

# Spoorwegen in Litouwen

Een modern bedrijf met een Russisch tintje

Roland Frederiks



**Lietuvus Geležinkeliai** heet de nationale spoorwegmaatschappij van Litouwen. Een scheiding tussen infra, reizigers en cargo kent men niet, het is nog één nationaal bedrijf. Het spoorweg-net omvat 1871 km, waarvan slechts 122 km is geëlektrificeerd. In Litouwen wordt gereden op 1520 mm breedspoor, zoals ook in Rusland en de rest van de Baltische staten gebruikelijk is. Een uitzondering hierop vormt het nieuw aangelegde normaalspoortraject (1435 mm) vanaf de Poolse grens bij Šeštokai naar Kaunas van ongeveer 120 km lang. Dit is een onderdeel van het project Rail Baltica.

De geschiedenis van de spoorwegen in Litouwen hangt natuurlijk sterk samen met die van het land. In 1851 besloot de Russische regering een spoorlijn aan te leggen van Warschau naar Sint-Petersburg, waarmee de basis werd gelegd voor de spoorwegen in Litouwen. De lijn was in 1860 voltooid. In 1915 werd Litouwen door Duitse troepen bezet, waarbij de spoorwegen een belangrijke rol speelden in het transport van troepen, voedsel en wapens. In 1923 werd de kuststreek met de grote haven-

plaats Klaipėda door Litouwen geannexeerd en het spoorwegnetwerk gereconstrueerd om de belangrijke havenspoorlijn aan te sluiten op het reeds aanwezige net. In 1940 werd het land bezet door de USSR. Dit was slechts van korte duur, want in 1941 vielen de Nazi's binnen. De Duitsers bouwden het spoor grotendeels terug naar normaalspoor. Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog kwam Litouwen onder het bewind van de Sovjet-Unie te staan en brak een lange stabiele periode voor de spoorwegen aan. Het normaalspoor werd uiteraard weer in het Russische breedspoor teruggebouwd. Gedurende de Sovjet-periode werden de spoorwegen in alle Baltische staten vanuit het Letse Riga bestuurd.

## Hernieuwde zelfstandigheid

In 1991 werd Litouwen opnieuw onafhankelijk en kreeg daarmee ook zijn eigen, huidige nationale spoorwegmaatschappij Lietuvos Geležinkeliai. Natuurlijk is er nog veel materieel aanwezig en in dienst uit de voormalige Sovjet-periode. Toch is het materieelpark de afgelopen jaren sterk gemoderniseerd met onder meer

nieuwe treinstellen van Pesa en Škoda alsmede locomotieven van Siemens.

Het belangrijkste reizigersverkeer speelt zich af op de geëlektrificeerde spoorlijn Kaunas – Vilnius en wordt compleet afgewikkeld met de nieuwe City-Elephant-treinstellen van Škoda (in Litouwen type EJ575 genoemd). Het verkeer naar de toeristische plaats Trakai wordt nog gereden met de laatste vier ER9M-stellen. Deze zijn nog een overblijfsel uit de Sovjet-tijd en in Riga (Letland) gebouwd. In 2004 zijn de stellen compleet gemoderniseerd en hebben ze ook een nieuw interieur gekregen.

Zijn "diesel-broertje", de DR1AM afkomstig uit dezelfde fabriek en periode, wordt voornamelijk ingezet op de lijn Vilnius – Turmantas. Hiervan zijn nog twaalf exemplaren in dienst. Getrokken reizigerstreinen worden enkel nog ingezet tussen Vilnius en Klaipėda met als tractie een loc uit de serie TEP70. Het overige lokale verkeer wordt afgewikkeld met diverse dieselstellen gebouwd door het Poolse Pesa, zoals de 620M, 630M en 730ML. De luchthavenshuttle vanuit Vilnius wordt standaard door een 620M verzorgd.



Op 10 november 2016 staat het door Pesa gebouwde treinstel 620M in Vilnius klaar om met de Airport-Shuttle te vertrekken.

### Afnemend reizigersvervoer

Helaas kent het internationale reizigersverkeer een sterke daling om geopolitieke en economische redenen. Ook is er naar het noordelijke buurland Letland geen reizigersverkeer meer, busondernemingen hebben hier het vervoer volledig overgenomen. Alleen de voor Rusland belangrijke verbinding Moskou / Sint-Petersburg – Kaliningrad met commerciële stop in Vilnius is overgebleven. De trein bestaat uit Russische slaaprijtuigen van de RZD en wordt door een locomotief van de Wit-Russische spoorwegen naar Vilnius gebracht, alwaar een duo TEP70's van LG de trein overneemt. Tot juni reed de Litouws Geležinkeliai nog een eigen trein naar Sint-Petersburg, maar deze was helaas niet rendabel meer. Hierdoor staan er thans helaas vele rijtuigen werkloos aan de kant.

Daarnaast wordt er nog drie maal daags een sneltrein aangeboden tussen Vilnius en Minsk, bestaande uit de Pesa-treinstellen 730ML van de Wit-Russische of Litouwse spoorwegen. Het verkeer naar Polen via Šeštokai is vrijwel geheel tot stilstand gekomen; slechts in het weekeinde worden er nog twee treinparsen Białystok –



Kaunas over het normaalspoor verzorgd. Deze dienst wordt uitgevoerd met treinstellen van Przewozy Regionalne uit de serie SA133. Het plan was dat ook PKP Intercity met hun TLK "Hańcza" uit Krakow en Warschau naar Kaunas

zou komen, maar deze rijdt helaas niet verder dan de grensplaats Suwałki.

### Goederenvervoer

Het goederenverkeer concentreert zich op de



Links: De in Riga gebouwde ER9M 389-09 voor de dienst als trein 865R naar de toeristenplaats Trakai. De vier nog aanwezige treinstellen uit deze serie zijn heer en meester op de lijn Vilnius – Trakai. Vilnius, 10 november 2016. Rechts: Het imposante dieseltreinstel uit de serie DR1AM voert een rangeerbeweging uit om als trein 647 naar Marcinkonis te rijden. Let op de afwijkende kopvorm t.o.v. andere zijde van dit treinstel, zoals te zien op de openingsfoto. Dit is dus hetzelfde treinstel! Vilnius, 11 november 2016.

Links: Rangeerlocomotief TEM TMH 067 wacht zijn volgende inzet af in station Vilnius op 11 november 2016. Rechts: Litouwen heeft zijn materieelpark flink gemoderniseerd met deze EuroRunners van Siemens. We zien hier de ER20 028 op 11 november te Vilnius.







Links: Op 12 november 2016 is de EJ575-007 in Kaunas aangekomen als 831G. Deze door Škoda gebouwde stellen bestaan zowel in twee- als driedelige uitvoering en verzorgen de complete treindienst tussen Vilnius en Kaunas. Rechts: Slechts in het weekend is er treinverkeer over de nieuw aangelegde normaalspoorlijn uit Polen. In Kaunas is daartoe ook een nieuw perron met dubbel normaalspoor aangelegd. Hier staat op 12 november 2016 het treintje naar het Poolse Bialystok gereed voor vertrek.

assen Klaipėda / Kaliningrad – Vilnius – Minsk – Moskou, waarbij Litouwen dus vooral transitland is. Ook is er intensief verkeer vanuit Polen, waarbij zowel over normaalspoor tot Kaunas alsmede over het parallelle breedspoor gereden kan worden. Hierbij is omsporing via het systeem SUW2000 in Mockava mogelijk.

Voor de goederendienst worden diverse diesel-locomotieven ingezet:

- De TEP70 gebouwd door Kolomensky Zavod, de belangrijkste locomotievenbouwer in Rusland. Hiervan heeft men vier exemplaren gebouwd in 1987.
- De M62 (en dubbelversie 2M62) is gebouwd door Luhanskteplovoz in Luhansk, Oekraïne. Dit is dé standaardlocomotief uit USSR-tijden, want hiervan zijn er in totaal liefst 7164 gebouwd! In Litouwen zijn 74 enkele en 22 dubbele machines in dienst. De M62-1482 is omgebouwd voor de normaalspoorlijn Šeštokai – Kaunas en daarbij de enige locomotief voor normaalspoor.
- De EuroRunner ER20 van Siemens is in 2007 in dienst gekomen bij de Lietuvus Geležinkeliai. Opvallend in vergelijking met de machines in Duitsland en Oostenrijk zijn de "Vectron-cabines". In dienst zijn 44 exemplaren van deze fraaie locomotieven.

- Voor de rangeerdienst zijn 20 machines uit de serie TEM TMH actief, die in 2009 gemeenschappelijk door ČZ Loko en VLRD zijn gebouwd. Ook is één rangeerlocomotief TEM LTH 001 aanwezig - een proefexemplaar gebouwd door VLRD uit Vilnius. Daarnaast ontstonden uit de oude Tsjechische serie ČME3 23 compleet gemoderniseerde locs van de serie ČME3M met nieuwe motoren en cabines.

#### Project Rail Baltica

Rail Baltica is een railinfraproject om de Baltische staten en Finland normaalsporig via Polen met het Europese net te verbinden. De spoorlijnen in de Baltische staten zijn aangelegd met Russisch breedspoor ten tijde van het Russische keizerrijk en later de Sovjet-Unie. De oriëntatie is hoofdzakelijk een oost-westverbinding tussen de Oostzee en Rusland. De spoorverbindingen tussen de Baltische staten onderling zijn aldus sterk onderontwikkeld.

Het tracé is in 2011 vastgelegd en loopt via Kaunas en Riga naar Tallinn. Op langere termijn zijn er plannen voor een railtunnel naar Finland. De kosten worden geraamd op een kleine vier miljard euro voor deze 700 km lange spoorlijn. Sinds 16 oktober 2015 is het spoor tot Kaunas

gereed, maar kent dus zoals eerder geschreven nog maar zeer beperkt reizigersverkeer.

#### Inhaalslag

Litouwen is dus een modern spoorwegland aan het worden en heeft al veel nieuw materieel aangeschaft. Met de komst van Rail Baltica zal hopelijk ook het reizigersvervoer tussen de Baltische staten flink kunnen groeien. Hopelijk kan in samenwerking met PKP Intercity snel een dagelijkse Intercity (TLK "Hańcza") komen te rijden van Kaunas naar Warschau en verder door naar Krakow, met in Kaunas uiteraard een goede overstap naar Vilnius.

Wat de verdere groei in het reizigersverkeer in de weg staat is de lage frequentie op vele lokale verbindingen. Sommige kennen slechts één trein per dag. Hier valt dus ook nog een grote inhaalslag te maken. Een bezoek aan dit spoorwegland kan ik iedereen aanraden; vrijwel iedereen spreekt Engels en tickets zijn eenvoudig aan het loket te krijgen. Goedkope vluchten gaan vanaf Eindhoven naar Kaunas of Vilnius. Reizen per trein kan ook, maar dan ben je toch wel 35 uur onderweg... ▲

Alle foto's Roland Frederiks

De locomotieven uit de grote serie M62 worden ook wel "Taigatrommels" genoemd. De M62-1482 is als enige normaalspoormachine van de Litouwse spoorwegen een unicum. Šeštokai, 12 november 2016.

