Rail

belevenissen

Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen

Een uitgave van de NVBS-afdeling Zeeland

Aflevering: 5

Datum: 21 september 2021

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

NS in beeld 1960 – 1980:

Roosendaal – Oss – Arnhem – Zwolle – Utrecht - Amsterdam

(deel 2)

Alle opnamen zijn gemaakt met de Kodak Box uit 1950 en de Ikoflex camera

Arnhem (1967):

Locwissel buurlandtrein

TEE 31 Rhein-Main

Frankfurt - Amsterdam

Plan U naar Doetinchem-Winterswijk

Zwolle 1980:

Station Utrecht 1960:

Seinbeelden NS – spoorwegmuseum 1960:

Utrecht, 1964

Amsterdam 1966 - Etoile du Nord

Jan Willem Afink

Twentse overdenkingen

Bij het digitaliseren van oude foto's komen er veel herinneringen boven.
Dit wordt een Twentse overdenking.

Ik was ongeveer 5 jaar en liep toen regelmatig weg. Jullie raden het nooit: naar de spoorbrug over het emplacement Enschede-Zuid. Ik heb daar later nog een foto van gemaakt (de brug is nu gesloopt en over het emplacement loopt nu een straat). Toen ik wat groter werd (16 jaar) heb ik mij aangemeld bij de NVBS, het kan raar lopen. We vergaderden in het Stationsgebouw van Hengelo, waar ook dhr R. Ankersmit lid was (heb van hem ook nog enkele foto's gekregen). Wat was ik trots als kleine jongen tussen al die oude mannen. Hierbij is ook de liefde ontstaan voor de Museum Buurtspoorweg (MBS).

De **Stichting Museum Buurtspoorweg (MBS)** exploiteert
een museumspoorlijn tussen Haaksbergen en Boekelo (gemeente Enschede) in Overijssel. De stichting werd op 21 februari 1967 opgericht en verkreeg op 23 juni 1989 als eerste spoorwegmaatschappij naast de Nederlandse Spoorwegen, een vervoersconcessie voor het baanvak Haaksbergen – Boekelo.

Nadat de Ahaus-Enscheder Eisenbahn, voorloper van de nog steeds bestaande Ahaus Alstätter Eisenbahn (AAE), in september 1966 het reizigers-vervoer tussen Ahaus en Alstätte (Duitsland) staakte, verwierf het *Comité Vrienden van het Trammuseum* het laatste motorrijtuig van de AEE. Dit CvTM was opgericht in 1964 en had zijn depot op het terrein van de voormalige gasfabriek Enschede. De gasfabriek had een aansluiting op het station Enschede Zuid. Aanvankelijk werden ook elektrische trams verworven of onderdak geboden, maar vanaf 1971 concentreerde men zich op lokaalspoormaterieel. In latere jaren werd veel materieel verworven (en deels weer afgestoten). Op 10 mei 1969 vond de eerste open dag plaats, waarbij ritten op het traject Enschede-Zuid – Broekheurne Grens werden gemaakt.

Het materieel van de MBS stond opgesteld bij de oude gasfabriek in Enschede.

Toen de lijn naar Broekheurne in 1970 door de NS werd opgebroken, verplaatsten de activiteiten van de MBS zich naar de spoorlijn Enschede Noord – Boekelo – Haaksbergen, onderdeel van het oude GOLS-spoorwegnet. Vanaf augustus 1971 werden regelmatig ritten gemaakt. De in 1975 aangelegde Rijksweg 35 doorkruiste de spoorlijn tussen Boekelo en Enschede, met als gevolg dat de MBS-spoorlijn in 1974 afgescheiden werd van het landelijke spoorwegnet en alleen het traject Boekelo – Haaksbergen overbleef (bron: Wikipedia)

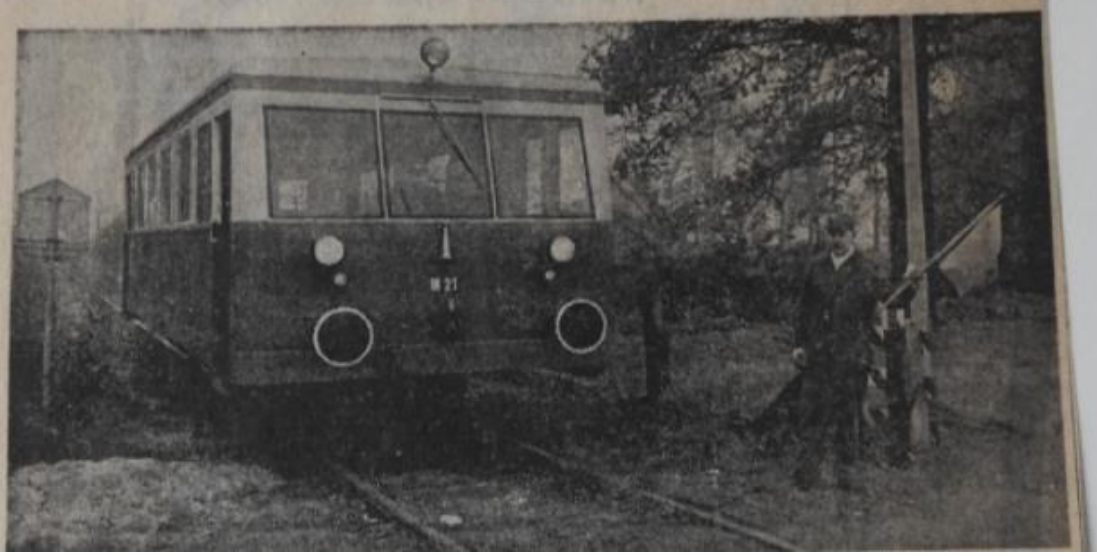
MUSEUMBUURTSPOORWEG
MBS
DHE 353
ENSCHEDE-BROEKHEURNE
HANOMAG
HANNOVER-LINDEN
F.Nº 10431
1925
Auf Bundesbahn zugelassen

MUSEUM-BUURTSPOORWEG

ZATERDAG 10 MEI 1969

Genodigden bewijzen dat het kan

Vandaag proefritten met wagens van Trammuseum



Vandaag zijn proefritten gemaakt met het materiaal van het buurtspoormuseum. De onbewaakte overwegen werden beveiligd door spoorwegpersoneel met vlaggen.

ENSCHEDE — Vandaag hebben er weer treinen gereden tussen Enschede en het allang verlaten stationsgebouwtje in Broekheurne. Geen gewone trein maar welhaast historisch geworden wagens die de afgelopen jaren zijn aangekocht door de Stichting Museum Buurtspoorwegen, die zo graag het lijntje tussen Enschede-Zuid en Broekheurne wil gaan exploiteren.

Om elf uur vanmorgen vertrok het eerste treintje, een twee-assige dieselmotorwagen, die vroeger op deze zelfde lijn reed van het tijdelijk onderkomen van het museum in oprichting: de loodsen van de voormalige gasfabriek. Vele genodigden toonden voor dit gebeuren, waarover we maandag meer zullen publiceren, grote belangstelling. Gevraagd waren directieleden van de Nederlandse Spoorwegen, leden van het college van b. en w., directieleden van Stork, donateurs en vele anderen.

De afgelopen week was al een proefritje gemaakt waarbij ontdekt werd dat het bos ter weerszijden van de baan zo was dichtgegroeid dat de brede bus niet meer kon passeren. We hebben eigenhandig moeten kappen, aldus de Hengelose tandarts H. van de Enk die de laatste dagen voortdurend voor de ritten van vandaag in de weer geweest is, evenals de andere bestuursleden van de stichting die het museum wil gaan exploiteren.

Gisteravond heeft men weer even met de wagons gereden omdat er ergens benzine en olie getankt moest worden. Het bleek dat men daarvoor het best terecht kon bij een pomp vlak bij de Haaksbergerstraat, omdat die het dichtst bij de spoorbaan stond. Toch bleek de slang nog te kort zodat men zich moest behelpen met het volgieten van bussen die daarna naar de wagon werden gedragen.

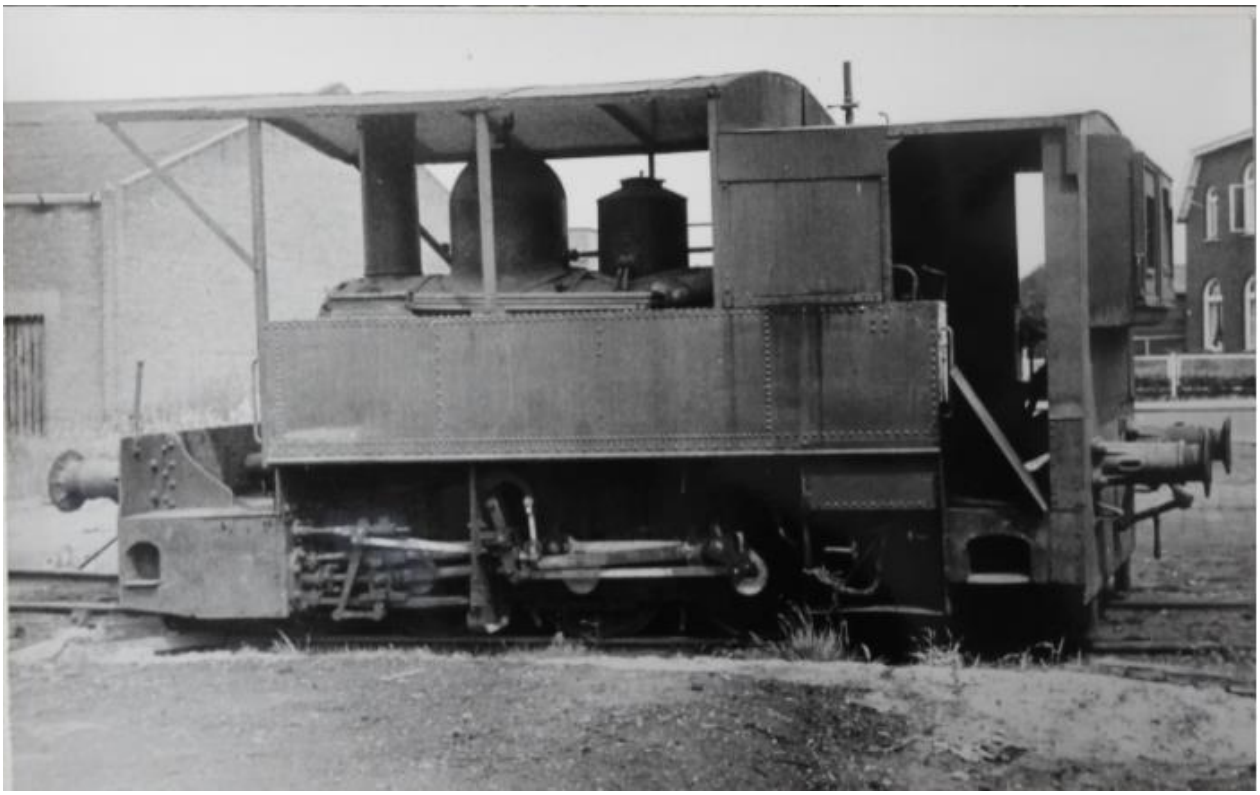
Er zijn de afgelopen maanden twee wagons rijklaar gemaakt. Behalve de diesel-motorwagen ook een spoorbus van de voormalige Meppen-Haselhüner Eisenbahn, met aan de voor- en achterzijde een gemonteerde vrachtwagenmotor. Bovendien stond vandaag een kleine locomotief onder stoom. Doel van de ritten, die vanmiddag enkele malen herhaald zullen worden: diegenen die beslissingen moeten nemen ervan overtuigen dat het hier gaat om een mooi idee: een rijdend spoorwegmuseum op een toeristisch aantrekkelijk lijntje. De initiatiefnemers zijn ervan overtuigd dat dit museum voor Twente van grote betekenis kan worden.

Bovendien wilde men vandaag de vele donateurs van de stichting eens met eigen ogen laten zien waarvoor iedereen geld stort.

Station Broekheurne is een voormalig spoorwegstation aan de opgebroken spoorlijn Enschede-Zuid – Ahaus. Het station werd op 25 april 1903 geopend enis op 8 oktober 1939 voor reizigersvervoer gesloten. De laatste goederenklant op het station was de firma Benegas, die later op kosten van NS is verhuisd naar Enschede-Zuid (bron: Wikipedia)

Enschede
Emplacement Zuid

Station Broekheurne



Loc 6, een stoomloc, gebouwd in 1928 door SA des Ateliers de Construction de la Meuse (B). Oorspronkelijk gebouwd als metersporige locomotief voor de Chemin de Fer d'Artois (F). Deze lijn werd in 1932 gesloten, waarna de locomotief in België terechtkwam. In 1944 werd de loc door het United States Army Transportation Corps (USATC) verbouwd tot een normaalsporige rangeerlocomotief. Zij deed hierna dienst in de haven van Antwerpen. Later ging de locomotief naar de suikerfabriek van Sas van Gent. In 1971 naar de SHM. Gesloopt in 1977.

Mijn eerste excursie met de NVBS (zie treinkaartje). We gingen toen naar de Meppen-Haseluner - Eisenbahn en naar de Delmenhorst -Harpstadter -Eisenbahn.

Dènis Baarends

Esquimalt and Nanaimo Railway

In deze aflevering van Railbelevenissen verlaten we Europa en landen we in Canada, op Vancouver Island, wat, zoals de naam het al zegt, een eiland is voor de kust van de stad Vancouver, aan de westkust van Canada. Ik was daar in september 2004, toen de herfstkleuren daar zijn intrede begonnen te doen.

De Esquimalt en Nanaimo Railway, of Southern Railway zoals de spoorlijn tegenwoordig heet, is 234 kilometer (145 miles) lang en verbindt de hoofdstad van Vancouver Island, Victoria, met Courtenay in het noorden van het eiland. Halverwege de lijn is er nog een zijtak vanaf station Parksville naar Port Alberni.

Robert Dunsmuir, een lokale kolenmijn bezitter op Vancouver Island kreeg een vergunning om tussen Esquimalt en Nanaimo een spoorlijn aan te leggen, die tenslotte in 1886 werd geopend, en later werd verlengd naar de hoofdstad Victoria.

Na de sluiting van de Englewood Railway op 7 november 2017, de destijds nog enige actieve bosspoorweg in Canada, is de Southern Railway de enige maatschappij en spoorlijn die nog actief is op het eiland. Wellicht dat in een

volgende aflevering van Railbelevenissen de boeiende geschiedenis van de Englewood Railway aan de orde kan komen.

De Esquimalt en Nanaimo Railway (E&N) werd tussen 1905 en 1999 geëxploiteerd door de Canadian Pacific Railway (CP). VIA Rail nam in 1978 de reizigersdienst over van de CP, waar toen de zogenaamde “The Malahat” de enige trein was die dagelijks tussen Victoria en Courtney reed.

In 1999 nam RailAmerica het vrachtvervoer over van de CP. Het vervoer per “barge” / veerpont tussen het vasteland en Nanaimo op Vancouver Island was toen al uitbesteed aan Seaspan Intermodal. Er werden toen nog ongeveer 8.500 wagons per jaar vervoerd, vooral met hout, papierproducten en chemische producten. Nadat de grootste klant, Catalyst Paper pulp mill het vervoer van papierproducten beëindigde viel het vrachtvervoer terug naar ongeveer 2.000 wagons per jaar. RailAmerica zag geen brood meer in de exploitatie en deed deze in 2006 over aan de Southern Railway of Vancouver Island.

Inmiddels is het vrachtvervoer nog verder gedaald, in 2011 waren het nog maar 900 wagons, hoofdzakelijk ketelwagons met gas die naar Superior Propane worden vervoerd, een paar kilometer vanaf de aanlegsteiger van de spoorferry in Nanaimo. Overige goederenwagons worden na aankomst van de ferry op de terminal al gelost, daar er van de hele route (zie volgende bladzijde) nog maar 16 kilometer berijdbaar is, de rest van de lijn ligt wegens achterstallig onderhoud stil.

De route die de passagierstreinen aflegden:

Via Rail Canada Budd RDC1 met een northbound trein uit Victoria

Het station van Victoria, de hoofdstad van Vancouver Island. Tot 19 maart 2011 vond er nog passagiersvervoer plaats. Er zou toen spooronderhoud gaan plaatsvinden, maar dat heeft tot op heden nog niet plaatsgevonden. Het vervangende busvervoer heeft het in 2011 ook maar een paar maanden volgehouden, daar er vaak maar 10 passagiers per dag waren.

Toen er nog reizigersverkeer was vond er één slag per dag plaats, die ’s ochtends vroeg uit Victoria vertrok, rond de middag in Courtenay aankwam, en vanaf daar weer terugreed om in de avond weer in Victoria aan te komen. Een enkel reis duur maar liefst 4 uur en drie kwartier, wat gemiddeld uit komt op een snelheid van ± 47 kilometer per uur.

VIA Rail Canada

TRAIN SERVICE
Horaires des trains

TRAIN train	FROM de	TO à	FREQUENCY fréquence	ARRIVE arrivée	DEPART départ
199	QUALICUM BEACH	COURTENAY	MON TO SAT	11:51	11:52
198	QUALICUM BEACH	VICTORIA	"	14:30	14:32
199	QUALICUM BEACH	COURTENAY	SUN	15:26	15:28
198	QUALICUM BEACH	VICTORIA	"	18:15	18:16

Een Budd RDC treinstel in de buurt van Qualicum Beach

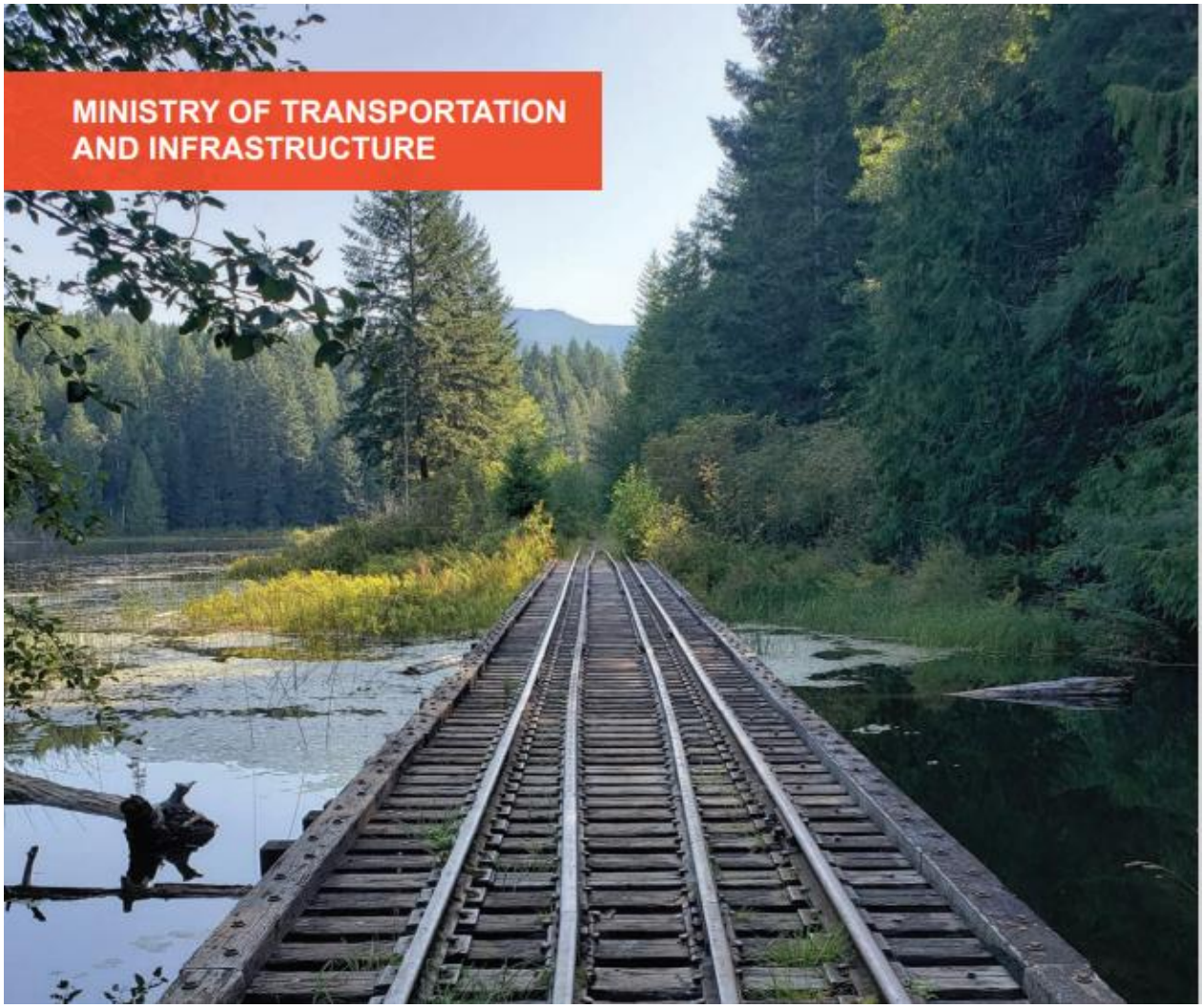
Het eindstation Courtenay. Zelfs in 2004, 7 jaar voordat de lijn werd stilgelegd, is aan de toestand van het spoor en baanlichaam al te zien dat onderhoud niet voor zijn tijd is…..

Ontwikkelingen anno 2020

Ondanks dat de spoorlijn inmiddels al ruim 10 jaar stil ligt, zijn er wel ontwikkelingen. Er zijn studies verricht om weer forensen treinen te laten rijden tussen de hoofdstad Victoria en het plaatsje Langford. Hiervoor zouden dan ook enkele nieuwe stations geopend moeten worden, zie de cijfers 2 tot en met 6 op de kaart hieronder. Totale kosten schat men in op zo'n 595 miljoen Canadese dollars.

Men heeft ook gekeken naar het opknappen van de gehele lijn, van Victoria naar Courtenay, plus de zijtak vanaf Parksville naar Port Alberni. Dit zou bij elkaar ruim 728 miljoen Canadese dollars gaan kosten. Gezien de dagelijkse files tussen de wat grotere plaatsen op Vancouver Island heeft men wel het idee dat de “nieuwe spoorlijn en dienstregeling” levensvatbaar zou moeten zijn. Hieronder een impressie van hoe de nieuwe “commuter-service” eruit zou moeten komen te zien:

Voor mensen die geïnteresseerd zijn in hoe de huidige bevindingen zijn van de overheid van British Columbia inzake het spoor op Vancouver Island, tik onderstaande link in uw browser (of kopieer deze en plak hem in uw browser) en u kunt het 108 bladzijdes tellende rapport lezen.



https:/www2.gov.bc.ca/assets/gov/driving-and-transportation/reports-and-reference/reports-and-studies/vancouver-island-south-coast/en-railway/ircca-report-2020/ircca-_summary_report_master_v13.pdf

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

die ook inhoudelijk verantwoordelijk zijn (tenzij anders vermeld)