Rail

belevenissen

Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen

Een uitgave van de NVBS-afdeling Zeeland

Aflevering: 2

Datum: 4 juni 2021

Verschijnt in coronatijd

Aan deze uitgave werkten mee:

Jan Willem Afink

Sjoerd Ghijsen

Dènis Baarends

NVBS-AFDELING ZEELAND

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

Sjoerd Ghijsen

Autoslaaptrein 1985- 2011 : 21 keer gingen wij mee naar het zuiden (update)

De treinen en de route

De autoslaaptrein vertrok in 1966 voor 't eerst vanuit Nederland. De eerste trip was met de 'Zonexpres' die werd vergezeld door enkele autowagens naar Avignon. Bijzonder in deze trein was de aanwezigheid het "Pistoiesi" restauratie-rijtuig CIWL 2974(?) -ex FS met 'warme keuken' en aangepast in oranje (eurofima) kleur in de WL werkplaats in Oostende.

Foto links : 1990 – interieur slaapwagen – TEN 7187- 72-70-761-5 – Restaurant WR 29742

Foto rechts: 1992 's-Hertogenbosch autoslaaptrein – laden van auto's o.a. voor het TV-programma de Stoel

De slaap- lig en restauratierijtuigen werden in de middag schoongemaakt en bevoorraad op de sporen ten zuiden van het station in het verlengde van het autolaadperron in ’s-Hertogenbosch . Ook het personeel kwam hier aan boord.

Met een ‘Hippel’ werden deze op het vertrekspoor gerangeerd. Dit rangeren werd later overgenomen door de ACTS V60 /6004 en de 504 van EETC. Later kwamen de rijtuigen vanaf de Watergraafsmeer . In ’s-Hertogenbosch werden ze gecombineerd met de beladen autowagens.

“De Stoel” NCRV programma 1992 – op weg naar het zuiden

Treinsamenstelling

De samenstelling van de trein bestond uit 15 of 16 rijtuigen die in de loop der jaren nogal eens wijzigden ; bijvoorbeeld in 1992 de TAC 1379 naar Fréjus- St. Raphael : B10c10 DEV van de SNCF, B10c10ux en B9c9 en een WR van de NMBS, een VL T(en)2 van de SNCF, 2 VL MU van de FS en dan 7 tot 9 DD van de NMBS of TA60 en LE autowagens van de SNCF en zelfs DDm wagens van de FS. De TAC 1331 naar Biarritz bestond met voornoemde autowagens uit: 2 WLAB (MU) slaapwagens en een WR 61 restauratierijtuig van NS, 2 of 3 Bcm 61 en 2 Bc9 ligrijtuigen van SNCF.

Toen EETC de autoslaaptreinen overnam werden er facultatief rijtuigen bijgeplaatst : het van oorsprong in 1970 voor de SNCF gebouwde Gril-expres rijtuig, nu : Buffetrijtuig 61 84 09- 70 020-9 en/of het van oorsprong Duitse postrijtuig, nu : fietsenrijtuig DF 61 84 09-70 051-2. De eerste jaren stond er een loc 1000 (heb ik één keer meegemaakt) 1200, 1100 of 1300 voor de trein. Later een 16/1700.

Foto links: 1961 – Meester op de bok van de 1200 bij vertrek van de autoslaaptrein in ’s-Hertogenbosch

Foto rechts: 1992 – Liège Bressoux bijplaatsen van ligrijtuigen Bcm 61 NMBS in de autoslaaptrein

Jan Willem Afink

De suikerfabriek te Roosendaal

Waren we in de eerste aflevering van Railbelevenissen ver van huis in Saudi-Arabië, ditmaal blijven we wat dichter bij huis. In 1983 ben ik overgestapt naar een ovenbouwfirma, Gouda Vuurvast, Nederlands belangrijkste producent voor vuurvaste materialen. We maakten zelf de materialen en bouwden ook zelf bij de klanten.

Dit gebeurde over heel de wereld (zelfs in Australië kwamen we, bij een aluminiumbedrijf daar mochten alle soorten stenen ingebouwd worden, mits ze maar uit Gouda kwamen !!!)

Zo was ik in 1983 werkzaam in de suikerfabriek in Roosendaal (reeds gesloopt).

Op het terrein van de Suiker Unie te Roosendaal staan Orenstein & Koppel locs 2 en 1 (achter) gebroederlijk te wachten op een volgende inzet.

Elk jaar in de zomer repareerden wij de kalktoren en bijbehorende ovens.

Dit gebeurde nooit in de wintermaanden, want dan liep de bietencampagne.

Op de meeste bedrijven waar wij werkten is fotograferen ten strengste verboden, maar bij de Suiker Unie te Roosendaal was het geen probleem.

Zicht op een deel van het emplacement van Suiker Unie te Roosendaal. De bieten die in Roosendaal verwerkt werden kwamen per spoor vanuit het Limburgse Nuth. In het begin in 2-assige E-tjes (hoge open bakwagens), kolenwagens die na het sluiten van de kolenmijnen in Limburg voor ander vervoer werden ingezet, en later werden ook onder meer de blauwe Eanos-en ingezet. De laatste bietentrein met suikerbieten vanuit Nuth naar Roosendaal reed in 1995.

Een foto van het emplacement van de Suiker Unie te Roosendaal, maar dan zo'n 10 jaar eerder, in oktober 1973 (foto Nederlandse Spoorwegen – bron het Utrechts archief)

Op het terrein was ook deze rangeerrobot te vinden.

Er is verder weinig over bekend, waarschijnlijk werd deze ingezet bij het verplaatsen van de geloste bietenwagens.

In het boek “Industrielocomotieven” van Henk Kolkman is naast de al beschreven twee Orenstein & Koppel locjes niets te lezen over een ander vorm van tractie bij de Suiker Unie te Roosendaal.

Misschien dat iemand van onze lezers meer informatie heeft ?

.

Dènis Baarends

Goederenverkeer op de Zillertalbahn – toen en nu

Smalspoorwegen (een smaller spoor dan de in Europa gebruikelijke 1435 mm) hebben altijd al een enorme aantrekkingskracht op mij gehad. In Duitsland, maar vooral in Oostenrijk en Zwitserland zijn deze aan te treffen. Eén van de bekendste in Oostenrijk is de Zillertalbahn in de deelstaat Tirol. De Zillertalbahn is een 760 mm smalspoorlijn die begint in Jenbach, waar aansluiting is op de normaalsporige staatsbaan, de ÖBB, en gaat dan via Strass im Zillertal en Fügen-Hart naar het eindpunt Mayrhofen, wat 31,7 kilometer verderop ligt.

Wachtend op een laatste passagier staat de trein gereed te Fügen-Hart voor vertrek richting Jenbach. Diesellok D16 is uitgedost met een reclame voor de roofvogelshows op de Ahornbühne. Deze trein is in HOe modelspoor (schaal 1:87) door Liliput uitgebracht.

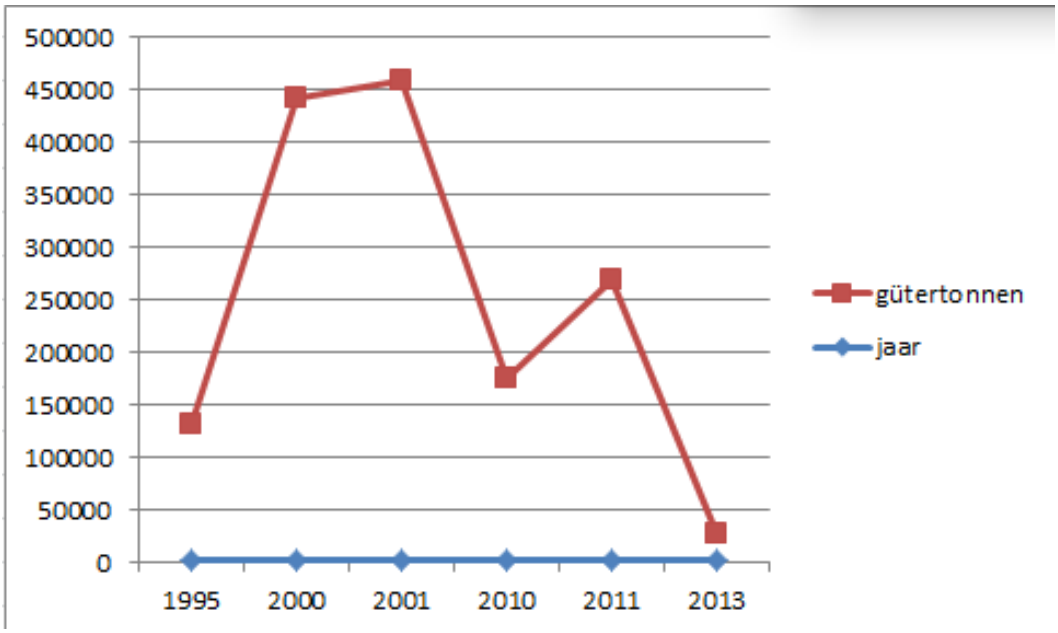
Goederenverkeer

Al vanaf de opening rond 1900 speelt het goederenvervoer een belangrijke (financiële) rol bij de Zillertalbahn. In het begin vooral magnesiet uit Tux, daarna, in de jaren zestig speelde het vervoer van bouwmaterialen voor een waterkracht-centrale bij Mayrhofen een grote rol, zo werd tijdens deze bouw alleen al 325.000 ton cement per spoor aangevoerd.

Later, in de jaren tachtig speelde het strovervoer in de zomermaanden een grote rol, totdat de EU-subsidie op stro kwam te vervallen en ook dit vervoer ten einde kwam. Daarna heeft de Zillertalbahn het vooral van de zagerijen langs de lijn moeten hebben qua het vervoer van boomstammen en gezaagd hout.

Diesellok VL23 bedient de aansluiting van zagerij Kolbitsch in Schlitters
Door het grote vervoersaanbod in die jaren had de Zillertalbahn deze lok gehuurd van de Steiermarkische Landesbahnen (StLB)

In het laatste decennium van de 20^{e} eeuw waren er twee grote houtzagerijen die hun producten lieten aan- en afvoeren via de Zillertalbahn. Zagerij Kolbitsch in Schlitters (heeft in 2008 zijn activiteiten gestaakt als gevolg van de financiële crisis) en zagerij Binder Holz in Fügen-Hart.



In bovenstaande grafiek is het goederenvervoer over een aantal jaren weergegeven. Op het hoogtepunt bedroeg het vervoer zelfs 456.043 ton (in 2001), een geweldige prestatie voor een smalspoorlijn, als we weten dat al het goederenverkeer op de Zillertalbahn plaatsvind met behulp van rollwagens, zie de afbeelding hieronder. Hierbij worden de normaalsporige wagons op smalspoor rollwagens beladen (in Jenbach), en vervolgens als een soort Huckepack-trein vervoerd, waar, na het laden en lossen de hele procedure omgekeerd gevolgd wordt. Dit zogenaamde “aufschemeln” is behoorlijk arbeidsintensief (en dus duur).

In de grafiek op de vorige bladzijde zien we dat het aantal vervoerde goederentonnen in 2013 bijna tot nul werd gereduceerd. Oorzaak: de ÖBB (Rail Cargo Austria) verhoogde haar tarieven, en mede door het arbeidsintensieve "aufschemeln" van de normaalspoor wagons op de smalsporige rollwagens werd het voor houtzagerij Binder goedkoper om per vrachtauto te vervoeren.

Beladen houttrein in station Fügen-Hart met locomotief VL 23. De loc is omgelopen en zal vervolgens de beladen trein het terrein van houtzagerij Binder opduwen (een deel van de zagerij is links naast de loc te zien)

Na meer dan 7 jaar weer goederenverkeer op Zillertalbahn

De deelstaat Tirol, de Zillertalbahn en zagerij Binder kondigden afgelopen maand mei 2021 aan dat er vanaf 17 mei weer opnieuw goederenverkeer op de Zillertalbahn zou gaan plaatsvinden. Dankzij de firma Innofreight zijn er speciale houtcontainers ontwikkeld die met een vast frame op de rollwagens van de Zillertalbahn gemonteerd worden. Er zijn 3 treinsets van elk 10 rollwagens omgebouwd, die per jaar 20.000 vrachtwagenritten moeten besparen. De firma Binderholz heeft voor € 1,5 miljoen bijgedragen aan het project, de Zillertalbahn investeerde € 1,0 miljoen, zo worden de sporen zowel te Jenbach alsmede op het terrein van zagerij Binder aangepast (in totaal 2,8 km spoor en 11 wissels), en is er een normaalsporige rangeerrobot aangeschaft voor het rangeerwerk te Jenbach.

Tussen Binder Holz en de Zillertalbahn is een 10 jarig vervoerscontract afgesloten. In de nabije toekomst wordt ook gekeken om het vervoer van gezaagd hout vanaf de zagerij naar Jenbach weer op te pakken. Hiervoor zijn nog rollwagens beschikbaar, en ook de “rollwagenrampe” in Jenbach blijft hiervoor aanwezig en wordt niet afgebroken bij de emplacementswijzigingen.

Omdat de Zillertalbahn thans geen locomotieven meer “over” heeft voor het goederenvervoer, heeft men 2 locs gehuurd van andere smalspoorlijnen, te weten de VS 73 (ex ÖBB 2095.06) van de Pinzgauer Lokalbahn en de VL 23 van de Steiermärkischen Landesbahnen. Over 3 jaar heeft men wel eigen locs tot de beschikking, wanneer het de bedoeling is dat er waterstoftreinen op de Zillertalbahn gaan rijden, en de locs niet meer nodig zijn in het reizigersverkeer.

Met de komst van de VS 73 van de Pinzgauer Lokalbahn rijdt er voor het eerst een dieselloc van de voormalige serie 2095 van de ÖBB op de Zillertalbahn.

De eerste proeftrein op 22 april 2021 met aangepaste wagons op weg naar zagerij Binder te Fügen-Hart. Net als 7 jaar geleden heeft de Zillertalbahn weer opnieuw diesellok VL 23, van de StLB ingehuurd, nu in een aangepast jasje horende bij vervoersmaatschappij Steiermark Bahn (foto: Innofreight)

Zowel vanuit de Pinzgauer Lokalbahn alsmede vanuit de Murtalbahn is er interesse in deze nieuwe manier van houtvervoer per spoor. Het meest concreet is dit op de Murtalbahn waar er een onderzoek “Smarte Holzlogistik” wordt uitgevoerd om te kijken of het mogelijk is om zo’n 30.000 ton hout van het wegvervoer over te hevelen naar het (smal) spoor van de Murtalbahn.

Een uit 10 rollwagens bestaande houttrein op het terrein van Binder Holz. Per dag moeten er 3 van dergelijke treinen gaan rijden, met in totaal, zoals vroeger, zo'n 300.000 ton vracht per jaar. Elke trein is zo'n 150 meter lang en 4 meter hoog.

Met grote kranen worden de wagons in Jenbach geladen en in Fügen weer gelost

(foto boven: Zillertaler Zeitung - foto onder: Land Tirol)

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

die ook inhoudelijk verantwoordelijk zijn (tenzij anders vermeld)