

Actie in Oss

OOC nader bezien

Hendrik Bouwknecht



Het goederenspoor langs het grootste deel van de Waalkade (overigens geen kade maar een weg) is omzoomd door bomen. In de herfst is dit sfeerlijk maar door gevallen, vochtige bladeren niet erg handig bij het optrekken en remmen.

In onze vorige uitgave meldden we dat op 6 oktober de eerste trein naar de Osse Overslag Centrale (OOC) reed. Deze eerste nieuwe klant van het jaar laat sindsdien twee keer per week een trein met suikerbietpulp aanvoeren. We kijken er eens beter naar.

Op 6 oktober bracht DB Schenker Rail Nederland (bij de meesten nog bekend als Railion) twintig wagens type Tadgs van Emmerich naar Oss. RRF bracht ze met de 105 door naar

ontvanger OOC. Deze is gevestigd op industrieterrein Elzenburg, aan de noordoostzijde van de stad.

Spoor aansluiting

Het spoor naar Elzenburg werd pas in 1979 aangelegd, toen het aantal spooransluitingen in ons land al enkele jaren in rap tempo aan het afnemen was. Waarschijnlijk had de gemeente Oss hier geen boodschap aan, en achtte zij de beschikbaarheid van spoorvervoer van belang voor een modern industrie-

terrein. En zo hoort het!

Het spoor takt 1,4 kilometer ten oosten van station Oss in noordelijke richting af. Het ligt aan de westzijde van de N329 (Megensebaan), daarvan gescheiden door een eindeloze rij bomen. Fotografen kunnen alleen nabij de aansluiting op het hoofdspoor uit de voeten. Daar scheidt een geluidswal de spoorlijn en weg van een woonwijk. Na 1,8 kilometer ligt er een omloopspoor van 500 meter en na het weer samenkomen van beide eindigt het spoor bij een juk. Vlak voor het begin van

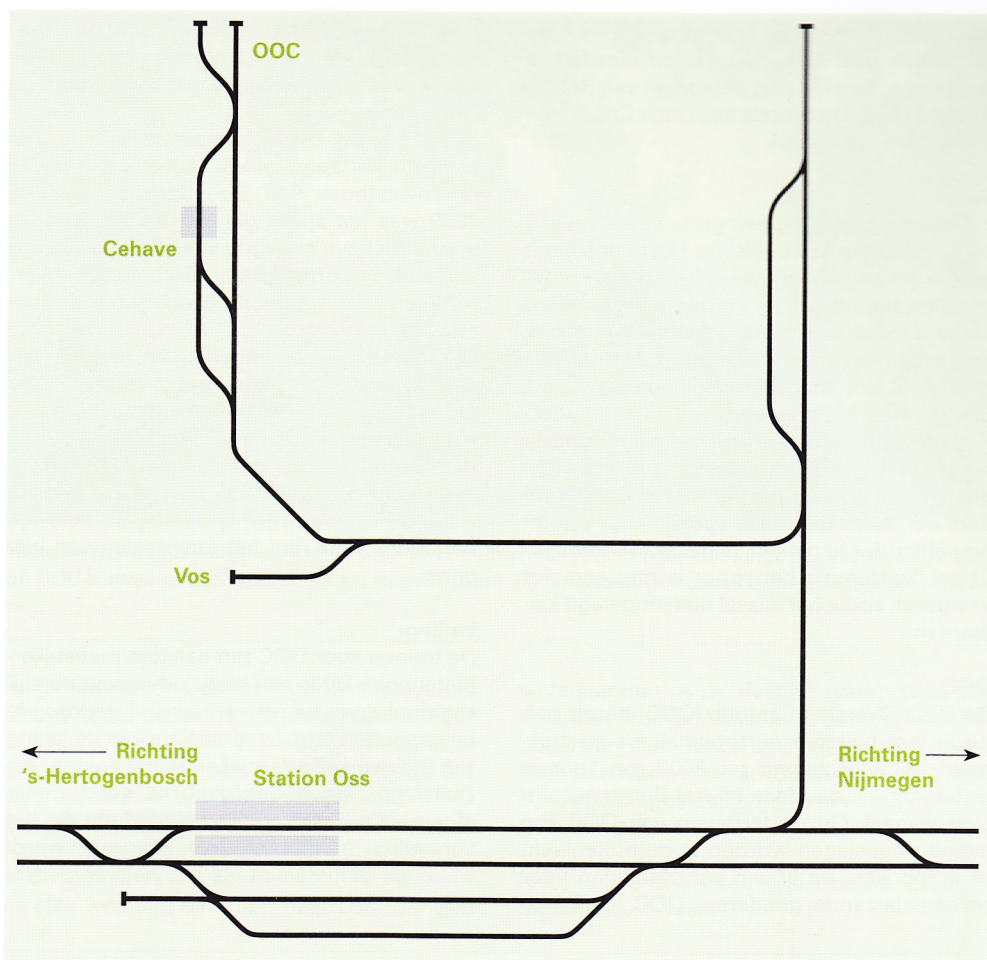


Om de weggebruikers te attenderen op de reactivering van het Osse goederenspoor is bij de meeste overwegen een bordje opgehangen. Zagen we dit soort bordjes maar op meer plaatsen...

het omloopspoor (gezien vanuit Oss) takt een spoor terug en buigt dan af in westelijke richting. De lijn loopt aan de zuidzijde van een weg met de curieuze naam Waalkade en buigt na een kilometer samen met deze in noordelijke richting. Bij de meeste overwegen is voor de argeloze automobilisten een oranje bord bevestigd dat het spoor weer in gebruik is.

Cehave

Langs de Waalkade ligt de vestiging van mengvoederbedrijf Cehave. Voor zover uw redactie bekend is dit in al die jaren de enige spoorklant geweest op bedrijfsterrein Elzenburg. De grootste vestiging van dit Brabantse bedrijf zit in Veghel, met tevens (destijds) de meest efficiënte losinstallatie voor spoorwagens. In de jaren tachtig en negentig ontving Cehave Veghel elke week graantreinen. Er was tot 1998 twee keer per week een trein met aanvoer van EBS in Europoort of IGMA in Amsterdam Westhaven. Bovendien kwa-



men hier in het seizoen bloktreinen uit Frankrijk. Aangevoerd werden alle soorten granen zoals maïs, maar ook erwten en tapioca. Als Veghel te druk was, weken treinen uit naar de vestigingen in 's-Hertogenbosch of Oss. Met het wegvallen van het binnenlands vervoer naar Veghel was daar vanaf 1999 capaciteit genoeg, en dankte Cehave Oss af als spoorlocatie.

In 2001 verviel het vervoer vanuit Frankrijk naar Cehave. Veghel en 's-Hertogenbosch waren daarmee hun graanvervoer kwijt. Voor de lijn van Boxtel naar Veghel betekende het helemaal het einde. Volgens de beruchte ProRail-logica werd kort daarna een heus om-

loopspoor te Veghel aangelegd. Dit is nooit gebruikt. Sterker nog, enkele jaren later werd het aansluitwiel van de Veghelse lijn ten zuiden van Boxtel verwijderd. Tegen alle logica in blijft Veghel dromen van spoorvervoer (reizigers of goederen voor DHL), maar de kans lijkt minimaal.

In juni 2008 beleefde Cehave een zelden vertoonde ervaring van het spoorvervoer. Vanaf die zomer verschijnt eens per week een trein met graanproducten uit het voormalig Oostblok in Oss. De losinstallatie werd daarvoor vernieuwd. Het graan valt vanuit de losopeningen onderin de spoorwagens in een stortput en gaat met lopende banden naar de

3

Links: het wissel naar Vos is vergrendeld met een heus hangslot. Typische ProRail-logica is dat hij wel onlangs is omgebouwd tot modern pompwiel. Rechts: bij het uithalen van de complete trein wordt het stootjuk aan de noordzijde van de Megensebaan genaderd. Wat een opwinding op deze plaats die het jarenlang zonder spoorvervoer moest stellen!



silo. Rail4chem/Veolia brengt de treinen via Emmerich naar Oss, meestal op dinsdag of woensdag. Een loc met personeel van Rotterdam Rail Feeding rijdt de trein naar Cehave en verzorgt het rangeren.

Vos

In Oss zit al jarenlang een grote vestiging van wegvervoerder Vos Logistics. Het bedrijf heeft enkele keren aangegeven hier spoorvervoer te willen starten, maar er is nooit wat gebeurd (althans voor zover ons bekend). Wel ligt er een eigen spoor aansluiting op het terrein, overigens niet imposant van lengte. De spoor aansluiting van Vos is ooit voorzien van een heus pompwiel, waardoor de rangeerder geen rugbrekend contragewicht hoeft te tillen. Een opmerkelijke investering voor een nooit gebruikte voorziening. Om dit nog absurder te maken, is het wissel zelfs officieel "geklemd": het spoor is met een slot vastgezet, zodat het wissel niet omgelegd kan worden.

OOC

De Osse Overslag Centrale (OOC) houdt zich bezig met bulktransport, containers en stukgoed. Binnenschepen tot 3000 ton kunnen er terecht via de Maas en het Burgemeester Delenkanaal. Op de terreinen van OOC kan lading opgeslagen worden in de buitenlucht of in loodsen, en er zijn voorzieningen voor milieubelastende goederen. OOC heeft een

dagelijkse verbinding met twee schepen naar Rotterdam voor containervervoer. Ook de haven van Antwerpen wordt twee keer per week aangedaan.

In 2007 werd OOC eigenaar van de locatie waar nu het spoorvervoer plaatsvindt, in de noordwesthoek van Elzenburg. In februari 2009 was het spoor gereed; de lijn die vlak voorbij Cehave eindigde in een stootjuk werd een stukje doorgetrokken. Op het terrein verschenen twee sporen en op elk spoor passen zes vierassige wagens.

Het lossen van de wagens gaat niet via een stortput, maar een eenvoudig verplaatsbare lopende band. Hoewel het omslachtig lijkt, gaat het betrekkelijk snel. Als men vroeg in de ochtend meteen kan beginnen met lossen, is de complete trein halverwege de middag klaar. De loc van RRF is daarbij de hele tijd behoorlijk druk met het uitwisselen van wagens.

Lading

De treinen voor OOC zijn beladen met suikerbietenpulp. Dit is een restproduct van de suikerwinning en wordt vervoerd in gedroogde en geperste vorm. Leveranciers van de lading zijn diverse suikerfabrieken in het zuiden van Duitsland. Vanuit Oss gaat het goedje naar afnemers in Zuid- en Oost-Nederland die het verwerken in diervoeders. Hiervoor wordt zowel de binnenvaart als het wegvervoer ingezet.

Voordat OOC het spoorvervoer startte arriveerde de lading per vrachtwagen en schip in ons land. In deze barre tijden voor het spoorvervoer is de overstap een uitstekende ontwikkeling.

RRF in actie

DB Schenker Rail Nederland brengt de beladen trein meestal vanuit Emmerich en laat deze achter op een van de twee goederensporen in Oss. In de vroege ochtend komt een rangeerloc van RRF van zijn lokale overnachtingsadres en sleept de hele trein richting Elzenburg. In de eerste weken was de RRF 105 de vaste kracht, vanaf begin november werd de RRF 106 ingezet.

De helft van de trein wordt achtergelaten op de stamlijn nog voor het omloopspoor. Met de andere helft gaat het dan naar OOC. De sleep wordt wederom in tweeën gesplitst, waarna het lossen op het westelijke spoor direct begint. Als de zes wagens zijn gelost, worden ze weggehaald en zijn de andere zes aan de beurt. Geloste wagens worden tijdelijk op het spoor bij Cehave gestald. Daarna gaat de loc de rest halen van de stamlijn. Om al te grote drukte bij Cehave te vermijden gaan de eerste geloste wagens direct mee.

Veelal zijn in Oss een machinist/rangeerder en wagenmeester actief. De wagens type Tadgs met hun stortopeningen en hendels vergen nogal wat controlewerk. Voor lokale hobbyisten is het vele rangeren aantrekkelijk, hoewel

Hoewel RRF normaliter het rangeerwerk verzorgt voor de Cehave in Oss haalde Veolia Cargo op 31 augustus 2009 zelf een graantrein op het lokale emplacement. Met een lange sleep graanwagens passeert loc 1571 op de stamlijn van het raccordement Elzenburg. Michel de Esch





Links: het lossen bij OOC begint veelal vroeg in de ochtend. Men kan als fotograaf kiezen voor een opname met flits of voor een lange sluitertijd, maar ook gewoon wat later op pad gaan. Rechts: op het terrein van OOC kunnen op twee sporen elk zes wagens staan. Bij langere slepen wordt de toegangspoort geblokkeerd. Er wordt dus wel eens een wagen even apart gezet.

er fotografisch niet veel mogelijk is door de bomen vlak langs het spoor. De lijn langs de Megensebaan heeft als nadeel dat er geen fietspad langs loopt en men dus alleen een plaatje kan maken door de auto in de berm te parkeren of door het gras te struinen. Halverwege de middag brengt RRF meestal de geloste trein naar Oss. Hoewel het niet de bedoeling is, gaat het vaak geduwd van Elzen-

burg naar station Oss. Het voordeel hiervan is uiteraard dat de loc na het loskoppelen direct een rijweg terug naar Elzenburg kan aanvragen en niet eerst hoeft om te lopen. De tijd waarop DBSRN de trein haalt varieert. Er is geen vaste dienstregeling, de aan- en afvoer wordt "in dagplan" geregeld.

In de eerste weken van het vervoer reed bijna elke werkdag een trein naar Oss. De lage

waterstanden in de rivieren waren hiervoor verantwoordelijk. Vanaf eind oktober rijdt DB Schenker Rail Nederland gemiddeld twee keer per week een bloktrein naar OOC. Dat zijn bepaald geen slechte cijfers voor een nagelnieuwe klant. ▲

Foto's Hendrik Bouwknegt, tenzij anders aangegeven.
Tekening Alex Wouters

MODEL TREIN EXPRESS

Verzending door heel Nederland.
Meld u gratis aan op onze website voor de mailing list (aanbiedingen enz. enz.)
Prijswijzigingen voorbehouden.

Openingstijden van onze winkel:
dinsdag - vrijdag 10.00 t/m 17.30 en vrijdag 18.30 t/m 21.00,
zaterdag 10.00 t/m 17.00.

Voorstraat 43-45 3135 HW Vlaardingen tel. 010-4357767 fax 010-4344644
www.modeltreinexpress.nl info@modeltreinexpress.nl

in prijs verlaagd!

Houten wagens IJzeren mannen

Hans Kaas

Als vervolg op eerdere boeken met belevenissen van spoormannen-"Meester" in 1997 en "Van Snellopers en Sprinters" in 2002 heeft auteur Hans Kaas opnieuw een boek met herinneringen samengesteld. In deze uitgave zijn de eigen belevenissen samengebracht vanaf zijn jongensjaren in de tijd van de stoomlocomotieven tot het einde van zijn loopbaan, die grotendeels samenviel met het verdwijnen van het meeste goederenvervoer bij NS. In dit boek krijgt de lezer een goed inzicht in het werk aan "het spoor" van alledag.

Het boek bevat 208 bladzijden met illustraties in zwart/wit.

van € 32,-
voor:

€ 19,-

inclusief verzendkosten



adverteren in Rail Magazine?

Neem dan contact op met Dhr. van Blitterswijk:

Tel: 06 29088867 (b.g.g. 073-6221514)

Fax: 073-6217752

Email: sales.railmagazine@uquilair.nl

UITGEVERIJ
UQUILAIR