Rail

belevenissen

Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen

Een uitgave van de NVBS-afdeling Zeeland

Aflevering: 1

Datum: 7 mei 2021

Verschijnt in coronatijd

Aan deze uitgave werkten mee:

Jan Willem Afink

Sjoerd Ghijsen

Dènis Baarends

NVBS-AFDELING ZEELAND

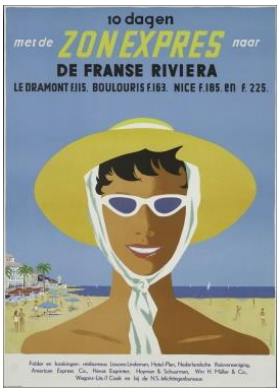
E-mailadres: zeeland@nvbs.com
Website NVBS: http://www.nvbs.com

Sjoerd Ghijsen

Autoslaaptrein 1985- 2011 : 21 keer gingen wij mee naar het zuiden.

De treinen en de route

De autoslaaptrein vertrok in 1966 voor het eerst vanuit Nederland. Vanaf 1985 tot 2011 heb ik bijna jaarlijks gebruik gemaakt van deze prettige manier van vervoer. Aanvankelijk om 'tijd te winnen': je reisde 's nachts en won dus een vakantiedag. De eerste trip was met de 'Zonexpres' die werd vergezeld door enkele autowagens naar Avignon.



Het was de voorpret, de reis (per auto) naar 's-Hertogenbosch en een meestal zonnige vrijdagmiddag die deze vorm van vervoer zo aantrekkelijk maakte.

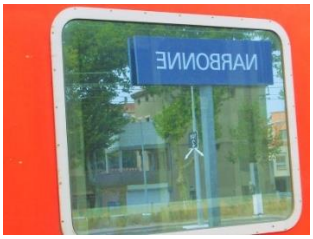
In 's - Hertogenbosch vertrok de trein rond 16 of 18 uur vanaf spoor 1, nadat de slaap- lig- en restauratierijtuigen vanaf de Watergraafsmeer waren gecombineerd met de beladen autowagens in 's-Hertogenbosch. De trein bestond uit 15 of 16 rijtuigen: 7 Az-autotransporters, 6 x couchettes, 1 of 2 slaapwagens en 1 x restauratiewagen. De eerste jaren stond er een loc 1200, 1100 of 1300 voor de trein. Later een 16/1700. In 's-Hertogenbosch werd er gerangeerd met een Hippel serie 600.

De route ging meestal via Maastricht (locwissel met een Belgische HLD 62/63 of HLD 55, later een E lok reeks 23 of 27), door de Ardennen over Angleur, Gouvy en Ettelbrück naar Luxemburg stad.

Hier vond in het begin van de avond de locwissel plaats met een Franse 25Kv loc BB 15000 en later een Sybic - soms ook in Thionville. Een enkele keer werd via Roosendaal-Essen gereden bij stremming of werkzaamheden.

Over Thionville, Metz, Dijon en Lyon werd vroeg in de ochtend het zuiden bereikt en in Avignon konden wij van boord (Avignon Sud) , of doorreizen naar Fréjus St. Raphaël (treinnummer 9171) of Narbonne /Cerbère/ Port Bou met treinnummer 9075/1335. Al deze eindbestemmingen hebben wij diverse keren bereikt.

De autoslaaptrein die wij namen naar Biarritz treinnummer 9131/1331 reed het traject via Maastricht- Namen en Jeumont. In deze laatste plaats vond de locwissel met de SNCF machine plaats. 's Nachts reed de trein non-stop naar Bordeaux via de ceinture van Parijs – Orléans – Poitiers



Na het verdwijnen van de autoslaaptreinen vanuit Nederland vertrokken wij vanuit Düsseldorf met DB Autozug - treinummer 13371 .

Deze route was minstens zo boeiend als door België en Frankrijk . Door het Rijndal via Koblenz naar Mainz en Neu Isenburg in het vallende avondlicht – gezeten in het restauratierijtuig aan een volwaardig diner- was spectaculair. Deze reis voerde via de Lötschbergtunnel, Brig en de Simplontunnel (CH) naar Domodossola in Italië. De locwissel was niet nodig, want de trein reed vanaf Basel tot Alessandria (I) met een MS loc van SBB/CFF serie E 484 .

Diner

Altijd een feest: nadat de auto op de trein was gereden – meestal deed je dit zelf- ook naar het 'bovendek'- , later om veiligheidsredenen door personeel - instappen in 's - Hertogenbosch, installeren in het slaaprijtuig: 2/3 privé (slaap)plaatsen en de voorbereiding voor het diner in het restauratierijtuig. Er werd gedineerd in twee of drie shifts. Vóór aanvang liep één van de obers met een koperen bel door de trein om de shift aan te kondigen. In de eerste shift (18.00 u) had je soms het toetje al op voordat de trein vertrok. In de laatste shift (21.30 u) had je onbeperkt tijd om te genieten tijdens het diner van het magnifieke uitzicht.

De menukaart was altijd goed verzorgd en uitgebreid. In de beginjaren werd er nog vers gekookt in de keuken. Een tweetal koks in vol ornaat verzorgden de gerechten en obers in witte tenue serveerden aan tafel. De menukaart voorzag in keuze tussen vis- en vleesgerechten, vaak met uitbundig Franse benamingen bijvoorbeeld ‘Salade de Montparnasse’, ‘Véloute Lorette’, ‘Medaillons de Train Blue’ of een ‘Dindonneau á la Catelane’. En wat dacht u van een ‘Tournedos de porc á la sauce provencale et olives noires’ of de’ Éscalope de saumon á l’aneth’. Ja, het was goed toeven in de restauratie. Curieus op de menukaart was het aanbod van sigaretten tegen banderolprijs.

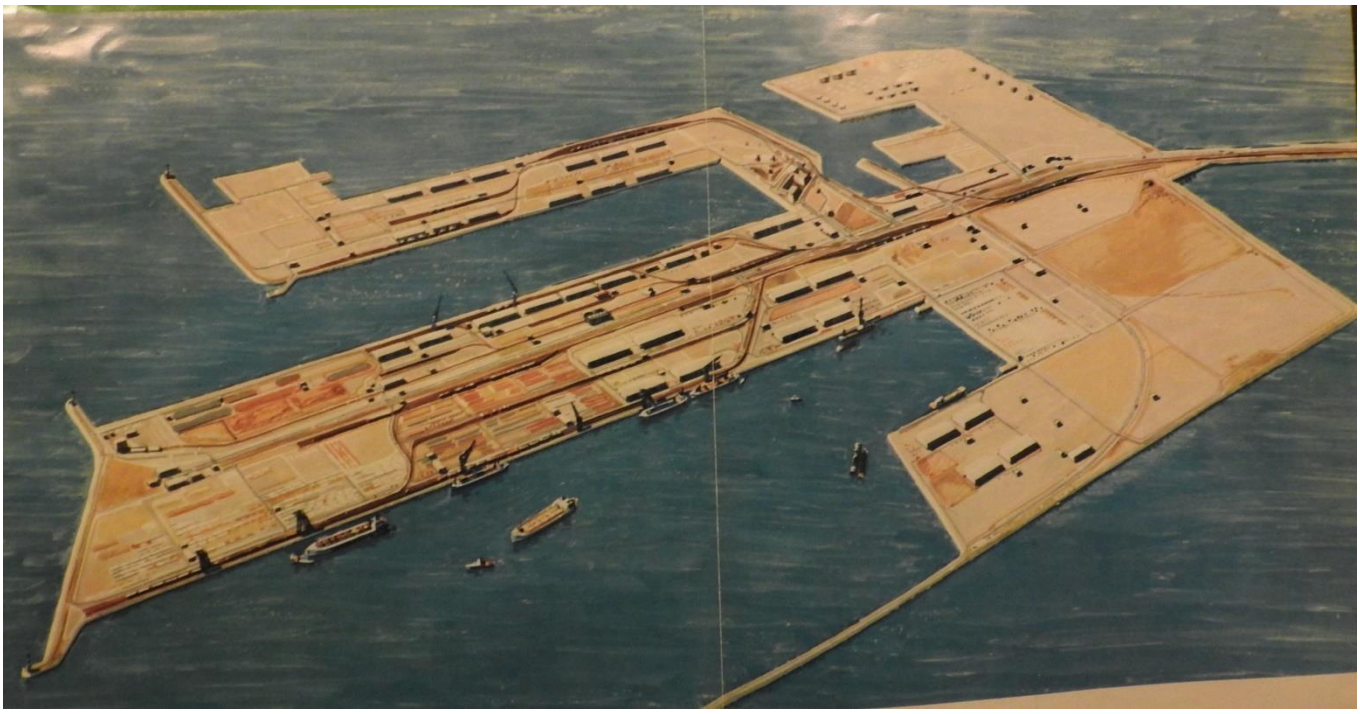
Tot slot – in model

Mijn HO baan is inmiddels ter ziele. Maar jarenlang heb ik autoslaaptreinen in model laten rijden. Na elke reis was er weer inspiratie om nog realistischer de treinbewegingen in model na te bootsen. Het is jammer dat de autoslaaptreinen verleden tijd zijn in Nederland. Er zou toch ook nu vast weer een markt voor zijn. Nog twee plaatjes ten afscheid van een prachtige periode.

Jan Willem Afink

Aanleg havenfaciliteiten Dammam – Saudi-Arabië - 1977

In 1977 werkte ik voor Interbeton (beter bekend als Hollandsche Wegenbouw Zanen (HWZ). Zij hadden opdracht gekregen om in de stad Ammam in Saudi-Arabië te assisteren bij de aanleg van een haven. Op dat moment was er al een kleine haven aanwezig, maar de bedoeling was dat de havenfaciliteiten flink uitgebreid zouden worden. Dit alles werd geprojecteerd als onderdeel van Saudi Arabia's Second Five Year Plan (1975-1980). Er werden 16 nieuwe kades aangelegd, en een nieuwe containerterminal. In 1975 behandelde de (oude) haven 2.486 miljoen ton aan goederen, in 1982 was dit door de aanleg van de nieuwe haven al gestegen naar 14.515 miljoen ton. De havens zouden uiteindelijk een gebied van maar liefst 19.000 hectare beslaan.



Zoals op bovenstaande kaart te zien is werd de haven ook aangesloten op het spoorwegnet. Deze spoorlijn wordt geëxploiteerd door één van de twee spoorwegmaatschappijen die Saudi-Arabië telt, namelijk de Saudi Railways Organization (SRO). De spoorlijn begint in de haven van Dammam (ook wel King Abdul Aziz Port genoemd) en eindigt 556 kilometer verderop in de haven van Riyadh. Saudi-Arabië telt in totaal 5.410 kilometer aan (normaal) spoor.

De haven van Dammam

De haven van Dammam is één van de belangrijkste havens in het Midden-Oosten. Het is de grootste haven in de Perzische Golf, en de derde grootste haven in het Midden-Oosten. Naast faciliteiten voor olie-opslag en transport zijn er ook vriesvemen, containerterminals en graanopslag silo's aan te treffen. Meer dan 40% van alle goederen die Saudi-Arabië importeert lopen via de haven van Dammam. Ook levend vee wordt via de haven verhandeld, zo werden er in 1977 bijvoorbeeld 25.000 schapen voor de Ramadan geïmporteerd.

De haven van Dammam

Inzet ex-NS 2400/2500 in Saudi-Arabië

Naast HWZ was ook aannemer Adriaan Volker (het latere Volker Stevin) bij de aanleg van havens betrokken. Volker gebruikte voor het vervoer van stenen ten behoeve van de havenaanleg in Jubail 7 ex-NS locomotieven van de serie 2400 / 2500. Het ging hierbij om de 2427, 2445, 2485, 2497, 2499, 2519 en 2523.

Dènis Baarends

Georgetown Loop Railroad – USA – 2015

Tijdens onze rondreis in de USA hebben we in mei 2015 in de staat Colorado de Georgetown Loop Railroad bezocht. Het is een 3 ft
(914 mm) smalspoorlijn gelegen in de Rocky Mountains in Clear Creek County.

De lijn loopt van Georgetown naar Silver Plume, en is 3,2 kilometer lang en legt een hoogteverschil af van 150 meter. Via de spoorlijn werd vroeger erts en zilver uit de diverse mijnen in de omgeving vervoerd. Eén van deze mijnen, de Lebanon Silver Mine, is tot op heden nog te bezichtigen. Vanuit de open rijtuigen heb je een prachtig zicht op de omgeving.

Een van de bezienswaardigheden van de lijn is de 95-foot (29 meter) hoge Devil's Gate High Trestle Bridge. De lijn die we onder de brug rechts zien is een omloopspoor, en tevens eindpunt van de lijn in Georgetown.

De Georgetown, Breckenridge, and Leadville Railroad is in 1881 opgericht, en viel onder de Union Pacific Railroad. In 1893 werd de lijn overgenomen door de Colorado and Southern Railway. In 1938 werd de lijn voor al het verkeer gesloten. In 1959 werd de museumspoorlijn opgericht.

Een van de Shay-stoomlocomotieven op het eindpunt in Georgetown bij het omlopen.

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

die ook inhoudelijk verantwoordelijk zijn