dat voor. Deze trend was al in 1955 ingezet in West-Berlijn, waar op de spoorlijn in de plaatselijke dierentuin de eerste trein met een *Hechtlok* als 'Lindhorst-express' reed. Deze had, net als de wegtreinen van Norderney, de Volkswagen Kever als basis. Een VW-embleem, prominent op de motorkap aanwezig, moest de eventueel laatste twijfels hierover wegnemen. Het uiterlijk deed ook wel wat denken aan de VT11 van de DB, hoewel deze pas in 1957 op de baan verscheen. Of hadden de ingenieurs van de DB hun inspiratie opgedaan tussen de dieren in Berlijn?

Helaas is over de West-Berlijnse trein niet veel bekend. Het vermoeden bestaat dat deze door Piotrowski is gebouwd. De bronnen spreken elkaar tegen als het gaat om het aantal: zijn er één of twee geweest? Foto's scheppen ook al niet veel duidelijkheid. In 1955 is de locomotief met een glad front gefotografeerd, maar latere foto's tonen een grille in de neus. Twee verschillende locomotieven, of één met latere aanpassing van het uiterlijk? Bij de 'VW-Hechtlok', en later ook bij de Porsche-locomotieven, wrekt zich het ontbreken van nummers. Daardoor is de levensloop, met veel verhuizingen, vaak moeilijk te herleiden.

De bouw van de vier Porsche-treinen voor de Dortmundse *Parkseisenbahn* begon in 1958. Er was een handgeschakelde vierversnellingsbak van Hurth gemonteerd. De treintjes konden een snelheid halen van 25 km/h en voor honderd kilometer was 28 liter benzine nodig. Het gewicht bedroeg 11,5 ton, waarvan de locomotief er vijfenhalf voor haar rekening nam. De trein bestond uit drie rijtuigen met ieder vijf instapmogelijkheden. De locomotieven hadden naast de twee koplampen een extra schijnwerper laag in het midden van het front. In april 1959 kwamen de treinen in dienst. Ze hadden elk een eigen kleur: rood, oranje, blauw



Links boven: een trein uit de eerste serie op de Bundesgartenschau in Dortmund; 1959. Let op de motorkap, die op een kier staat.

Rechts boven: Porsche-trein tijdens de opening van de Bundesgartenschau in Dortmund; 1959.

Rechts: de drie voor de Deutsch-Französische Gartenschau in Saarbrücken gebouwde treinen, kort na aankomst in het park. Rechts de reserveloc uit Dortmund; 1960.

Foto's: Wolfgang Schöneich



en groen. Omdat de treinen rechtstreeks vanuit de fabriek de baan op gingen, traden nogal wat kinderziektes op. Vooral de aandrijfassen waren te zwak geconstrueerd en ook de koppeling gaf problemen. In het najaar van 1959 leverde Sollinger Hütte een reserveloc. Deze kon als wegbereider voor de tweede serie Porsche-locomotieven worden beschouwd. Uiterlijk was de loc te herkennen doordat was afgezien van de middelste schijnerwerper, maar in de neus was wel een grille aangebracht. Omdat deze bij de eerste locs ontbrak, werd voor de motor-koeling regelmatig gereden met de motorkap op een kier. Later kregen de vier eerste locs alsnog een (kleine) grille. Doordat de motor verder naar achteren was geplaatst, verduwen het luchtfilter op de motorkap. In tegenstelling tot de eerste vier locomotieven, was de van DKW afkomstige motorkap aan de voor- en achterzijde verlengd. De onderhoudsdeuren in de zijwanden waren naar achteren opgeschoven, waardoor er nog maar ruimte voor drie patrijspoorten overbleef. De loc was voorzien van een automatische versnellingsbak, maar door koelingsproblemen werd deze later vervangen door een handgeschakelde vierbak.

Tweede serie

Van de tweede serie werden drie treinen gebouwd. De locomotieven waren technisch verder ontwikkeld. Er was een ander type motor ingebouwd, dat vooral werd gebruikt in



de scheepvaart. Deze motor leverde met 34 kW echter minder vermogen bij een gelijk gebleven cilinderinhoud. Het was eveneens een vereenvoudigde versie van de motor uit de Porsche 356. Hiervan was ook de krachbron voor de Volkswagen Kever afgeleid.

De carrosserie van de locomotief was tweedelig, zodat het voorste deel onafhankelijk van de 'cabine' verwijderd kon worden. De zijwanden hadden weer drie patrijspoorten; de rijtuigen waren daarentegen niet veranderd. Het drietal was bestemd voor de in 1960 geopende Deutsch-Französische Gartenschau in Saarbrücken. In de beginperiode reed hier ook de reserveloc uit Dortmund. De spoorlijn in Saarbrücken was 2,1 kilometer lang en telde drie stations. Voor het stallen van de treinen was een loods gebouwd.

De Porschetreinen werden in de daaropvolgende jaren een vertrouwde verschijning op diverse Bundesgartenschauen. In 1963 reden Porschetreinen in het Hamburgse park Planten

Overzicht geleverde Porsche-locomotieven

evenement	aantal	opmerking
Dortmund 1959	4	eerste serie
Dortmund 1959	1	reserveloc
Saarbrücken 1960	3	tweede serie
Karlsruhe 1967	2	derde serie
Keulen 1971	4	derde serie

De twee Porsche-treinen in het Amsterdamse Amstelpark; 5 mei 1975. De foto graaf heeft zich netjes aan de regels gehouden. Links de trein uit de eerste serie (to berkenmen aan de middelste schijnwerper). De kleine grille is later aangebracht. Dit is ook de trein die nu nog te zien is in het Amstelpark.

Foto: Huub van Keulen.



De Amsteltrein voor de laatste opknappbeurt.

Foto: Bart van Dijk.



un Blumen op de Internationale Gartenbauausstellung (IGA), aangevuld met een VW-Kevortrein, waarschijnlijk die uit de West-Berlijnse diertuin. Ook de Dortmundse reserveloc was hier van de partij. Voor de Bundesgartenschau in Karlsruhe in 1967 werden twee nieuwe treinen gebouwd en voor de Bundesgartenschau in het Rheinpark in Keulen in 1971 leverde de Sollinger Hütte nog eens vier treinen. Dit zouden de laatste Porsche-treinen zijn. De teller stakte daarmee op dertien complete treinen en één 'losse' locomotief. Het grootste aantal treinen in één park was in 1973 op de IGA in Hamburg te vinden. Over het precieze aantal zijn de bronnen het niet eens, maar het zullen er acht of negen zijn geweest. Bovendien werd in Hamburg een reserveloc achter de hand gehouden. Ook in 1973 was het spoorlijntje gesitueerd in Planten un Blumen. Het oorspronkelijk 1,6 kilometer lange tracé was met vier kilometer verlengd. Er waren vier stations. Met het oog op de aanpassingen voor de IGA was het park tussen 1969 en 1971 helemaal gesloten. Naast de al genoemde plaatsen hebben Porsche-treinen ook kortere tijd gereden in onder meer Bonn, Ludwigshafen, Stuttgart en Ulm.

In Hamburg reden de Porsche-treinen nog tot oktober 1982; in het Westfalenpark in Dortmund hebben nog tot in de jaren negentig dergelijke treinen gereden. Omdat het onderhoud in de meeste gevallen te wensen overliet, zeker de laatste jaren, waren de meeste locomotieven opgereden.

Amsterdam

Amsterdam was in 1972 het decor van de Floriade, de wereldtuinbouwtentoonstelling die eens in de tien jaar in

Nederland wordt gehouden. Hiervoor werd tussen de westelijke oever van de Amstel en de stadswijk Buitenveldert het Amstelpark aangelegd. Het Floriadeterrein was echter groter. Ook het Beatrixpark en een deel van het dijklichaam waarop later de Ringweg Zuid werd aangelegd en station Amsterdam RAI werd gebouwd, maakten deel uit van de Floriade. Een van de attracties in het nieuwe Amstelpark was een 3,7 kilometer lange ringspoorlijn langs bijzondere objecten. De spoorwijdte bedroeg 600 mm. Voor de treindienst kwamen twee Porsche-treinen naar de hoofdstad: de groene was een exemplaar uit de eerste serie en de tweede, lichtblauw van kleur, kwam uit de derde serie. Na de Floriade keerden de treinen terug naar Duitsland en beide reden op de IGA 1973 in Hamburg. Hoewel er geen treinen meer waren, bleven de sporen in het Amstelpark liggen. Na enige tijd kwamen twee treinen terug. De groene uit de eerste serie, die al eerder in Amsterdam was, en een groene trein, waarschijnlijk uit de laatste, voor Keulen gebouwde serie. De trein uit de eerste serie bleek uiteindelijk een blijvertje en rijdt nu nog steeds haar rondjes als Amsteltrein. Begin jaren negentig schilderde men de loc zwart met rood en kregen de rijtuigen een rode bies. In 2005-'06 wisselde de loc nogmaals van kleur. Dit keer werd ze ivoorwit met zwarte motorkap en bovendeksel. Tevens moesten vanwege ouderdomsverschijnselen grote delen van de neus worden vervangen. Daarbij verdwenen de derde schijnwerper, de baanruimer en de later aangebrachte Kever-richtingaanwijzers. Ook de patrijspoorten waren niet meer te redden; hun plaats werd ingenomen door roosters. De rijtuigen waren toen al donkergroen gespoten. De huidige eigenaren kregen de



Een van de vier dienstvaardige Porsche-locomotieven in Duitsland is te vinden in het Schlossgartenpark in Karlsruhe.
30 juni 2008.
Foto: Mark Blüschel.

Amsteltrein begin jaren negentig in handen. Ook de mid-getgolfbaan, het Putting Greens Amstelpark en de Galerie Papillon zijn in hun bezit. De Amsteltrein rijdt tussen 1 april en 1 oktober dagelijks tussen 10 en 18 uur en in de wintermaanden op woensdag, zaterdag en zondag tussen 11 en 18 uur. Een ritje duurt een kwartier en er wordt elk halfuur gereden; op drukke dagen zelfs om de twintig minuten.

Overgebleven locs

Naast de Amsterdamse Porsche-loc zijn in Duitsland nog vier exemplaren dienstvaardig. Twee daarvan zijn in Saarbrücken te vinden, waar ze nog steeds rijden op de Deutsch-Französische Gartenschau: al meer dan een halve eeuw lang! Wel heeft men enkele keren de motoren gewisseld. In 1970 maakten de originele krachtbronnen plaats voor VW Kever-motoren van 1300 en 1500 cc. Vijf jaar later werd een loc voorzien van een dieselmotor van het type dat Peugeot in de 404 leverde; in 1979 werd een modernere dieselmotor ingebouwd, eveneens van Peugeot, maar nu uit de 504. De andere loc kreeg in 1995 een 2800 cc-Deutz-dieselmotor met een vermogen van 40 kW. In 2005 werden nog twee locs gekocht, die tot het laatst in Hamburg hadden gereden. Zij zijn bestemd voor onderdelenvoorziening.

De Schlossgartenbahn in Karlsruhe heeft naast een stoom- en een diesellocomotief ook een Porsche-locomotief in bezit. Deze komt oorspronkelijk uit Saarbrücken en is, na een intermezzo in Hamburg, al sinds 1967 in Karlsruhe. De loc deed destijds samen met een uit Hamburg afkomstige trein

en twee nieuw geleverde dienst tijdens de plaatselijke *Bundestagschau*. Na afloop van het evenement verdwenen de beide nieuw gebouwde treinen uit Karlsruhe, maar de Hamburgse trein bleef echter tot 1975 en verhuisde toen naar Saarbrücken. Na zeven jaar verkocht men deze naar Beieren, waarna de trein uit het zicht verdween. De in Karlsruhe achtergebleven loc kwam in juni 2009 voor het eerst sinds vijftien jaar weer op de baan. De loc wordt af en toe ingezet. De vierde loc rijdt in het Rheinpark in Keulen, waar ter gelegenheid van de *Bundestagschau* in 1971 een twee kilometer lange spoorlijn was aangelegd. Het is waarschijnlijk overbodig te vermelden dat tijdens de tentoonstelling ook hier Porsche-treinen reden. Na afloop werd de spoorlijn verpacht en de treinen gingen terug naar Dortmund; voor het Rheinpark schafte men een zogenaamde Westerntrein aan. In 1981 kocht een particulier het spoorwagbedrijf en breidde het uit. Vier jaar later kwam een door Diema gebouwde diesellocomotief het materieelpark aanvullen en in 1992 werd een tweede Westerntrein gekocht. In 2001 werd een Porsche-loc uit de eerste serie verworven, die nog tot 1984 in Dortmund had gereden. Ze werd in de winter van 2001/02 gerestaureerd en in een rode kleur geschilderd. Verder bevindt zich nog een locomotief bij Grugabahn in Essen en één bij Intamin in Rüscheid, maar deze zijn niet dienstvaardig. De vier resterende locomotieven zijn in opdracht van Intamin, de latere exploitant van de spoorlijn in het Dortmundse Westfalenpark, gesloopt. En om het verhaal compleet te maken: in het Automuseum Prototyp in Hamburg heeft een (de?) gerestaureerde VW Kever-loc onderdak gevonden. Deze kon in 2004 na een advertentie op de veilingssite e-bay in slechte staat worden gekocht.

Met dank aan Wolfgang Schöneich en Dick Schooneveld.

amsteltrein.vpweb.nl
www.kleinbahn-im-rheinpark-koeln.de
www.schlossgartenbahn.de
www.prototyp-hamburg.de
www.switch-gmbh.com/us/dfg/index.html
www.youtube.com/watch?v=RZKc-biOW-c&feature=related
www.youtube.com/watch?v=Cbd_LH0_ewM&feature=related

Actuele situatie Porsche-locomotieven

locatie	aantal	opmerking
Amstelpark Amsterdam	1	eerste serie, dienstvaardig
Gruga Essen	1	eerste serie, niet dienstvaardig
Rheinpark Köln	1	eerste serie, dienstvaardig
Intamin Rüscheid	1	eerste serie, niet dienstvaardig
Saarbrücken	2	tweede serie, dienstvaardig
Saarbrücken	2	derde serie, niet dienstvaardig
Karlsruhe	1	tweede serie, dienstvaardig
Beieren (?)	1	derde serie, niet dienstvaardig
Intamin	4	derde serie, gesloopt