Rail

belevenissen

Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen

Een uitgave van de NVBS-afdeling Zeeland

Aflevering: 6

Datum: 11 oktober 2021

Aan deze uitgave werkten mee:

Jan Willem Afink

Dènis Baarends

NVBS-AFDELING ZEELAND

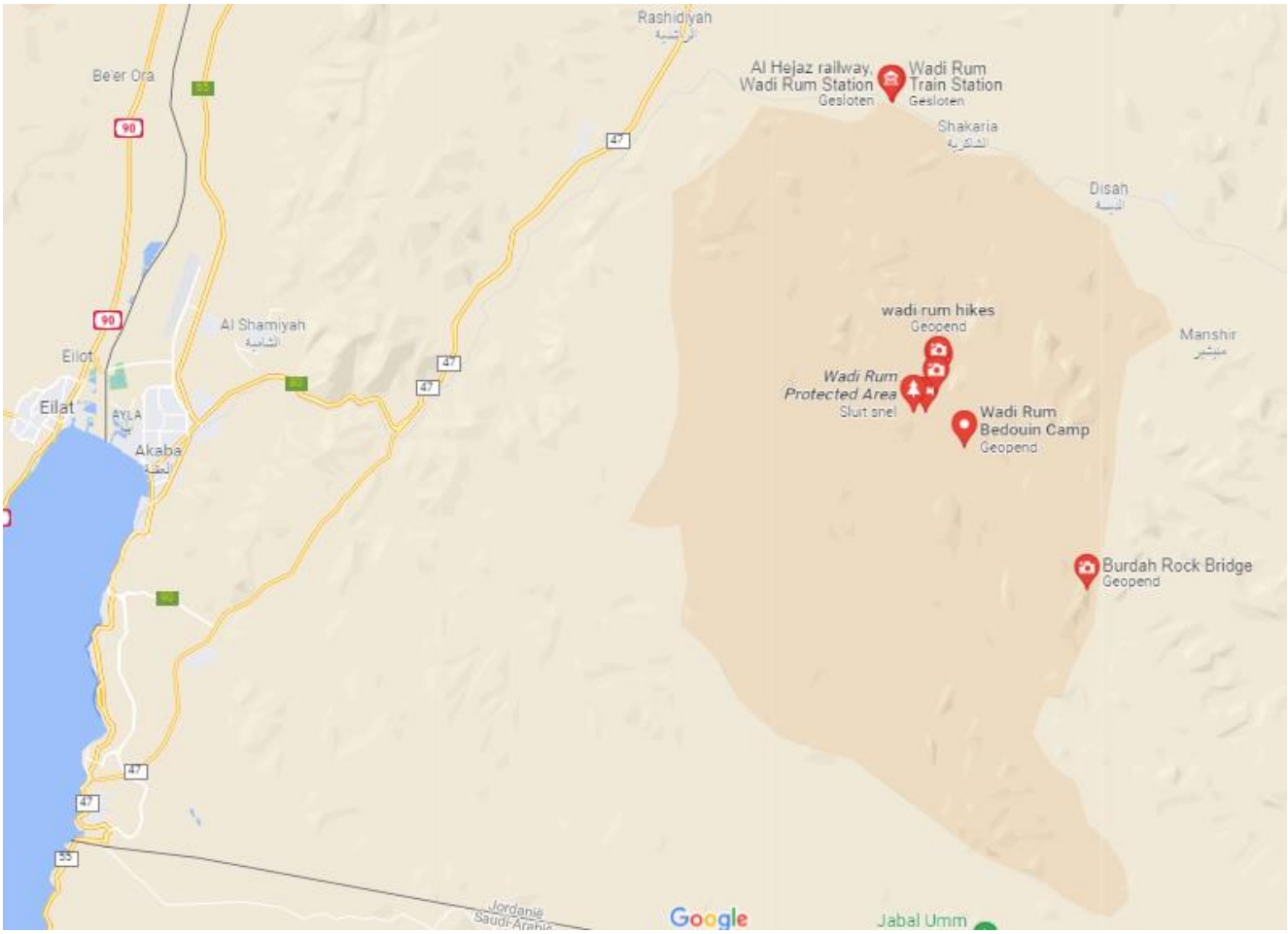
E-mailadres: zeeland@nvbs.com
Website NVBS:
https://www.nvbs.com/

Jan Willem Afink

Wadi Rum

Mijn vrouw en ik hebben in 2013 een reis door Jordanië gemaakt. In het zuidwesten van het land ligt de vallei Wadi Rum, met rotswanden van zandsteen en graniet. Het is met 720 vierkante kilometer de grootste wadi in Jordanië, een rivierdal in droge gebieden dat het grootste deel van het jaar droog staat. Alleen gedurende natte periodes en regenbuien stroomt veel water door de wadi, vaak ook vrij onverwacht, wat tot “flash floods” kan leiden. Zo zijn er verhalen bekend van woestijnreizigers die in de woestijn verdrinken door een dergelijke flash flood.

In 2011 is Wadi Rum door UNESCO op de werelderfgoedlijst geplaatst. In 1960 is hier het grootste deel van de film Lawrence of Arabia opgenomen. Vanwege het rode oppervlak, dat doet denken aan de planeet Mars, is Wadi Rum ook een geliefde locatie voor het opnemen van science-fiction films. Onder andere de films Mission to Mars (2000), Red Planet (2000), The last days on Mars (2013) en The Martian (2015) zijn hier opgenomen (bron: Wikipedia).



Linksonder de Golf van Akaba, met bovenin Eilat (Israël), en daarnaast Akaba (Jordanië), met rechts op de kaart Wadi Rum en het Wadi Rum Train station

Bij het station van Wadi Rum staat de onderstaande stoomlocomotief opgesteld, nr 82 van de Hejaz spoorlijn, als herinnering aan de Arabische revolutie van 1917. De Hejaz spoorlijn werd door de Ottomanen tussen 1900 en 1908 voornamelijk gebruikt voor het vervoer van pelgrims naar de voor moslims heilige plaatsen, van Damascus naar de bedevaartsplaatsen Mekka en Medina.

De Hejaz spoorlijn liep door 3 landen, te weten Syrië, Jordanië en Saudi-Arabië, was 1.320 kilometer lang en had een spoorbreedte van 1050 mm. Van de hele lijn zijn nu nog maar enkele korte stukken berijdbaar, en op nog minder vind ook exploitatie plaats. Vooral in Jordanië wordt nog een stuk van de lijn gebruikt voor het goederenvervoer, voor het vervoer van fosfaat uit de mijnen. Vanaf de oorspronkelijke Hejaz spoorlijn is er een aftakking aangelegd naar de haven van Aqaba / Akaba, waar het fosfaat wordt overgeslagen op schepen.

Bij de Japanse spoorwegbouwer Nippon Sharyo werden 5 van bovenstaande locomotieven gebouwd, oorspronkelijk bedoeld voor Thailand, maar ze zijn uiteindelijk in Jordanië terechtgekomen.

Het stationsgebouw van Wadi Rum. De spoorlijn is enkelsporig, maar bij het station is er dubbelspoor voor passeermogelijkheden. Het station ligt op 952 meter hoogte. Foto onder: het embleem op de tender van de stoomlok.

Museumtrein bij Wadi Rum. Op de open goederenwagon zien we iemand achter een mitrailleur, waarschijnlijk om het gevoel van vroegere tijden, tijdens de Arabische revolutie van 1917 te herbeleven. De reguliere fosfaatgoederentreinen die Wadi Rum passeren tellen ± 30 4-assige goederenwagons en worden in dubbeltractie getrokken door locomotieven van de Aqaba Railway Corporation.

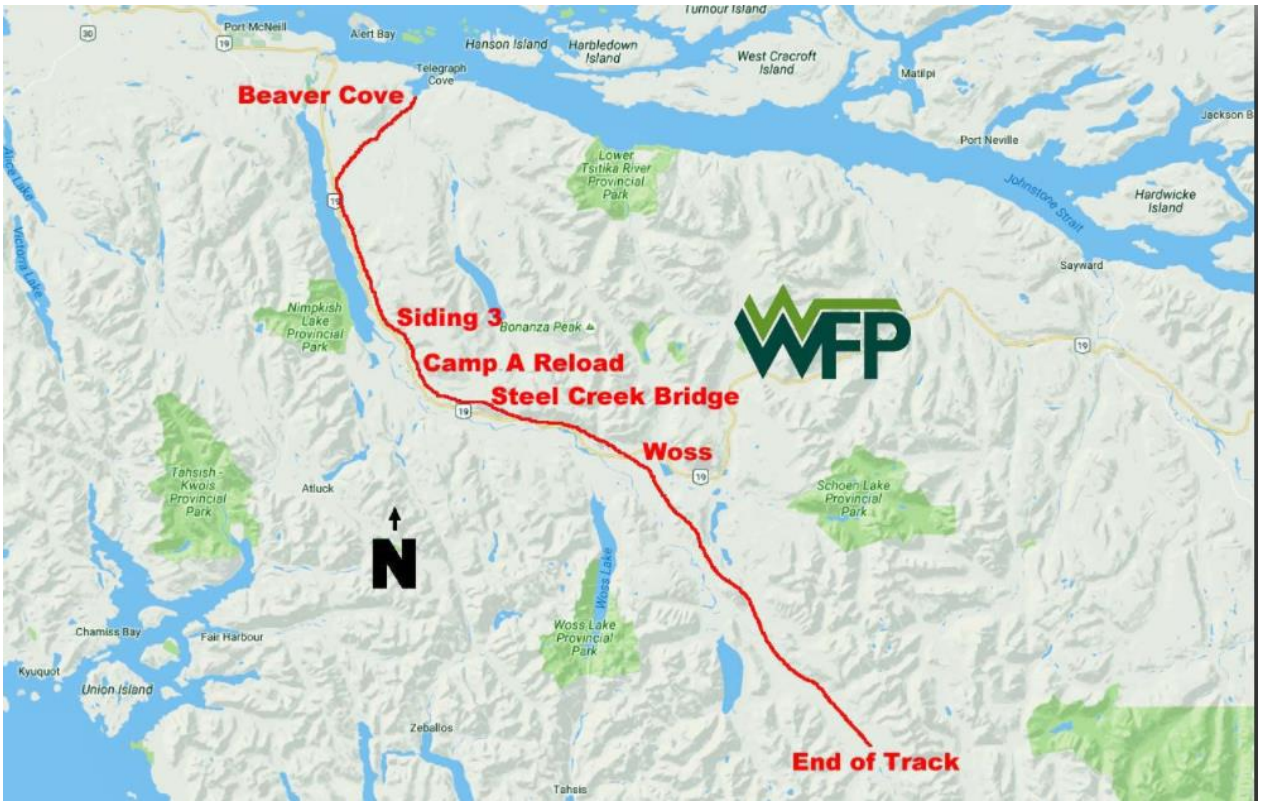
Dènis Baarends

The Englewood Railway

Zoals in aflevering 5 van Railbelevenissen al gezegd zullen we nog een bezoek brengen aan de enige bosspoorlijn van Canada. Deze ligt in het noordwesten van Vancouver Island (zie onderstaande kaart). Ik was daar in de herfst van 2004.

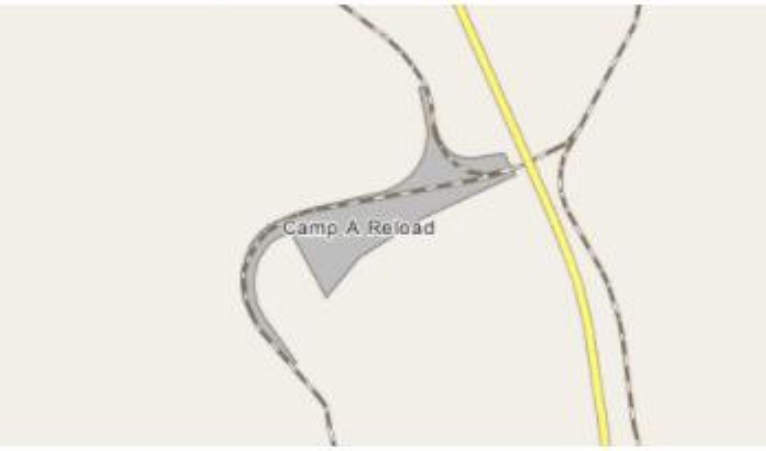
De bosspoorlijn is in 1917 aangelegd door de Nimpkish Timber Company, bezat twee Shay locomotieven en had een lengte van 6 miles (± 10 km). In 1944 is de lijn overgenomen door Canfor (Canadian Forest Products Limited). De maatschappij heeft thans 4 diesellocomotieven, zo'n 400 wagons en 76 miles (± 123 km) aan spoor.

In 2006 werd Canfor overgenomen door Western Forest Products, die de spoorlijn omdoopte van CanFor's Englewood Logging Division in Englewood Railway.



De spoorlijn loopt vanaf Vernon Lake in het zuiden via het plaatsje Woss, langs Nimpkish Lake Provincial Park naar Beaver Cove in het noorden.

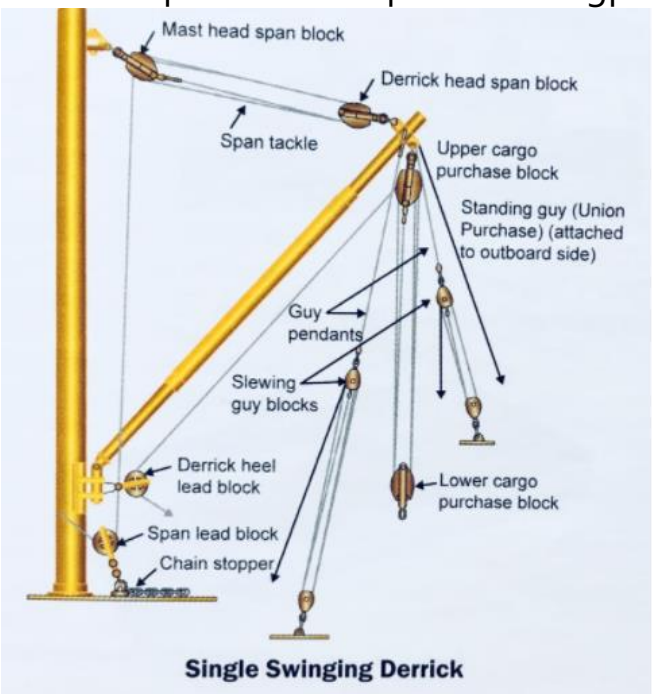
Op de lijn waren 2 treinparen actief, de northbound en de southbound. Beide ploegen ontmoeten elkaar op het emplacement bij Camp A Reload (zie kaart hierboven). De northbound ploeg neemt hier de beladen treinen over van de southbound ploeg, om deze verder naar Beaver Cove te transporteren om ze vervolgens daar te lossen. De southbound ploeg neemt in Camp A Reload de lege treinen over van de Northbound ploeg, om ze weer opnieuw te beladen.



Vrachtwagens brengen de boomstammen vanaf de steile berghellingen naar de vallei, waar ze op de trein worden geladen. Er zijn 4 punten waar overslagpunten vrachtwagen / trein zijn, te weten Vernon, Maquilla, Woss en Camp A.

Rangeerwerk te Beaver Cove, waar de boomstammen vanaf de wagons worden gelost. Ze worden vervolgens gesorteerd, gebundeld, en tenslotte in het water van de Johnstone Strait gedumpt, zodat deze gebundeld met sleepbootjes (zogenaamde “tugs”) naar de houtfabrieken vervoerd kunnen worden.

Overslag van boomstammen vanaf vrachtwagens naar treinwagons bij Camp A Reload. Hiervoor gebruikt men een zogenaamde “derrick crane”. Hiermee kon men in één keer een hele vrachtwagen lading overslaan op de treinwagons. De treinwagons werden met behulp van lieren op de overslagplaats voortbewogen.



Een spoorwegonderhoudsvoertuig van de Englewood Logging Divison, een zogenaamde “speeder”. Ook al zijn deze voertuigen langzamer dan een trein, ze zijn sneller dan een draisine, en worden daarom “speeders” genoemd.

Diesellok 303, een eenling, bij de werkplaats te Woss. Deze lok is niet net als zijn 3 soortgenoten gemoderniseerd, maar in de originele staat gebleven, als reserve-lok.

Eén van de 3 EMD SW1200 dieselloc's (gemoderniseerd met Caterpillar motoren) heeft zichtbaar moeite om de zware houttrein in beweging te krijgen.

In september 2004 stond ik langs deze spoorlijn te fotograferen, toen een machinist aan me vroeg of ik zin had om een dag mee te rijden. Nou, dat liet ik me geen twee keer zeggen. De volgende dag stond ik 's morgens vroeg bij het depot te Woss klaar, werd voorzien van een helm en veiligheidsvest, en ben een dag met de northbound trein op pad geweest. Een onvergetelijke belevenis !

Een beladen trein onderweg naar Beaver Cove met dubbeltractie.

De spoorlijn telde diverse houten trestle-bruggen, welke in de jaren ’80 en ’90 allemaal vervangen werden door stalen exemplaren.

Lok 302 in volle glorie op het emplacement te Woss

De tragische 20e april van 2017

(bron: The Times Colonist)

Op 20 april 2017 zorgde een kapotte koppeling ervoor dat 11 beladen wagons zich losmaakten van een beladen trein bij Woss Reload, en ondanks het aanwezig zijn van ontspoorrails, 500 meter verderop tegen een werktrein botste. Pogingen om de wagons met remmen tot stilstand te brengen waren niet succesvol, en de hele trein kwam tot stilstand in een boog doordat de beladen wagons ontspoorden, bovenop de werktrein. De spoorweg arbeiders werden bedolven onder de boomstammen, en 3 van hen kwamen om.

De ontspoorrail was bevestigd op houten bielzen die door het vochtige weer op Vancouver Island zodanig verrot waren dat bij het contact met de eerste wagon deze compleet afbrak en zijn werking verloor (zie de afbeeldingen hierna).

Onderzoek later toonde aan dat er vele tekortkomingen waren op het gebied van veiligheid, en Western Forest Products besloot 6 maanden na het ongeval, in november 2017 om de hele spoorlijn buiten gebruik te stellen. Vierendertig mensen verloren hierdoor hun baan.

De ravage was groot na de ontsporing van de logging cars met boomstammen

(foto: RCMP)

In het rapport van de WorkSafeBC dat is opgesteld inzake de ontsporing is bovenstaande foto te vinden, waaruit blijkt hoe verrot de bielzen waren waar het ontsporingsblok op was aangebracht (foto links). Hierdoor werd dit door de kracht van de rollende wagons compleet losgeslagen en verloor hierdoor zijn werking. Op de rechter foto (boven) is te zien hoe een dergelijk ontspoorblok er uit ziet.

In de jaren na de ontsporing zijn de treinen blijven staan waar ze waren ten tijde van het ongeluk. Pas in mei 2020 zijn alle locomotieven naar Camp A Reload gebracht, in afwachting van hun (onzekere) lot.

In het Amerikaanse Trains magazine van oktober 2012 staat een uitvoerig artikel over de toen nog actieve bosspoorlijn. Dit tijdschrift is nog te verkrijgen via uitgeverij Kalmbach Media.

Ook op YouTube zijn onder zoektermen als “Last logging road” , “Englewood Logging Railway” nog historische beelden van deze bosspoorlijn te vinden.

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

die ook inhoudelijk verantwoordelijk zijn (tenzij anders vermeld)