Rail

belevenissen

Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen

Een uitgave van de NVBS-afdeling Zeeland

Aflevering: 3

Datum: 2 juli 2021

Aan deze uitgave werkten mee:

Jan Willem Afink

Sjoerd Ghijsen

Kees Wijnnobel

Dènis Baarends

NVBS-AFDELING ZEELAND

E-mailadres: zeeland@nvbs.com
Website NVBS:
https://www.nvbs.com/

Sjoerd Ghijsen

De bouw van station Vlissingen (haven) in HO

Na bestudering en het naslaan van allerlei informatie ("De Zeeuwse lijn" van Jan van der Male was nog niet verschenen) bouwde ik in HO station Vlissingen na met een eigen interpretatie van de haven / Sloegebied.

Ik situeerde de baan rond de jaren '70 en '80. De Zeeuwse lijn omvat in die tijd vele treinbewegingen - zoals rijwieltreinen - en met de industrie van Hoechst/ Thermphos en Pechiney – later Zalco- ook een rijk aanbod van goederenvervoer. Behalve materieel '46 en '54 kende het toenmalige spoorboekje ook getrokken treinen met Plan E en later ICR.

De 'Badehosezug' of 'Bikini expres' op zaterdag vormde een internationale bijdrage t.b.v. de Duitse badgasten.

Er bestaat geen model van het station Vlissingen in HO, dus fotografeerde ik het station en nam zo goed mogelijk de maten op. Het resultaat was een imitatie die - in elke geval bij mij - tot de verbeelding sprak en veel inspiratie gaf om het emplacement na te bouwen. De boot naar Breskens vormde een mooi decorstuk en was met het Havenplein één geheel die de werkelijkheid moest benaderen.

Het eigenlijke gebouw heb ik uit karton vervaardigd met kozijnen en deuren uit de rommeldoos. De gevelklok was een geelkoperen werkend miniatuurklokje dat ik ooit kreeg als relatiegeschenk. De kleuren zijn zoveel mogelijk afgeleid van het werkelijke pand. De vrouwenbeelden in/op de gevel van kunstenaar Jo Uiterwaal heb ik bijeengezocht in de kloosterwinkel van de Abdij Maria Laach in Duitsland. Qua formaat pasten ze goed op de gevel, na te zijn bewerkt. De perronkappen zijn oorspronkelijk van Pola. Deze zijn na te zijn geschilderd en bewerkt van verlichting voorzien. Het station heb ik ooit verkocht - ik weet niet meer aan wie. Misschien iets voor Markenburg om dit op schaal uit te brengen ?

De haven van Vlissingen

De haven is een mix van de binnen- en buitenhaven met knipoog naar het huidige Sloegebied. Ik vindt het interessant om in treinsamenstellingen te rijden zoals deze zich voordeden : "de Fosfortrein" , de gastreinen met de witte drukketelwagens, de cellulosetreinen naar Oostenrijk en de kolentreinen van/naar OVET.

De foto's geven een indruk van de opbouw rond het stations- en havengebied. De baan is helaas niet afgebouwd wegens verhuizing naar Zeeland.

Aangezien ik nu een appartement bewoon ben ik overgestapt naar spoor N.

De vuurtoren van Adriaan Cornelis van Loo op het Keizersbolwerk heb ik met materialen uit de rommeldoos nagebouwd. Ik vind het een kenmerkend beeld voor Vlissingen. Het doet nog dienst als havenlicht en sectorlicht. Michiel de Ruyter (een gemodificeerd standbeeld van W.A Mozart!) completeert het Havenplein.

Jan Willem Afink

Umicore (Zinkwit) te Eijsden

Rond 1990 kwam ik voor mijn werkzaamheden bij Gouda Vuurvast ook bij Umicore, vroeger bekend als Zinkwit. De eerste zinkwitfabriek in Eijsden werd in 1870 opgericht door de Belgische ingenieur Georges Rocour. Op een studiereis door de Verenigde Staten had hij het *Wetherill-procedé* leren kennen, een voor die tijd moderne wijze om zinkwit te produceren. Hiermee kon zinkwit rechtstreeks gewonnen worden uit het zinkerts. Het zinkwit werd als pigment gebruikt in de verf- en rubberindustrie (bron: Wikipedia).

In de vele jaren dat ik er gewerkt had, kwam ik wel oude spoorrails tegen, maar geen trein. Op een dag liep ik een oud gediende tegen het lijf en die vertelde mij, dat er ergens achter op het terrein nog een oude locomotief zou moeten staan. Ik heb alles laten vallen en ben op onderzoek uitgegaan, en dit was het resultaat:

Deutz locomotief 55770 van Zinkwit in Eijsden heeft betere tijden gekend…

De fabrieksplaat van de Deutz 55770. De locomotief is in 1954 gebouwd.

Gezicht van de voorzijde van Deutz locomotief 55770 van Zinkwit in Eijsden

Fragment uit een film over het 50-jarig bestaan van Zinkwit in 1920. Links is ook het smalspoor van de fabriek te zien. Bron: website van de Stichting Eijsdens Verleden

De locomotief staat nog op rails. Achter de loc ligt de spoorlijn Maastricht-Luik, en tevens ligt achter de locomotief (niet zichtbaar) station Eijsden. Een jaar later was alles verdwenen. We praten dan ongeveer over 1990.

.

Kees Wijnnobel

De route van 30 maart 1924 tot 5 mei 1925.

Hoek van Holland – Boekarest via Berlijn en Lemberg, een tijdelijke verbinding

Volgend op de bezetting van het Rijnland door de Franse en Belgische troepen in januari 1923, werd het spoorwegverkeer door Duitsland flink ontregeld. Voor diverse lange afstandsverbindingen werden na enige tijd omleidingsroutes ingesteld en zo verscheen onderstaande verbinding voor het eerst in de VPM (Voorschriften omtrent het gebruik van Personenmaterieel) van 30 maart 1924:

Hoek v. Holland*—Boekarest over Rotterdam D.P.—Oldenzaal—Hannover—Berlin Schl. Bf.—Breslau—Katowice—Lwow—Grigore-Ghica Voda—Cernauti.	D **171**—D 171—D 41—505—301—52—79—78—13. — 14—77—80—51—102—506—D 62—D 42—D 172—D **172**.	ABd.	6	3 Ned. Spw. en 3 Rum. Spw.	2204 en Rum. koersb	* Ma. Rtp.—Boekarest en Zo. Boekarest—Rtp.

Volgens de dienstregeling van 30 maart 1924 was het vertrek uit Hoek van Holland om 07:13 in aansluiting op de nachtboot uit Engeland, Rotterdam DP om 07:55, aankomst in Berlijn Schlesischer Bf om 21:18, vertrek uit Berlijn om 23:03 met stops in Breslau om 05:25, Beuthen 09:37, Kattowitz 10:35, Lemberg (Lwow) 19:10 en aankomst te Boekarest om 05:45 de volgende ochtend. Totale reistijd, rekening houdend met tijdverschillen in de landen onderweg, ruim 45 uur. (Bron NVBS). Zou het in deze tijd nog steeds mogelijk zijn om in dezelfde tijd, dezelfde route af te leggen?

Dat wordt lastig aangezien er in de tussenliggende jaren veel veranderd is. Zo is Hoek van Holland al enige jaren niet meer per trein bereikbaar, zijn de stations in Berlijn inmiddels verdwenen en nu vervangen door Berlin Hbf en Berlin Ost, voert de snelste route van Berlijn naar Breslau nu via Frankfurt a/d Oder en waar destijds Grigore-Ghica Voda het Pools – Roemeense grensstation was, ligt dit plaatsje nu in Ukraine waar het normaalspoor uit de jaren tot de tweede wereldoorlog tussen Przemysl (Polen) en Vadul-Siret (Ukraine) plaats heeft gemaakt voor breedspoor. Het wordt een reis met hindernissen, dat is duidelijk.

De afgelopen jaren heb ik een paar keer op delen van deze route gereisd. Met overstappen en regelmatig een pauze onderweg, doorgaande rijtuigen zijn op deze route sporadisch te vinden.

Hoek van Holland met een herinnering aan de Rheingold, April 1978. De tijden dat vanuit de Hoek talloze bestemmingen in Europa konden worden bereikt ligt alweer jaren achter ons.

Tegenwoordig is er een regelmatige dienst Amsterdam – Berlijn vv, zonder koersrijtuigen maar nog wel met lokwissel aan de grens. Bentheim, april 2018, de IC uit Berlijn met op de lok de tekst: De toekomst is voor de trein. DB liep toen al vooruit op het in 2021 door de EU uitgeroepen Europees Jaar van het Spoor.

Berlijn, augustus 1974. Lok 03 2269-3 voor een internationale trein naar Moskou. Let op het grotere profiel van de rijtuigen.

Aankomst in Krakow Glowny van de sneltrein uit Przemysl met doorgaande rijtuigen uit Lviv. Zomer 2013. Merk op dat deze rijtuigen voorzien zijn van de klauwkoppeling die in Ukraine gebruikt wordt.

Aankomst van de trein uit Krakow onder de kap van het station van Lviv. De loc is bijna even groot als de beide rijtuigen waaruit de trein bestaat. Juli 2016

De doorgaande trein Chernivtsi – Odesa staat in Ivano Frankivsk gereed voor vertrek. Juli 2016.

Duiven vliegen verschrikt weg als de vertraagde trein uit Minsk met bestemming Varna, waar een koersrijtuig uit Kyiv in mee loopt, het station van Ivano Frankivsk binnendendert. Juli 2018

In Chernivtsi staat de stoptrein gereed met bestemming Vadul-Siret, aan de Roemeense grens. 2016

Van de doorgaande rijtuigen worden in Vadul-Siret de breedspoordraaistellen verwisseld voor normaalspoordraaistellen. Na een oponthoud van een paar uur kan de reis naar Varna worden voortgezet. Juli 2018.

Uit Boekarest is de ochtendtrein in Suceava aangekomen. Op zondagen loopt in deze trein een doorgaand rijtuig Boekarest – Kyiv mee. Twee Roemeense rijtuigen gaan ook door tot het Ukrainse grensstation Vadul -Siret en keren in de middag weer terug naar Boekarest.

De ochtend sneltrein van Suceava naar Boekarest maakt een stop in Adjud. Mei 2015.

Boekarest, juni 2019. Dieseltrein van de regionale vervoerder TFC uit Tirgoviste is zojuist in Boekarest Gara Nord aangekomen. Uiteindelijk is het ook nu (weer) mogelijk om uit Nederland afkomstig materieel in Roemenië aan te treffen.

Toegift.

Hongaarse materieel tot in de Ukraine. Het doorgaand rijtuig Mukachevo – Budapest staat gereed voor vertrek op het normaalspoor gedeelte van het station Mukachevo. Juni 2019.

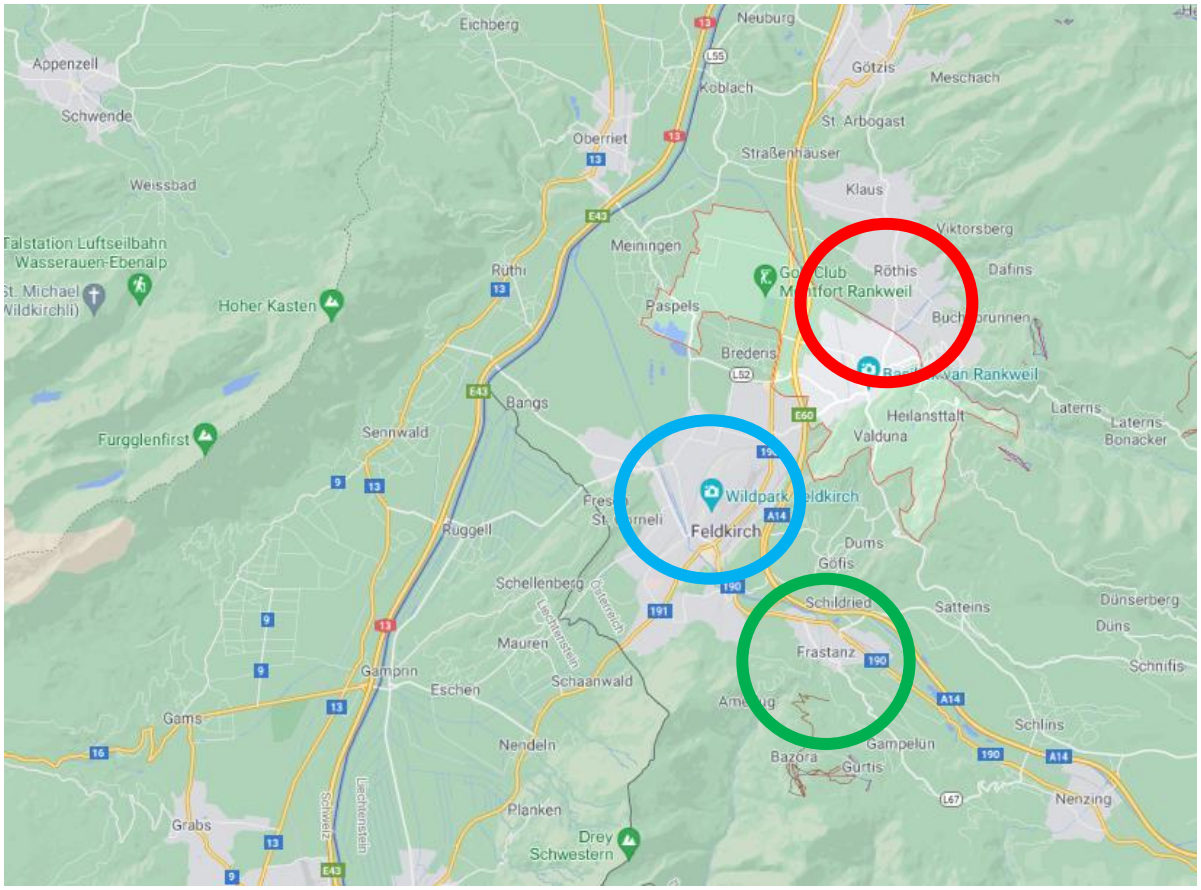
De spoorlijn Mukachevo – Chop is uitgevoerd in gestrengeld spoor. Breedspoor en normaalspoor om de treindienst uit te kunnen voeren.

Dènis Baarends

Straßenrollers in Oostenrijk

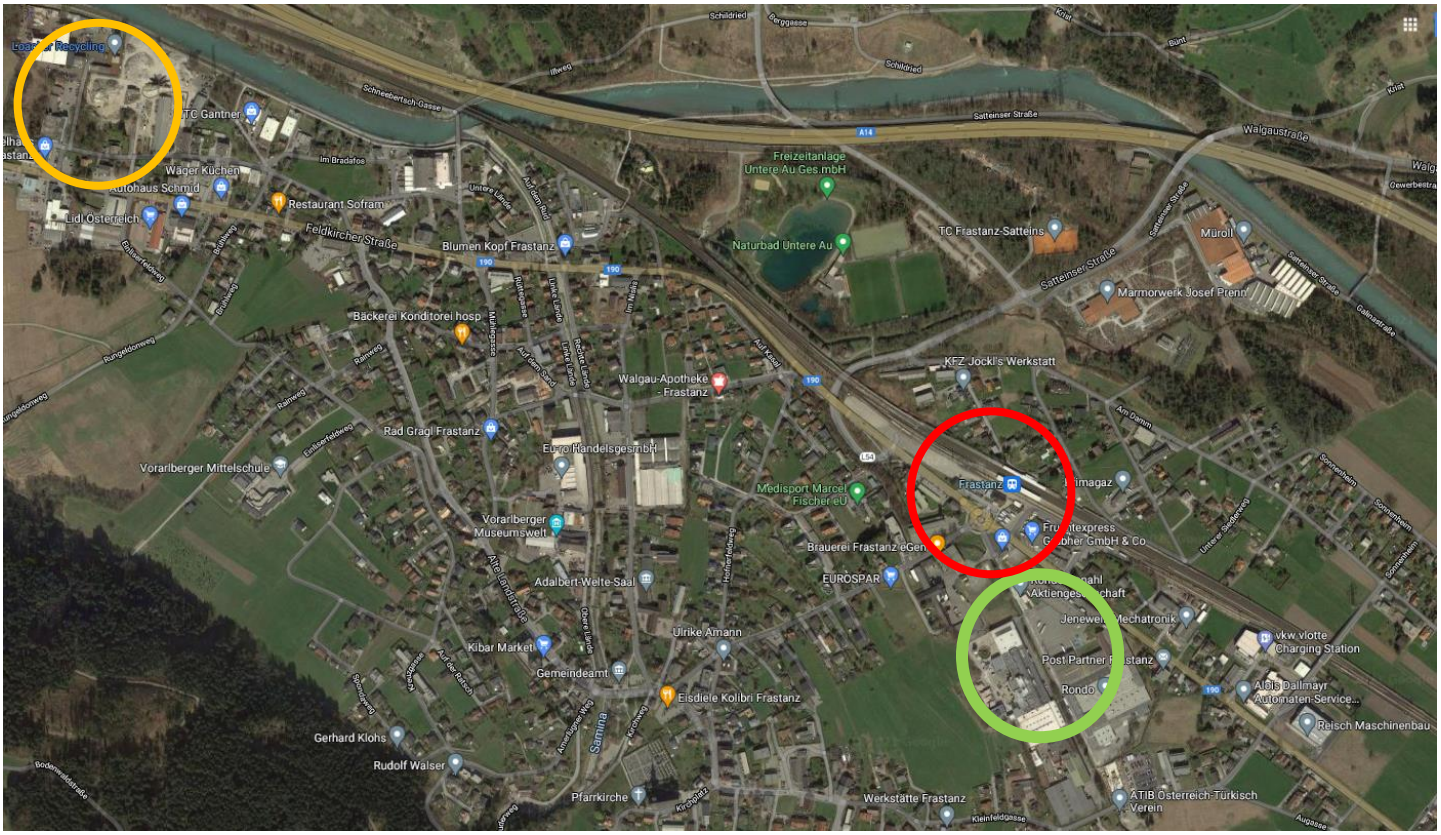
Mijn railbelevenissen op smalspoorgebied brachten me eind jaren ‘80 naast Oostenrijk ook naar Zwitserland, waar talloze particuliere maatschappijen in de diverse kantons actief waren in zowel personen- als goederenvervoer.

Omdat de accommodaties in Oostenrijk behoorlijk goedkoper waren dan in Zwitserland had ik besloten om een Gasthof in het stadje Rankweil te boeken (rode cirkel), in de Oostenrijkse deelstaat Vorarlberg, ten noordoosten van Feldkirch (blauwe cirkel). Via Feldkirch – Schaan-Vaduz (in Liechtenstein) kwam je uiteindelijk na een uur treinen in Buchs SG – Zwitserland terecht.



Vanuit Feldkirch kon je ook richting Bludenz, voor bijvoorbeeld een bezoek aan de Montafonerbahn. Onderweg daarnaartoe passeer je station Frastanz (groene cirkel), en het viel me op dat daar veel activiteiten waren van diverse zogenaamde Straßenrollers. In Duitsland is deze vorm meer bekend onder de naam Culemeyer, een uitvinding in 1930 van Johann Culemeyer om middels een transportwagen spoorwegwagons of zware transporten naar fabrieken en bedrijven te brengen zonder spooraansluiting. Binnen de logistiek valt deze vorm van transport onder het gecombineerde ladingsverkeer .

Tot begin jaren ‘90 waren er in Oostenrijk op diverse stations Straßenrollers actief, naast Frastanz bijvoorbeeld ook in Rankweil, Worgl, Vocklabruck, en Wels.



Op bovenstaande luchtfoto (bron: Google Maps) zien we station Frastanz (rode cirkel) waarvandaan er 2 klanten middels Straßenrollers werden bediend, te weten de vlakbij het station gelegen papierfabriek Rondo Ganahl (groene cirkel) en de schroothandelaar Loacker Recycling (gele cirkel), op 1,5 kilometer van het station gelegen. Waarschijnlijk was het of bouwtechnisch niet mogelijk of het bedienen van de papierfabriek per Straßenroller was goedkoper dan het aanleggen van een spooraansluiting naar de slechts 150 meter verderop gelegen fabriek.

Op station Frastanz is een ÖBB MAN Tornado druk bezig om een E-tje (hoge 2-assige open bakwagon) via wat rangeerwerk gereed te maken voor Straßenroller transport naar schroothandelaar Loacker Recycling, waar de wagon beladen zal worden met schroot. Het is een rit van ongeveer 1,5 kilometer voordat de schroothandel wordt bereikt.

Een andere Straßenroller – klant in Frastanz was de papierfabriek Rondo Ganahl. De papierfabriek had zowel aanvoer- als afvoer van goederen. Samen met schroothandelaar Loacker Recycling waren ze goed voor zo'n 15 wagons per dag.

De papierfabriek had aanvoer van balen oud papier, wat weer gebruikt werd voor de papierproductie, en zo te zien valt er weleens wat naast de wagon.

Bij sommige bedrijven lag een stuk spoor waar men tijdens het laden en lossen de wagon kon neerzetten, zodat de Straßenroller weer ingezet kon worden voor andere transporten. Soms liet men de wagon op de Straßenroller staan omdat het laden of lossen relatief snel gebeurd was, en men zo weer redelijk snel terug kon rijden naar het station. Op station Frastanz waren zeker 3 Straßenrollers actief.

Eenmaal terug op het station Frastanz wordt de geloste wagon vanaf de Straßenroller weer terug op het spoor gezet.

Daarna is het de beurt om een volgende gesloten lege wagon naar de papierfabriek te rijden, die vervolgens wordt beladen met....

....rollen papier.

Nadat de schuifdeur is gesloten brengt de MAN-trekker de beladen wagon weer naar het station waar deze vervolgens wordt gelost vanaf de Straßenroller weer terug op het spoor.

Aan het eind van de jaren ‘90 waren er nog zo’n 8 stations in Oostenrijk die de Straßenroller service aanboden, niet lang daarna is deze dienstverlening beëindigd.

Wat kunnen we anno 2021 nog terugvinden van deze vorm van transport ? Wel, als we via Google Maps inzoomen op station Rankweil (linksonder) en Frastanz (rechtsonder) kunnen we nog steeds de sporen zien van de rubberen banden die de Straßenrollers daar gemaakt hebben, als een soort stille getuige van tijden waarin deze vorm van transport nog volop was aan te treffen op deze stations.

(bron: Google Maps – station Rankweil en station Frastanz – losweg)

ÖBB Straßenroller in model

Fabrikant Wiking heeft onder catalogusnummer 59002 in 2017 een HO model van een ÖBB Straßenroller uitgebracht.

Het copyright van foto’s en tekst berust bij de inzenders,

die ook inhoudelijk verantwoordelijk zijn (tenzij anders vermeld)