

Nederland is weer een trambedrijf(je) rijker, met een ongewone spoorwijdte en heel bijzonder materieel.

Sporen door het Heilige Land

Met een elektrische trein in 7 minuten van Jericho naar Jerusalem. Een supersnelle TGV waarvoor u helemaal naar Israël moet reizen? Welnee. Sinds kort kunt u deze belevenis ervaren in eigen land, op de Heilig Land Stichting bij Nijmegen.

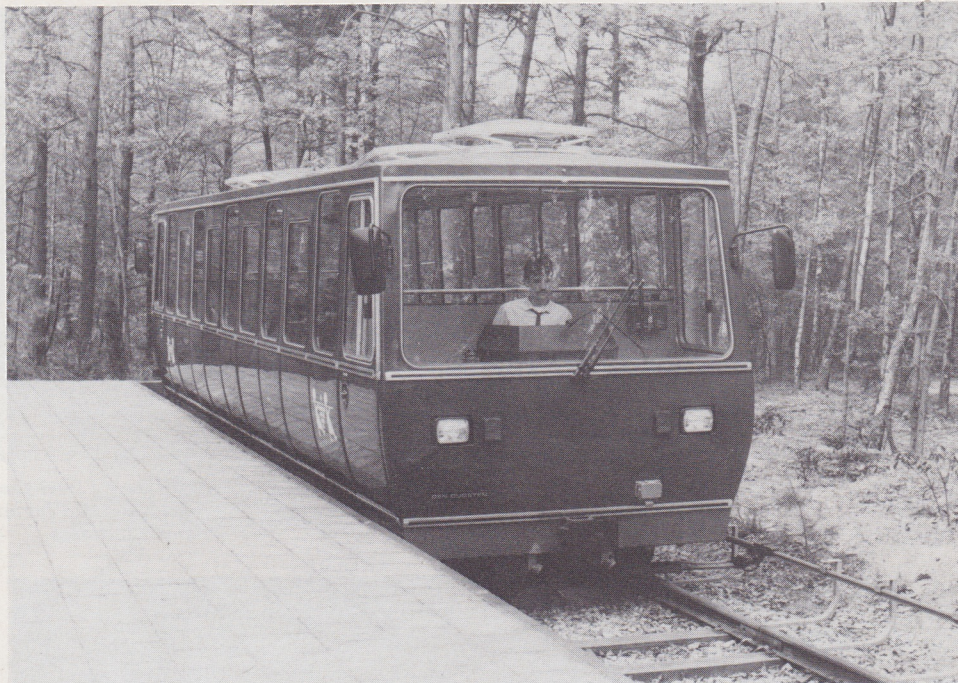
Oppericht in 1911 door de Paters Montfortanen is daar in de loop der jaren in een 45 ha prachtig bosgebied tussen Nijmegen en Groesbeek een boeiend beeld gecreëerd van de wereld waarover de bijbel spreekt en van de landen en culturen, waarin zij is ontstaan.

Over het gehele terrein verspreid zijn tafereelen uit het oude Palestina nagebouwd. Zo vinden we er tenten van geitehaar, zoals de nomaden die vroeger gebruikten, een herdersveld met schaapskooi en wachttorenen en een oosterse herberg, waar de karavanen konden overnachten. Verder een geheel ingericht oosters dorp met alle ambachten en neringen, die daar gebruikelijk waren; een vissersdorp aan het Meer van Galilea en een levensecht nagebootste straat uit Jerusalem aan het begin van onze jaartelling met Egyptische, Griekse, Joodse en Romeinse huizen.

Deze unieke permanente tentoonstelling trekt jaarlijks vele duizenden bezoekers voor een voettocht door het bijbelse landschap.

Om ook ouderen en invaliden een bezoek mogelijk te maken, vatte men in 1980 het plan op om een spoorlijn van 4 kilometer lengte over het terrein aan te leggen, waarvan de kosten op twee miljoen gulden werden geschat. Met dat doel voor ogen werd een actie begonnen om de benodigde geldmiddelen bij elkaar te krijgen.

Nu, in 1985, is een deel van dit ambitieuze



*Een van de motorrijtuigen (nr. 2) van de Heilig Land Stichting aan het perron te Jerusalem, gereed voor een rit naar Jericho; 19 mei 1985.
Foto R. G. Klomp*

plan gerealiseerd en zo kon met Pasen (7 april) van dit jaar een 1700 m lang traject voor het publiek worden opengesteld.

De lijn is aangelegd met de ongebruikelijke spoorwijdte van 1250 mm en hij is geheel enkelsporig. De stroomvoorziening voor de elektrische tractie geschiedt door middel van een lichte stroomrail, die op gegalvaniseerde

hoekijzers ter zijde van de baan is aangebracht.

Men heeft voor de exploitatie de beschikking over twee motorrijtuigen, die geheel in ons eigen land zijn vervaardigd. De rijtuigbakken zijn gebouwd door de bekende carrosseriefabriek Den Oudsten & Zonen in Woerden, die zich daarmee voor de eerste maal heeft gewaagd aan de constructie van

Jericho, gezien vanaf het spoor naar de remise; 19 mei 1985. Op de voorgrond is de stroomrail links van het spoor; bij het wissel rechts. Aan de andere zijde is de stroomrail daar onderbroken.

Foto R. G. Klomp

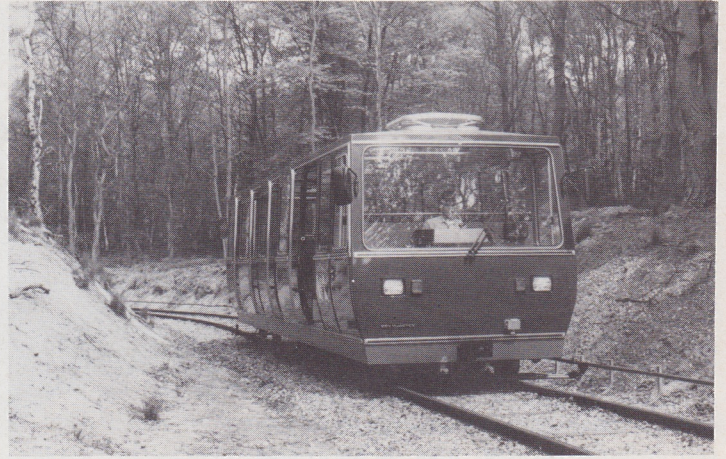


De bedrijfsspanning van 48 volt zal wel uniek zijn in de wereld: vier autoaccu's in serie!



Gezicht van het motorrijtuig 2 uit op de aftakking naar de remise te Jericho; 19 mei 1985.

Foto R. G. Klomp



Motorrijtuig 2 (met geopende portieren) op weg van Jerusalem naar Jericho tussen Kana en Tiberias; 19 mei 1985.

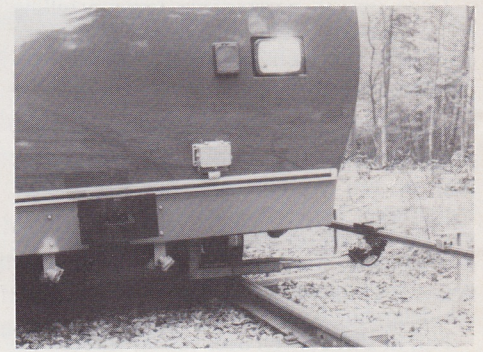
Foto R. G. Klomp



Foto links:

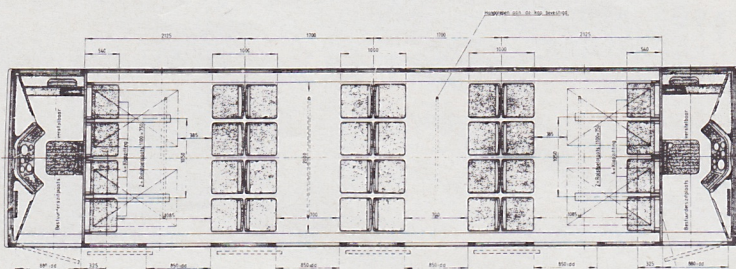
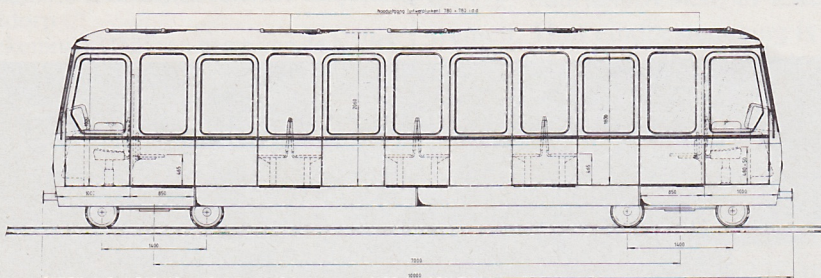
Motorrijtuig 2 uit Jericho loopt Kana binnen; 19 mei 1985.

Foto R. G. Klomp



Een van de stroomschoenen van motorrijtuig 2, juist onder een koppeling van de stroomrail. Jericho; 19 mei 1985.

Foto R. G. Klomp

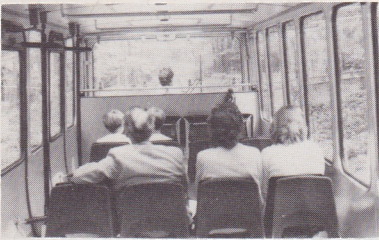


Motorrijtuig van de Heilig Land Stichting, schaal 1:100. Tekening: N.V. Carrosseriefabriek Den Oudsten en Zonen

spoorwegmaterieel. Het technisch ontwerp vertoont dan ook veel gelijkenis met de opbouw van onze streekbussen.

De beide railbussen werden op resp. 22 juni en 6 juli 1984 in Nijmegen afgeleverd, waar de plaatselijke firma De Boer de bouw van de onderstellen voor haar rekening heeft genomen. Elk draaistel is uitgerust met twee tractiemotoren van 3 kWh voor een nominale bedrijfsspanning van 48 V gelijkstroom.

Elk rijtuig bevat 24 vaste zitplaatsen in 3 rijen van 4, rug aan rug, over de volle breedte. Tegen de wand van elk der beide bestuurderscabines zijn nog 4 klapbankjes aangebracht, waardoor er ruime balkons zijn ontstaan voor het vervoer van bezoekers met rolstoelen. Aan één zijde van het rijtuig, waar ook de verhoogde perrons zich bevinden, zijn 4 hydraulisch bediende zwenkdeuren van royale afmetingen aangebracht.



Interieur van motorrijtuig 2; 19 mei 1985.
Foto R. G. Klomp

De besturing geschiedt door middel van twee pedalen; voor rijden en remmen (Westinghouse luchtrem) en er zijn voetschakelaars voor de claxon en de bediening van de omroepinstallatie. Voorts is er een met de hand bediende dodemansknop, die de wagen binnen 4 seconden na loslaten tot stilstand brengt.

De rijtuigen zijn elektrisch, pneumatisch en mechanisch koppelbaar, zodat eventueel met een tweewagenstel kan worden gereden.

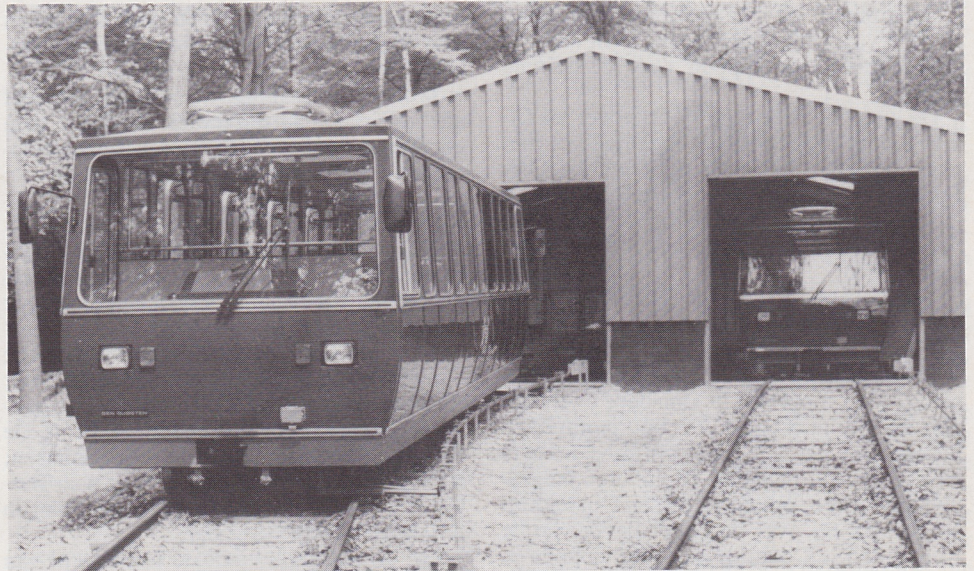
Voor de liefhebbers: de rijtuignummers, 1 en 2, zijn binnen, in de bestuurderscabines aangebracht.

Bij het station Jericho, vlakbij de ingang van het museum, is een tweesporige wagenloods met een werkkuil gebouwd. Daar vinden we ook de enige twee wissels, die de lijn rijk is. De bediening daarvan mag bepaald opmerkelijk worden genoemd. De bestuurder schopt eenvoudigweg de wisseltongen in de gewenste stand.

Van Jericho wordt de bezoeker langs de stations Sion, Nazaret, Kafarnaüm, Tiberias en Kana (een hoogst ongebruikelijke omweg) naar Jerusalem gebracht¹⁾.

Er bestaan plannen om de lijn door te trek-

¹⁾ Bij de Heilig Land Stichting wordt de ongebruikelijke schrijfwijze Jerusalem en Nazaret voor Jeruzalem en Nazareth gehanteerd.



De remise van het railbedrijf van de Heilig Land Stichting te Jericho; 19 mei 1985. Links motorrijtuig 2, rechts de 1.
Foto R. G. Klomp

ken naar de Calvarieberg en het schijnt uiteindelijk de bedoeling te zijn een ringlijn van 4 km lengte tot stand te brengen. Maar reeds nu is dit bijbels openluchtmuseum met daarin 's lands nieuwste elektrische spoorlijn een bezoek ten volle waard.

Het park is van Pasen tot 1 november dagelijks geopend van 9.00 tot 17.30 uur. Met NS-dagtocht nr. 2 komt u er extra voordelig en . . . gebruik van het treintje is bij de toegangsprijs inbegrepen.

Mr. R.G. Klomp

Het spoorboekje buitenland

Zoals gebruikelijk, is het nieuwe spoorboekje buitenland alleen geldig voor de zomerdienst, dus tot 28 september 1985. Voor de winterdienst komt een nieuw boekje, maar wanneer in het onderstaande een vergelijking wordt gemaakt met de voorgaande dienst, betreft dat steeds de zomerdienst van 1984.

Het boekje heeft een fraai lichtgroen omslag, met daarop een afbeelding van een ÖBB-rijtuig, met een plaatje uit Bregenz.

De inhoud van het boekje is echter nogal slordig: het is kennelijk in grote haast opgesteld (het verscheen ook maar net op het nippertje), en er is onvoldoende zorg aan de correctie besteed.

Zo komt het rijtuig van Hoek van Holland volgens blz. 72 om 14.41 in Moskou aan, maar volgens blz. 91 pas om 15.03, en dan nog wel met de Noordzee Express, die dus wel heel erg uit de koers is geraakt! Volgens blz. 72 kan men om 20.17 terug uit Moskou, maar blz. 92 vertelt dat men reeds om 19.20 uit die stad moet vertrekken. Het is weinig

aannemelijk dat de waarheid wel in het midden zal liggen.

Op blz. 147 vertrekt de Britannia Express, een nachttrein, om 13.47 uit Augsburg. Op blz. 278 vindt men een geheimzinnige trein 1173/1174 die van nergens naar Port Bou rijdt. Op blz. 286 vindt men hem terug, en dan blijkt hij uit Keulen te komen.

Op blz. 287 wordt bij trein D 1374 o.a. verwezen naar tabel 82, maar daar wordt men niets wijzer (behalve dan dat deze trein een beperkte restauratie heeft) en men wordt doorverwezen naar blz. 75.

Wil men tabel 50 geloven (blz. 184), dan vertrekt de Rheingold al om 5.14 uit Bazel. 's-Middags vertrekt er nog een, maar in omgekeerde richting rijdt er geen Rheingold.

De tabellen zijn nu met a en b aangeduid om heen- en terugreis aan te geven, maar tabel 77 heeft de oude aanduiding met pijltjes behouden!

Tot zover enkele merkwaardige zaken, waarvan men er ongetwijfeld nog meer zal kunnen vinden.

Als algemene opmerking nog het verheugende feit dat verscheidene D-treinen op Nederlands gebied hun D hebben verloren, zodat men geen toeslag meer behoeft te betalen. Dit is echter geen ruim gebaar van de NS: de treinen lopen nu in het patroon van de binnenlandse treinen. Daarentegen wordt voor de „Train Economique” wél toeslag gegeven, terwijl men dit juist bij deze trein niet zou verwachten.

Ten aanzien van toeslagen: de hoogte van de D-treintoeslag, wordt wel vermeld (f 3,50), maar de hoogte van de – daar nog bovenop komende – toeslag voor TEE- en IC-treinen blijft in nevelen gehuld.

Buurlandtreinen

Op blz. 179 van OdR werd al opgemerkt dat de buurlandtreinen in het spoorboekje binnenland (ook letterlijk) wel wat naar de achtergrond waren geschoven. In het spoorboekje buitenland zijn zij, zoals gebruikelijk, in de totale dienst opgenomen, zodat zij ook daar geen eigen bestaan hebben.