

Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

47^e JAARGANG, NR. 7 (548)
JULI 2004

Het Openbaar Vervoer / Railnieuws
is een uitgave van de Stichting Tram-
museum & Railvervoer Nederland
(S.T.E.R.N.)

REDAKTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK

internet: www.hov-rn.nl
email: hov-rn@hov-rn.nl

REDACTEUREN:

Tramnieuws Amsterdam:
Chris Vonk

Tramnieuws Den Haag:
Kees Pronk,
Kees Verhulst

Tramnieuws Rotterdam:
Jan van Driel

Busnieuws / streekvervoer:
Hans Wolbers

Buitenlands stadsvervoer:
Bob Verwijk

Spoornieuws België, Frankrijk:
Sicco Dierdorp

Spoornieuws Duitsland, Oostenrijk:
Raymond Kiës

Spoornieuws Zwitserland:
Hans Bikker

Spoornieuws overige landen:
Gerard de Gier,
Aad de Meij

Spoornieuws Binnenland:
Karel Bocht

Museumnieuws, agenda
Aad de Meij

Redactie secretaris:
Hans Verkerk

STAFMEDEWERKERS:

A.N.Baas, G.Bart, F.Bergamin,
P.B.A. Dijkman, R.F. Havez,
J.A. van der Jagt, J.P.G. Krom,
F.A. van Loevezijn, F.J. Rusch,
E.H.L.Salleveld, B.A. Schenk,
E. van Werkhoven,
Chr.Westerduin,

PLANNING EN EINDREDAKTIE:

Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

verschijnt in 2004 tien keer per jaar.

Losse nummers € 1,25.

© 2004. Overname van informatie
mag alleen na schriftelijke toe-
stemming van de redactie en bij
vermelding van de bron.

ISSN:1570-534X

VAN DE REDACTIE...

Om met de deur in huis te vallen: Het Openbaar Vervoer-Railnieuws in zijn huidige gedrukte vorm houdt per 1 januari 2005 op te bestaan. Er zullen nog drie gedrukte edities verschijnen, in augustus, oktober en november 2004. Dat is het slechte nieuws, het goede nieuws is dat Het Openbaar Vervoer-Railnieuws daarna gewoon door gaat, het wordt alleen niet meer gedrukt en aan u toegezonden. De distributie zal voortaan via internet plaatsvinden, door het te downloaden vanaf een website als **gratis** pdf.bestand. Iedereen met een PC met internetaansluiting kan thuis gewoon de editie uitprinten en in de luie stoel gaan lezen, zoals hij dat altijd gewend is geweest. De downloadtijd met het meest simpele modem is niet meer dan vijf minuten, dus dat moet geen probleem opleveren. Eigenlijk verandert er voor de gemiddelde lezer niet zo gek veel, alleen in plaats van het blad uit de brievenbus te halen moet hij nu het blad van internet afhalen. Het resultaat op papier is kwalitatief niet minder, misschien zelfs beter als hij een laserprinter heeft! In zijn opzet blijft het blad verder helemaal gelijk: simpel, geen foto's, maar wel actuele berichtgeving.

Het blad zal vanaf 1 januari 2005 (weer) 12 keer per jaar verschijnen, steeds op uiterlijk de 20^e van elke maand, waarna het op de website www.hov-rn.nl beschikbaar wordt gesteld. Van daar af kan het worden gedownload. U moet natuurlijk wel zelf alert zijn om dit op tijd te doen. Bij wijze van proef wordt Het Openbaar Vervoer-Railnieuws vanaf nu op deze wijze gepubliceerd. Ook de mei- en juni-editie zijn er al te vinden. We roepen u op dit maar eens vast te proberen en aan de nieuwe werkwijze te wennen. Als dit allemaal probleemloos verloopt willen we u bovendien vragen dit via de website aan te geven. Dat kunnen we een beeld krijgen of de overgang gladjes verloopt of niet.

We realiseren ons terdege dat er natuurlijk een probleem ontstaat voor hen die geen PC bezitten of voor hen die geen internetaansluiting hebben. Zij zullen niet blij zijn met dit plan, zij raken op deze manier hun blad en informatiebron kwijt. Doorgaans zal dit de wat oudere lezers uit ons abonneebestand zijn, hoewel we daar niet eens zeker van zijn. Ook voor hen moeten toch oplossingen te bedenken zijn. Misschien dat de kleinzoon één keer per maand de gedrukte versie even op zijn fietsje bij opa wil brengen...! Met wat vindingrijkheid is er meer mogelijk dan u denkt. Er zijn ten slotte ook nog internetwinkels of bibliotheken met internetcomputers. We willen – en moeten – hierop vertrouwen, het alternatief is namelijk dat het blad ophoudt te bestaan.

Want dat staat vast, een weg terug is er niet. Het besluit om met Het Openbaar Vervoer-Railnieuws te gaan stoppen per 1 januari 2005 was namelijk begin dit jaar eigenlijk al genomen. De belangrijkste reden hiervoor was dat volgend jaar het contract voor onze stencilmachines eindigt. Voor een nieuw contract en nieuwe machines moesten wij ons voor ten minste 5 à 6 jaar verplichten. Voor zo'n lange tijd wilden wij dat niet meer. En ook voor de vergaarmachines zijn geen onderdelen meer leverbaar. Ook daarvoor moesten investeringen worden gedaan. Het draagvlak hiervoor is te smal geworden en wel om de volgende reden. Het maandelijks maken van de etiketten, het bedrukken van de enveloppen, het drukken van het blad (thans maandelijks ruim 60.000 A4-vellen!), het vergaren, het nieten enz, enz. Daar zit het grootste knelpunt voor een aantal redactiemedewerkers. Van dit werk willen we na al die jaren graag af. Nog een keer binden voor een periode van 5 à 6 jaar was een brug te ver. En dan willen we het hier maar niet meer hebben over het slechte betaalgedrag van een beperkte groep lezers. Zij zijn een voortdurende bron van zorg en vergen veel energie en vrije tijd van de medewerkers om hen tot betalen te bewegen. Met een gratis te downloaden blad vervalt ook dat!

Al dit buffelwerk valt met de introductie van de verspreiding via internet helemaal weg. Dit heeft voor de medewerkers de doorslag gegeven om toch door te gaan met Het Openbaar Vervoer-Railnieuws.

De gedachte om voor hen die geen internetaansluiting hebben nog in beperkte omvang blijven produceren van de gedrukte versie is dan ook niet haalbaar; dan blijft het probleem zoals hiervoor aangegeven gewoon voortbestaan. Voor een aantal lezers zal dit besluit ongetwijfeld hard aankomen, niettemin rekenen wij op begrip hiervoor. Het is de enige manier om Het Openbaar Vervoer-Railnieuws voort te laten bestaan. Wij hopen dan ook dat iedereen veel leesplezier zal blijven beleven aan de digitale versie van Het Openbaar Vervoer-Railnieuws.

Aad de Meij
Eindredacteur

AMSTERDAM

OV onderhands aan GVB toewijzen

Het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA), een samenwerkingsverband van 16 gemeenten, wil het Amsterdamse openbaar vervoer onderhands toewijzen aan het GVB. Het ROA heeft daartoe besloten omdat minister Peijs de verplichte aanbesteding van het openbaar vervoer in de grote steden uit wil stellen tot 2009. De aanbesteding stond gepland voor 2006. Het ROA vraagt het GVB nu een bod te doen voor een periode van 3 én van 6 jaar. Als het GVB niet op een marktconform prijsniveau kan werken of als de minister de onderhandse aanbesteding niet toestaat, komt er een openbare aanbesteding.

Dienstregeling lijn 7 aangepast

De dienstregeling van tramlijn 7, die op 3 mei jl. van kracht werd, bleek een te korte omlooptijd te hebben. Op 3 juni kreeg lijn 7 een geheel nieuwe dienstregeling met voldoende rijtijd.

Hoogzomerdienst per 10 juli

Op 24 mei jl. zijn bij het GVB de zomerse tijden ingegaan. Per zaterdag 10 juli braken echter de hoogzomerse tijden aan, hoewel dat aan het weer zelf niet te merken was. De schoolvakanties zijn begonnen en op diverse tram- en buslijnen gingen daarom de frequenties nog iets omlaag. Op 29 augustus, vervallen de hoogzomerse tijden en is de dienstregeling vrijwel weer zoals bij aanvang van de zomerdienst (24 mei jl.) die tot en met zondag 12 september van kracht is. De metro's rijden in de ochtend- en avondspits iedere 12 minuten in plaats van iedere 7½ minuut. Buiten de spitsen en in het weekend wordt iedere 15 minuten gereden. De reizigers vinden de hoogzomerse vertrektijden in de haltes en op de metrostations en zijn te herkennen aan de gele kleur (normaal zijn deze wit).

IJtram rijdt niet voor 30 mei 2005

De IJtram gaat later rijden dan was gepland, omdat er in de trambuis van de Piet Heintunnel een andere besturingsinstallatie moet worden aangelegd. De IJtram gaat op 30 mei 2005 rijden in plaats van 13 december 2004. Tot die tijd zal buslijn 326 de verbinding met IJburg blijven onderhouden.

Infrastructuur

De werkzaamheden voor de IJ-burglijn beginnen nu echt vorm te krijgen. De bovenleiding is vanaf het beginpunt op IJburg inmiddels gevorderd tot de Piet Heinkade vlak voor de Kattenburgerstraat / Jan Schaeferbrug en ook op het opstelrein op Zeeburg wordt nu de bovenleiding bevestigd boven de sporen. Voor wat betreft het spoor is eigenlijk alles vrijwel gereed, zij het dat de sporen over de brug tussen de De Ruijterkade en de Piet Heinkade weer eens los liggen. Ook moet de lus op het eiland Zeeburg bij de 'remise' nog worden aangelegd en zijn op het opstelrein slechts drie van de vier mogelijke sporen daadwerkelijk aangelegd. Voorts is men aan het opstelrein Zeeburg begonnen met het plaatsen van hekken rond de openluchtremise.

Spoorwerkzaamheden vinden momenteel plaats op de Rembrandtkade, in de Amstelstraat en de Piet Heinkade bij de Kamperbrug. De werkzaamheden in de Witte de Withstraat bij de Van Kinsbergenstraat werden voltooid.

Nieuwe pontverbinding

Op 5 juli 2004 bracht het GVB een nieuwe pontverbinding in de vaart: tussen Centraal Station en NDSM-terrein (hoek Ondinaweg en Van Riemsdijkweg). Men startte met kleine ponten ("serie" 30) in een halfuursdienst, maar houdt rekening met grotere ponten (serie 50) en frequentieverhoging. Het veer is geschikt voor voetgangers en (brom)fietsers. Er kunnen ongeveer 120 reizigers per keer mee

Noord/Zuid-berichten

+ De afgelopen maanden is er 's avonds tot 22.00 uur en op zaterdagdagen doorgewerkt aan de Noord/Zuidlijn om de opgelopen vertraging in te halen. De aannemer heeft een vergunning aangevraagd om tot medio 2005 ook na kantooruren te mogen doorwerken. Omdat in de Ferdinand Bolstraat erg dicht tegen de huizen aan wordt gebouwd, is het veel moeilijker en tijdrovender om damwanden te slaan dan bij de ondergrondse stations aan het Rokin en de Vijzelgracht. De bewoners van de Ferdinand Bolstraat staan op hun achterste benen en pikken het niet. Ze zijn niet zozeer tegen de bouw van de lijn maar zijn de bouwverlast wel zat en startten een handtekeningactie. Tevergeefs: de gemeente heeft besloten, dat de werkzaamheden 's avonds en op zaterdag mogen doorgaan. De winkeliers aan de Albert Cuyp hebben geen last van het doorwerken; hoe eerder de boel klaar is hoe liever het ze is. De bouwput kost ze klanten met als gevolg daling van de omzet.

+ Zo'n 368 iepen, platanen en linden bij het Europaplein worden dit najaar gekapt of verplaatst. De bomen moeten plaats maken voor de bouw van de Noord/Zuidlijn. Als de lijn klaar is komen de bomen weer terug. Winkeliers rond het plein, die de bomen als het visitekaartje van de buurt zien, zijn sceptisch. Het is nog lang niet bekend hoe de buurt er na de bouw van de metrolijn uit gaat zien. 130 bomen worden verplaatst naar IJburg en naar elders in stadsdeel Zuideramstel.

+ Als de aanleg van de Noord/Zuidlijn nu stopgezet zou worden, kost dat de gemeente ten minste 383 miljoen euro. Dit bedrag is exclusief extra kosten, zoals schadeclaims. Bovendien blijft dan het vervoersprobleem onopgelost. GroenLinks schikt zich na het horen van deze bedragen in de voortzetting van de aanleg van de lijn.

+ De VVD-fractie in de gemeenteraad wil 12 miljoen euro extra uittrekken voor het opknappen van de openbare ruimte boven de Noord/Zuidlijn, allereerst in de binnenstad en De Pijp.

+ De gemeenteraad vindt dat wethouder van der Horst onvoldoende grip heeft op de organisatie en schakelt nieuwe deskundigen in om de kosten en de organisatie van de N/Zlijn door te lichten. Van der Horst hoeft niet op te stappen en de gemeenteraad trekt nog eens €92 miljoen extra uit om nieuwe tegenvallers tot 2011 te dekken..!

Museumberichten

De afgelopen weken stonden er weer regelmatig artikelen in de kranten over de problemen tussen de gemeente Amsterdam en de museumorganisaties over de stallingruimte. Voorlopig kan de vestiging in de Tollensstraat blijven tot 1 december a.s. Door de rechter is weer bedongen dat er overleg moet plaatsvinden onder leiding van een bemiddelaar. Duidelijk is dat de gemeente Amsterdam de locaties Tollensstraat en Oost leeg wil hebben voor de activiteiten van de stadsdelen Oud-West en Oost/Watergraafsmeer. Een tijdelijke oplossing van de gemeente in het westelijk havengebied, zonder aansluiting op het tramnet, is door de museumorganisaties afgewezen. De drie museumorganisaties (AOM, RETM/EMA en MUSA) willen een nieuw groot onderkomen aan het Haarlemmermeerstation. Hier is ruimte voor een groot OV-museum met de tramlijn naar Bovenkerk, een ruimte voor het stallen en tentoonstellen van het museummaterieel, een aansluiting op het stadsnet (naast de remise Havenstraat) en een aanlegplaats voor de IJ-veren. Hierover hebben de organisaties een plan ingediend bij de gemeente Amsterdam en het stadsdeel Oud-Zuid. Ambtelijke molens draaien echter langzaam en het wordt nog complexer indien er meerdere instanties bij betrokken zijn. De datum van 1 december nadert echter met rasse schreden en het ziet er niet naar uit dat men voor die datum tot overeenstemming komt. Overigens verloopt de invulling van de plannen voor de voormalige GVB-vestigingen Tollensstraat en Oost ook niet zo vlot, dus of de datum van 1 december nu wel zo heilig is valt ook nog af te wachten.

Combino-berichten

Begin juni is het GVB met Siemens een inspectieprogramma overeengekomen waarbij alle trams boven de 120.000 km worden gecontroleerd op schade. Na inspectie kan worden vastgesteld in welke schadecategorie de gecontroleerde tram valt en of deze weer in de dienstregeling kan worden opgenomen danwel eerst reparatie noodzakelijk is.

In juni zijn de eerste zeven trams geïnspecteerd. Vier van de zeven voertuigen hadden geen of zeer geringe schade en zijn weer onmiddellijk ingezet voor dagelijks gebruik. Drie gecontroleerde trams vallen in een hogere schadecategorie waardoor de inspectiefrequentie moet worden verhoogd. De drie trams zullen een wekelijkse controle krijgen. Om deze steeds terugkerende inspectie nauwkeurig en snel te kunnen uitvoeren - 's nachts, als de tram niet in gebruik is - brengt Siemens hulpmiddelen aan in deze trams. Tot die tijd zijn de trams buiten gebruik gesteld. Vanwege de latere ingebruikname van de IJtram - bij bestelling van de Combinotrums was rekening gehouden met april 2004 - beschikt het GVB over een tijdelijke extra reserve aan trams. Bovendien staan zoals bekend 10 Electronen te Moerdijk.

Bij alle Combino's zullen de trucks draaibaar worden gemaakt, waardoor de druk op de wagenbak moet afnemen. Alle wagens moeten daarom terug naar de fabriek. Geschat wordt dat deze werkzaamheden over een half jaar van start zullen gaan en zeker tot in 2006 zullen gaan duren.

Van de 155 bestelde Combino's (2001 t/m 2151, 2201 t/m 2204) zijn er 140 afgenomen. De afname van de laatste 15 trams (2091, 2138 t/m 2151) is door het GVB opgeschort. Siemens heeft deze trams wel afgebouwd. Het GVB is met Siemens overeengekomen dat deze 15 trams kunnen worden ingezet wanneer er door schade (haarscheuren) meer Combino's buiten bedrijf raken dan het GVB kan opvangen.

Materieel tram

Combino's: Afgeleverd zijn de Combino's t/m nr. 2145, waarvan in dienst zijn gesteld t/m nr. 2137, m.u.v. 2091. De niet in dienst genomen wagens staan tot nader order te Moerdijk: 2138 t/m de 2141. De 2142 t/m 2145 bevinden zich nog in de HWR.

Gelede wagens: De 630 is in Poznan als laatste in dienst gekomen als 810. De wagen was in eerste instantie alleen bedoeld als onderdelenleverancier.

Lagevloertrams: De 919 en de 836 gingen in grote revisie in de HWR te Diemen.

Museumtramlijn: Voor de normale dienst beschikt de museumtramlijn thans over de volgende inzetbare wagens:

GVB 401, 465, 533; 600, 792, 916; RET 130; HTM 816; GTG 41; Graz 206; 319B; Wenen 2614, 4143; 1628, 5290.

Materieel metro

Stel 38 is als proef omgeschilderd en voorzien van blauwe biezen en het GVB-logo. Ook de deuren zijn blauw. De wagen verscheen op 14 juni op lijn 53. De volgende "blauwe" is de 7.

ROTTERDAM**Winterdienst 2004 / 2005**

Met ingang van 23 augustus 2004 worden de volgende wijzigingen van kracht:

Metro: Erasmuslijn en Calandlijn rijden 's avonds op het traject Hoogvliet – Spijkenisse om de 15 minuten in plaats van om de 7,5 minuten.

Tram: Lijn 3 wordt opgeheven. Lijn 4 wordt ingekort tot Heemraadsplein. Marconiplein – Heemraadsplein vervalt. Op het traject Nieuwe Binnenweg bij het Heemraadsplein tot aan de Schiedamseweg bij de Spanjaardstraat rijdt geen tram meer. Lijn 7 krijgt een routewijziging via Goudsesingel – Jonker

Fransstraat – Linker Rottekade – Crooswijksestraat - Pijperstraat – Boezemstraat – Boezemsingel – Goudserijweg vice versa (in plaats van Goudsesingel – Boezemweg - Goudserijweg v.v.). Lijn 8 krijgt een routewijziging vanaf het Oostplein via Goudsesingel – Jonker Fransstraat – Linker Rottekade – Zaagmolenbrug v.v. (in plaats van Oostplein – Boezemweg – Boezemsingel – Boezemstraat – Pijperstraat - Crooswijksestraat – Zaagmolenbrug v.v.). Over de Boezemweg rijdt dan geen tram meer, terwijl de Jonker Fransstraat en Linker Rottekade een dubbelloop hebben van de lijnen 7 en 8.

Bus: Lijn 33 routewijziging via van Aerssenlaan/Diergaardetunnel (in plaats van Statenweg/Statentunnel). De huidige buslijn 66 wordt opgeheven en gesplitst in buslijn 66 Zuidplein – Polderlaan – Feijenoord v.v. (deze lijn rijdt niet 's avonds) en lijn 67 Zuidplein – Polderlaan – Afrikaanderplein – Rijnhaven – Katendrecht v.v. Lijn 75 wordt opgeheven.

Oktober (opening Carnisselandlijn)

Zodra tramlijn 25 Centraal Station – Barendrecht Carnisselande in gebruik is genomen, ontstaat er een dubbelloop met tramlijn 20 tussen het Centraal Station en de Randweg. Tussen de Randweg en het eindpunt station Lombardijen (Reyerdijk) is er dubbelloop tussen de tramlijnen 2 en 20. Lijn 20 rijdt niet meer na 20.00 uur (op koopavond na 21.30 uur) en op de zondagochtend voor 11.00 uur.

Januari 2005 (bij benadering)

Metro: Calandlijn: metropendel 's avonds en zondagochtend tussen Binnenhof en Kralingse Zoom. De metro's op het traject De Tochten – Graskruid rijden om de 20 in plaats van om de 15 minuten. De metro's op het traject Binnenhof - Graskruid rijden om de 20 in plaats van om de 15 minuten. De metro's op het traject Graskruid – Capelsebrug rijden om de 10 in plaats van om de 7,5 minuten. De metro's op het traject Capelsebrug – Schiedam Centrum rijden om de 10 in plaats van om de 7,5 minuten. De metro's op het traject De Terp – Capelsebrug rijden om de 20 in plaats van om de 15 minuten.

Plan gratis openbaar vervoer van de baan

De PvdA heeft het plan voor gratis openbaar vervoer in Rotterdam alweer ingeslikt. Wel denkt men nog steeds aan jaarabonnementen voor bepaalde groepen. Die zou de gemeente bij de RET moeten kunnen inkopen. Dagelijks bestuurder Hulman van de Stadsregio Rotterdam had meteen laten weten tegen gratis openbaar vervoer te zijn. Een eerder gehouden onderzoek wees uit dat gratis openbaar vervoer in heel Nederland € 4 miljard extra zou kosten.

Zwartrijders

In maart en april werden in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zwartrijdersmetingen gehouden. Bij de RET kwam de metro uit op 7,2%, de tram op 2,8% en de bus op 0,9%. De metingen werden gedaan door het bureau MU-consult. De gehanteerde meetmethode voor de metro was gelijk aan de door de RET toegepaste methode van 2001 en 2003. De methode bij de bus leek sterk op die van de metro. Bij de tram werd, met goedkeuring door MU-consult, gekozen voor een opzet waarbij de conducteurs de afwijkingen registreerden. De controles leiden er wel toe dat er minder vaak met tram, bus en metro werd gereisd. Vorig jaar vervoerde de RET 3,5% minder passagiers dan in 2002. Naast de verscherpte controles had dit mogelijk ook andere oorzaken. In 2003 was er extreem mooi zomerweer waardoor er meer gelopen en gefietst werd, de economische omstandigheden waren slechter en ook werden er kleinere zones ingevoerd.

Tourniquets en Chipkaart

Op 21 juni is de RET begonnen met het plaatsen van tourniquets, nieuwe kaartautomaten en worden de brandinstallaties aangepast op de metrostations. Tijdens de werkzaamheden wordt de overlast voor de reizigers tot een minimum beperkt.

Werkzaamheden, die grote overlast veroorzaken, worden voornamelijk in de nacht uitgevoerd. De werkzaamheden duren tot december 2004.

Stichting RoMeO

Op 2 juli jl. vond de openingsrit plaats van de Toeristische tramlijn 10. Dit gebeurde in aanwezigheid van directeur a.i. de heer Laman. Er werd gereden met mr. 515 en ahr. 1001. Het nieuwe tramstel 522 + 1020 was helaas nog niet dienstvaardig. Mr. 522 was nog niet gereed, terwijl ahr. 1020 wel gereed was maar met wat technische problemen te kampen had. Mr. 522 ging op 12 juli naar de Centrale Werkplaats voor de inbouw van kachels. Daarna keert het rijtuig terug naar remise Hillegersberg voor de inbouw van het meubilair. Naast het tramstel 515 + 1001 rijdt nu dagelijks het stel 565 + 1042 op lijn 10. Er wordt gereden met een frequentie van 45 minuten. De eerste rit vertrekt vanaf het Willemsplein om 10.15 uur (CS 10.25 uur) en de laatste rit om 15.30 uur (CS 15.40 uur). De rondrit duurt 75 minuten. Het tarief bedraagt € 8,00 voor volwassenen en € 5,00 voor kinderen van 4 tot en met 11 jaar, alsmede voor houders van PAS65. Het plaatsbewijs van de Toeristische tram is op de dag van afgifte tevens geldig als dagkaart op het gehele RET-vervoergebied, maar is **niet** geldig bij de NS en Connexion.

In de periode dat lijn 10 rijdt (3 juli t/m 5 september) worden de overige ritten van de Stichting RoMeO gereden onder lijnnummer 11.

Infrastructuur en exploitatie

De werkzaamheden in verband met de plaatsing van o.a. nieuwe verkeerslichten waarbij de tram geen absolute voorrang meer krijgt, lopen uit. Volgens plan zouden de werkzaamheden medio juni gereed zijn, maar dit wordt niet gehaald. Men streeft nu naar medio juli.

Na het vervangen van de brugklep van de Parkhavenbrug (Buitenbrug) enige tijd geleden, is het nu de beurt aan de Coolhavenbrug (Binnenbrug). In de bouwvakantie wordt dan ook de gehele tramkruising Coolhavenbrug / G.J. de Jonghweg vervangen. Lijn 8 kan in deze periode ongehinderd van de Parkhavenbrug gebruik maken omdat in deze periode ook de roldeur van de grote sluis wordt vervangen en ook de scheepvaart is gestremd. De Coolhavenbrug wordt in februari 2005 weer opengesteld voor alle verkeer.

Volgens de stadsregio Rotterdam wordt het veel te druk met trams op de Coolsingel. Met name bij de halte Beurs zorgt de grote stroom trams van de lijnen 1, 8, 20 en 23 in beide richtingen soms voor opstoppingen. Voorgesteld wordt om een verbinding te maken op het kruispunt Eendrachtsweg / Vasteland. Daardoor kan tramverkeer, met name één van de Trampuslijnen vanaf de Erasmusbrug het Vasteland op en vandaar via de route van lijn 5 naar het Centraal Station rijden. De aanleg van de "Vastelandboog" zou binnen één à twee jaar moeten starten. De Coolsingel alsmede het Hofplein zouden op deze manier ontlast worden.

In verband met de reparatie van de fundering van de Boezembrug is deze van 5 t/m 24 juli gesloten voor auto- en tramverkeer. Lijn 7 kan hierdoor niet rijden via de Goudserijweg, Oudedijk naar het eindpunt Woudestein. Er wordt nu vanaf het Oostplein gereden via de Oostzeedijk en Honingerdijk. Deze omleiding geldt ook voor lijn 10. In plaats van een rondje Kralingen rijdt men nu een rondje Crooswijk.

In verband met werkzaamheden op de Boergoensevliet reed lijn 2 van 3 t/m 11 juli een verkorte route tot metrostation Maashaven (Gaesbeekstraat).

Op 26 en 27 juni werd in Rotterdam het Nederlands Kampioenschap wielrennen gehouden. Lijn 1 reed op zaterdag tot ca. 18.30 uur en op zondag van 9.30 tot 18.30 uur niet naar de Esch, maar werd ingekort tot remise Kralingen op de Oostzeedijk. Lijn 20 reed op beide dagen tot ca. 18.30 uur vanaf de

Reyerdijk door naar de Beverwaard. Lijn 23 werd tot ca. 18.30 opgeheven.

Met ingang van 19 juni werd de West-Kruiskade weer open gesteld voor het tramverkeer. De haltes Drievriendenstraat en St. Mariastraat zijn definitief vervallen. Alleen de halte Triendplein blijft over.

Materieel tram

Na bijna twee maanden stilstand werd er op 1 juli weer een Citadis afgeleverd, de 2049. In mei kregen nieuwe wielen de 2019, 2027 en 2029; in juni de 2012, 2013, 2014, 2020, 2021, 2024, 2032, 2034 en 2035. Begin juli stonden in afwachting hiervan de 2007, 2009, 2011, 2015, 2016, 2017 en 2025.

Omdat soms meer dan de helft van de Citadis-rijtuigen buiten dienst staat, kwamen in de zomerdienst 1 toch weer de 1600'en in beeld. Vanuit de remise Kralingen ging de 1604 naar de Hilledijk, vanuit remise Hillegersberg gebeurde hetzelfde met de 1618 en 1619. Vanaf het buitenterrein van de CW aan de Kleiweg gingen de 1613, 1614, 1615 en 1624 naar remise Hillegersberg, waar ook de 1634 nog dienstvaardig is. Eind juni werd de 1614 op lijn 3 gesignaleerd. Op Zuid hebben de rijtuigen niet gereden. In de zomerdienst 2 (5 juli t/m 22 augustus) lijkt men de 1600'en niet nodig te hebben.

Na herstel in de CW kwam de 2036 op 10/6 weer in dienst, op 22/6 gebeurde dit met mr. 724. Nog niet gereed zijn de 731 en 2008. Herstel van deze laatste duurt tot december.

Remise Hilledijk: Na rev. B in dienst op 3/6 de 708, op 21/6 de 709, op 3/6 binnen mr. 711 en in dienst weer op 15/6. Binnen genomen op 15/6 mr. 712 en op 28/6 de 713.

Remise Hillegersberg: Na herstel kwam de 829 in mei in dienst, maar enkele dagen later derailleurde de wagen in de remise en liep hierbij een zwaar beschadigde draaitunnel op. Na 833 en 821 werd de 829 als derde 800 buiten dienst gesteld. In remise Kralingen staat sinds 9 mei de 834 buiten dienst met een defecte statische omvormer.

Nieuws per datum

11/06: 11.20 tot 15.10 uur. Bij de Laan op Zuid / 2^o Rosestraat derailleurde 20/2013 (in de richting CS) met één truckstel waarbij ook een wiel af brak. Met behulp van twee takelwagens werd het rijtuig op een trolley geplaatst en ging het achteruit richting Hilledijk. Halverwege viel de tram van de trolley en moest men opnieuw takelen. Vanaf CS reden de lijnen 20 en 23 tot het Wilhelminaplein. Vanuit de Beverwaard reed lijn 23 niet verder dan het Feijenoord Stadion, lijn 20 reed tussen de Reyerdijk en de Maashaven. Bus 663 pendelde tussen het Wilhelminaplein en het Feijenoord stadion; bus 674 tussen het Wilhelminaplein en de Randweg.

15/06: Aanrijding op de Korperweg in Vlaardingse tussen een vrachtauto en autobus 817 (lijn 56) in de linker flank. Er vielen 9 gewonden; de bus wordt hersteld.

16/06: 8.15 uur. Metrorijtuig 5328 defect op wisselcomplex net buiten station Leuvehaven. Bestuurder probeert vergeefs het rijtuig aan de praat te krijgen, maar dit duurt één passagier te lang: hij slaat het noodglasje in om de deur te openen en loopt de tunnel in. Meerdere passagiers volgen. Inmiddels staan meer rijtuigen stil in de file en moet de spanning van de derde rails worden afgehaald. Na 9.00 uur kan er enkelspoor worden gereden. Met het defecte rijtuig gaat het opnieuw mis en is er enige tijd geen metroverkeer mogelijk tussen Rijnhaven en CS. Pendelbussen: 452, 453, 649, 901, 913, 927. Net als men ook trams wil inzetten doet de metro het weer en kan er enkelspoor worden gereden. 10.30 alles weer normaal.

21/6: Paardentramrijtuig 404 ging op transport naar Hoorn i.v.m. "Stoomtram 125". Inmiddels is het rijtuig weer terug.

24/06: Zware storm. Lijn 5 enige tijd niet naar Schiebroek i.v.m. overhangende takken op het viaduct Schieplein.

02/07: Grote brand in schakelstation Krimpen a/d IJssel. Tot 18.00 uur geen metroverkeer tussen Capelsebrug en De Terp.

D E N – H A A G

Tramlijn 16 (vervolg)

Op dinsdag 22 juni werd er in een zaaltje in het bowlingcentrum van het Zuiderpark een informatieve bijeenkomst gehouden over de voorgestelde wijziging van de route van tramlijn 16. Deze bijeenkomst werd bezocht door een dertigtal bewoners uit de omgeving van het nieuw te plannen traject. Een aantal jaren geleden was het nog de bedoeling dat lijn 9 naar Wateringse Veld zou afbuigen, maar door de opheffing van lijn 8 (vanwege de bezuinigingen) was men op zoek gegaan naar een andere lijnvoering. Het verlengen van tramlijn 16 vanaf Moerwijk via de Loevesteinlaan naar de Melis Stokelaan werd als bruikbaar alternatief gezien.

De bewoners uit de buurt zijn op zijn zachtst gezegd niet te spreken over deze voorgestelde verlenging. Vooral het verdwijnen van de halteplaatsen aan de huidige keerlus leidde tot verontwaardiging. In directe nabijheid van de keerlus wonen heel veel ouderen en deze mensen zouden als gevolg van deze verlenging een behoorlijk stuk moeten gaan lopen naar de halte. De dichtst bijzijnde halte voor deze ouderen is dan gelegen aan de andere kant van de Erasmusweg. De bewoners eisen dat de tram een rondje door de keerlus zal blijven rijden. De woordvoerder van de gemeente zegde toe dit te onderzoeken maar gaf meteen ook al aan dat dit voorstel geen schijn van kans zal hebben. Behalve een verlenging van de reistijd zal de lus ook dubbelsporig moeten worden om dit mogelijk te maken. Daar is geen begroting voor en ook de ruimte ter plekke laat geen dubbelspoor toe. In de plannen zoals deze nu liggen blijft de keerlus overigens wel bestaan in de huidige vorm voor calamiteiten.

De bewoners waren ook tegen het afsluiten van de doorsteekjes op de Loevesteinlaan. In verband met de veiligheid zal het voor het autoverkeer in de toekomst niet meer mogelijk zijn om op de Loevesteinlaan de tramsporen te kruisen. Als de gemeente het geld toezegt voor deze verlenging dan zullen aan het eind van dit jaar de voorbereidingen beginnen, aansluitend op de huidige werkzaamheden.

Tramlijn 19

De aanleg van tramlijn 19 kan nu toch definitief doorgaan. Deze nieuwe tramlijn gaat in 2008 rijden vanaf winkelcentrum Leidsenhage in Leidschendam via de twee Vinexwijken Leidschenveen en Ypenburg over rijksweg A13 naar het stadshart van Delft en de TU-wijk. Hoewel het er vorige zomer nog naar uitzag dat de lijn er helemaal niet zou komen, werd onlangs bekend dat aanleg ervan veel dichterbij kwam vanwege grote financiële steun van Leidschendam-Voorburg, Delft en het Rijk. Met de komst van de tramlijn was al rekening gehouden en tijdens de aanleg van de Noordelijke Randweg werd er meteen een trambedding aangelegd. Dat er nu eindelijk een definitief besluit over tramlijn 19 is gevallen was wel nodig ook. Uit een recent onderzoek blijkt dat de bewoners van de Vinexwijken van Den Haag het hoogste autobezit hebben van alle Hagenaars. Daardoor wordt de doelstelling om de bevolking van de nieuwe wijken vooral van het openbaar vervoer gebruik te laten maken niet gehaald. Van twintig Haagse buurten met hoog autobezit liggen er vijftien in de Vinex-wijken Leidschenveen, Ypenburg en Wateringseveld. Juist deze bouwlocaties waren begin jaren negentig zo gekozen, dat er goede openbaarvervoersverbindingen mogelijk waren. De bedoeling was dat men niet massaal in de auto zou stappen, maar gebruik zou kunnen maken van hoogwaardig openbaar vervoer, zegt onderzoeker Hilbers van het Ruimtelijk Planbureau (RPB), die onderzoek doet naar de mobiliteit in Vinex-locaties.

Het hoge autogebruik was voor een Kamermeerderheid van CDA en PvdA ook al reden om te pleiten voor strengere afspraken. "Het kan niet meer zo zijn dat je alle woningen al

hebt staan zonder dat er vooraf afspraken zijn gemaakt over de ontsluitingen door wegen en door openbaar vervoer", zegt CDA-Kamerlid Van Bochove. Hij wil dat regionale overheden en bouwbedrijven meebetalen aan een vroegtijdige aanleg van tramlijnen, ook als die de eerste tijd nog niet rendabel zijn.

Concessie HTM

Begin juli heeft de HTM het stadsgewest Haaglanden officieel de concessie verkregen voor het openbaar vervoer in Haaglanden. De concessie omvat het busvervoer (tot 2009), het tramvervoer en RandstadRail plus bijbehorende infrastructuur (tot 2017). HTM is verheugd met deze concessie. Inmiddels heeft HTM 50 RandstadRail-voertuigen besteld bij de Franse firma Alstom, die de eerste voertuigen in 2006 zal afleveren.

Deze concessie kwam tot stand na een lange periode van gesprekken en onderhandelingen. De HTM toonde zich zeer verheugd met deze concessie die veel betekent voor HTM omdat dat de continuïteit van het bedrijf wordt voor langere tijd gewaarborgd en zorgt voor nieuwe werkgelegenheid. De concessie houdt ook een aanzienlijke uitbreiding van de infrastructuur en het wagenpark in.

Zomerdienst 2004

Op 3 juli is bij de HTM de jaarlijkse zomerdienstregeling ingegaan. Tijdens de zomermaanden speelt de HTM in op de gewijzigde vraag naar openbaar vervoer. Bepaalde lijnen krijgen meer wagens en op sommige lijnen gaat de frequentie iets omlaag. De zomerdienst duurt tot 22 augustus.

Met het ingaan van de zomerdienst wijzigden ook twee tramlijnen hun route. Vanaf 3 juli werd de keerlus bij het Centraal Station buiten dienst gesteld. Tramlijn 3 reed vanaf dat moment door naar Station Laan van NOI, waardoor lijn 3 weer exact dezelfde route rijdt als in de periode 1985 -1992. Deze situatie blijft zo totdat lijn 3 in 2006 een RandstadRail lijn wordt en naar Zoetermeer gaat. Tramlijn 10 reed vanaf 3 juli weer via het Station Hollands Spoor en over de weer in gebruik genomen sporen op de Laakkade en over de Schedeldoekshaven. Hopelijk is deze wijziging een impuls voor deze zwakke spitslijn.

Tenslotte zijn ingaande zomerdienst ook 2 sporen op CS-hoog buiten dienst gesteld. De lijnen 2, 3 en 6 maken alleen nog maar gebruik van de perrons B en D. De perrons A en C zijn tot nader order buiten dienst gesteld en zijn voor het publiek afgesloten door middel van een gesloten rolluik bij de roltrappen.

EK-voetbal 2004

Het EK-voetbal in Portugal zorgde ervoor dat de HTM in samenwerking met de politie enige voorzorgsmaatregelen in acht nam. Op de avonden dat het Nederlands elftal speelde werd het Jonckbloetplein afgesloten voor alle verkeer. Dit had directe gevolgen voor de tramlijnen 16 en 17. Zo pendelden op deze avonden trams van lijn 17 op het traject tussen Wateringse Veld en de Plaspoelpolder en aan de andere kant waken de lijnen 16 en 17 via de Laakkade uit naar Station Voorburg. Lijn 1 reed over de Rijswijkseweg en de halte Goudriaankade. Als alles meezit dan zullen tijdens het WK in 2006 lijnen 16 en 17 via lijn 9 en de Dedemsvaartweg rijden naar hun nieuwe eindpunt in Esselanden.

Ternoot

Voor de komst van RandstadRail is een grondige verbouwing in de buurt van station Ternoot aan de gang. De halte is inmiddels bijna geheel gestript. De noodhalte, even verderop ligt zo dicht tegen halte Oostinje aan dat je je kunt afvragen of deze noodvoorziening noodzakelijk was. Van 14 tot en met 22 augustus zal er geen tramverkeer mogelijk zijn over het viaduct. De tramlijnen 2, 3 en 6 zullen dan tijdelijk worden ingekort tot het Centraal Station. De drie lijnen zullen een grote

cirkel door de stad rijden. De lijnen 3 en 6 rijden van de Prinsegracht door de Grote Marktstraat, onder de Resident rechtsaf en via de Schedeldoekshaven. Van Het Centraal Station wordt gereden over het Korte Voorhout, het Buitenhof en de Grote Kerk om vervolgens via de Jan Hendrikstraat weer de Prinsegracht te bereiken. Tramlijn 2 rijdt deze route tegengesteld. Voor de routes naar Leidschendam aan de andere kant van het station worden bussen ingezet welke zullen vertrekken vanaf het busperron.

15 jaar HOVM

Op zondag 27 juni vierde het Haags Openbaar Vervoer Museum het 15 jarig bestaan. Ondanks het feit dat het Parkpop festival in het Haagse Zuiderpark gehouden werd reed voor deze gelegenheid de 265 met het open aanhangrijtuig 505 ritten voor het publiek. De 505 komt zelden op straat omdat een open wagen vervelende gevolgen kan hebben voor uitstekende ledematen van de passagiers. Deze combinatie reed 3 ritten naar Voorburg en terug, in gezelschap van Railreiniger 2, ook al een zeldzame verschijning. Op het museumterrein stond de H41 opgesteld. Deze werkwagen met de bijnaam Dieseltinus werd tot de jaren 80 ingezet voor werkzaamheden aan de bovenleiding. Verder waren de H25 (slijpaanhangwagens), de 14 (pekelwagens), de 164 en de 2101 buiten te zien. Voor de reguliere museumritten waren die dag de 1210 en de 1304 actief.

Remise-indeling

Regelmatig bereikt ons de vraag hoe in Den Haag de trams en de lijnen verdeeld zijn over de 3 remise vestigingen. De trams hebben in Den Haag geen vaste remise. Je kunt dus elke tram in elke remise tegen komen. Wel is het zo dat de lage 3000-en (3001-3040) bij voorkeur in de Lijsterbesstraat gehuisvest zijn omdat deze trams in de avonduren in principe alleen op lijn 3 aan te treffen zijn, als ze rijden. Deze trams hebben namelijk geen afsluitbare B-bak. Lijn 3 is de enige lijn waar de B-bak in de avonduren open is. Een uitzondering geldt ook hier dat de afwijkende TW6000-en op lijn 11 ook geen afsluitbare C-bak hebben. Een ander punt is de inzet op de lijnen 15/16. Omdat deze lijnen wisselen van lijnnummer tijdens de rit worden er in principe alleen de 3055 en de 3100-en ingezet. Ook hier geldt: Je kunt deze trams ook op andere lijnen aantreffen, maar de lijnen 15 en 16 hebben normaal gesproken geen trams van de serie 3000 (uitzondering is dan weer de 3055).

De lijnen zijn als volgt verdeeld:

- Lijn 1: Scheveningen
- Lijn 2: Zichtenburg
- Lijn 3: Lijsterbesstraat
- Lijn 6: Zichtenburg
- Lijn 9: Scheveningen / Zichtenburg
- Lijn 10: Scheveningen
- Lijn 11: Scheveningen
- Lijn 12: Lijsterbesstraat
- Lijn 15: Lijsterbesstraat
- Lijn 16: Lijsterbesstraat
- Lijn 17: Scheveningen

Materieel tram

De onderstaande 3000'en moeten nog een midlife-beurt ondergaan: 3016, 3052, 3082. De 3016 heeft al een midlife-beurt ondergaan voor wat betreft de A-bak. Deze tram heeft in 1999 aan het eindpunt Wateringse Veld een aanrijding gehad met de 3044.

Het herstel van de schade van de kop van de 3097 is bijna afgerond. De 3023 had een aanrijding bij de Houtrustbrug met een auto en liep lichte schade op.

De volgende 8 trams uit de 3100 serie moeten nog rood/beige worden beplakt: 3102, 3104 (Algemeen Dagblad), 3111, 3127 (Rabobank), 3133, 3139 (Algemeen Dagblad) en de 3142. De

3143 is eind juni rood/beige beplakt en kwam begin juli weer in dienst. Ook de 3129 en de 3114 werden beplakt en verscheenen in juli ook weer op straat.

Begin juni werden de 3053 en de 3051 voorzien van zwenk-/schuifdeuren. Als volgende werd de 3097 als derde tram hiervoor binnengenomen. Hierna werden in juni de 3054, 3056, 3057, 3058, 3059, 3060, 3061, 3062, 3063 en 3064 binnen genomen voor de inbouwen van dergelijke deuren. Op woensdag 9 juni verscheen de 3053 weer op straat. In de ochtenduren op lijn 12 en 's middags op lijn 3. De 3051 werd op 14 juni gesignaleerd, de 3054 op 17 juni en de 3056 op 18 juni. Eind juni zijn ook de 3057, 3058, 3059 en 3060 weer op straat gesignaleerd. Opvallend is dat voor totaalreklame nu gekozen wordt voor trams met de nieuwe deuren. Zo kreeg de 3051 een vrolijke uitmontering voor "Den Haag 2004", de 3056 de vierde bestickering voor 'G-star' en de 3060 tenslotte voor een wervingscampagne voor Wanadoo.

De Hannoverse trams zullen tijdens de zomerdienst niet rijden. Alle trams uit deze serie, met uitzondering van de 6055 (plukwagen) en de 6099 (opgebokt, wachtend op trucks) staan in remise Scheveningen. De 6098 reed voorlopig voor het laatst in de lijndienst op 16 juni, toen deze tram ontspoorde voor het tijdelijk niet meer in gebruik zijnde wissel bij de Hofwijkstraat. Na een uur stond de tram weer in de rails en reed, na gedriehoek te zijn voor het station HS, op eigen kracht naar de Lijsterbesstraat. De volgende dag maakte de tram een rit naar Bohemen en op 30 juni naar Scheveningen en terug. De 6037 en 6057 zijn door een glaszetter uit België voorzien van nieuwe voorruit. Eén exemplaar kwam uit de 6055, de andere uit de 6058.

Vlak voor het ingaan van de zomerdienst werd bekend dat de 6057 is afgekeurd voor wat betreft de wielbanden. De 6064 diende eind juni als proefobject voor de Haagse brandweer.

Op 2 juli (laatste dag voor de zomerdienst) reden de 6037 en 6053 op lijn 11.

In Hannover staan de 6025, 6035, 6044, 6045 en 6060 te koop. Deze vijf trams en twee andere trams uit de voorraad 6005, 6008 en 6017 waren bestemd voor de HTM.

Zoals het er nu naar uitziet zullen de Hannoverse trams in den Haag blijven rijden tot aanvang van de zomerdienst 2005.

Connexxion

Utrecht

Sneltram: de 5009 kreeg na een schilderbeurt wel op de A-kop, maar niet op de B-kop een Connexxion-logo; de dienstnummers 401-412 die tot op heden voor de sneltram werden gebruikt liggen nu 50 hoger, vanaf 451.

Arnhem

De trolleys 0203 en 0228 kwamen resp. begin maart en eind maart na herstel van aanrijdingsschade weer in dienst. De Volvo trolleys 0172, 0174, 0179, 0180 en 0181 hebben inmiddels een revisie gehad, in behandeling is de 0176.

De afgelopen maanden zijn er veel mutaties geweest in het dieselbussenbestand van de stallingen Arnhem, Bemmelen, Dieren en Duiven. De 1372, 3359 en 3360, diverse 1800-en en een aantal oudere streekwagens verdwenen. Van de 1800-en reden er eind juni nog 12 stuks. Uit Ermelo en Salland kwamen in april/mei de Den Oudsten Alliances 2427, 2428, 2436, 2444, 2445, 2446, 2477, 2478, 2544, 2595, 2679 en 2682. Alle voormalige Interliners die in de regio Arnhem rijden (1072-1079 en 1148-1151), werden in de groene Connexxion huisstijl gespoten. Op 26 mei verbrandden in Enschede 5 opgelegde bussen waaronder de ex Arnhemse 1876, 1880 en 1890.

Nadat in mei de apparatuur en de stroomafnemers van bus 7 waren overgezet in en op de nieuwe ontijzelingsbus 3361, werd de 7 via een autobedrijf in Andelst verkocht.

Lijn 6 rijdt vanaf 4 juli via de in aanbouw zijnde wijk Schuytgraaf, gesitueerd ten oosten van Driel en ten westen van El-

derveld. De planning is dat trolleylijn 5 t.z.t. als tweede buslijn in de nieuwe wijk gaat rijden (om en om naar Schuytgraaf en naar De Laar West). De wijk is vanaf eind 2005 ook bereikbaar met de trein, dan wordt het Station "Arnhem Zuid" in gebruik genomen.

overige

De nieuwe busdienst van connexxion in Almere 'Maxx' slaat aan. Bijna 40% meer buspassagiers in drie maanden tijd.

De Almelose 8166 werd onlangs geruild met de stads-Ambassador 8196 van Amersfoort, omdat de 8166 destijds het dodelijke ongeval had met de chauffeur in de garage van Almelo. De chauffeurs daar wilden om begrijpelijke redenen liever niet meer met deze bus rijden.

Dalkaartjes: Vanaf 1 juli kunnen buspassagiers in Arnhem, Kampen en Spijkenisse voor 1 Euro een busrit maken. De nieuwe dalkaart is geldig van maandag t/m vrijdag na 9 uur (zaterdags en zondags de gehele dag) in alle zones, overstappen is niet toegestaan. Connexxion hoopt met het nieuwe kaartje in de daluren zo'n 10 % meer passagiers te trekken. Het dalkaartje in Zoetermeer is per 1 juli uitgebreid: het is ook verkrijgbaar op de streeklijnen en Interliners in Zoetermeer, maar alleen geldig binnen de gemeentegrenzen van Zoetermeer.

BBA

BBA verzorgt het vervoer naar Dance Valley, op 7 augustus. Er worden 36 gelede bussen en 69 standaardbussen ingezet. De BBA levert zelf 12 gelede en 6 standaardbussen. De overige bussen zullen worden ingehuurd.

Hermes

Hermes 5192 werd vanuit Gulpen afgevoerd t.b.v. brandweeroefeningen nabij Heerlen. Hij ging er op eigen kracht heen. Ook verdwenen hier de laatste MB200-en richting Womy

OAD

Deze zomer rijdt er een speciale strandbus vanaf station Zandvoort langs het strand richting Bloemendaal en terug. Deze busdienst wordt uitgevoerd door OAD. Hiervoor zijn de Mercedesen 339, 340, 341, 343 en 344 naar de OAD vestiging Hoofddorp gestuurd. Dit zijn Mercedes O405 bussen in de OAD streekkleuren met de tekst Strandbus extra. In principe gaat er elke vrijdagavond een aantal (of indien nodig allemaal!) terug naar Goor voor discovervoer in Twente/Salland. Het vervoer in het weekend zou dan door tourwagens van Hoofddorp gereden worden. Maandag 's morgens komen de wagens dan weer terug naar Hoofddorp.

Overig nieuws

Smit Harderwijk heeft 4 lijnwagens. De 10 (ex 4135), 11 (ex 414), 15 (ex 3542) en 113 (ex 4337). Alle wagens zijn wit gespoten.

Van Dongen uit Zeeland (Noord-Brabant) kreeg 2 streekbussen: de 70 is ex XX 437 Interliner en de 75 is ex BBA 583

Aanbestedingen

Zoals bekend worden vervoersregio's in Nederland tegenwoordig aanbesteed. In de afgelopen periode is een aantal concessies gegund, die op 12 december 2004 van start moeten gaan. Hieronder een overzicht:

Utrecht oost

Het streekvervoer in het oostelijke deel van de provincie Utrecht wordt vanaf 12 december onderhouden door het bedrijf Stadsvervoer Nederland. Dit hebben gedeputeerde staten van de provincie Utrecht besloten. Behalve Stadsvervoer Nederland waren ook de BBA en de huidige streekvervoerder Connexxion in de race. Stadsvervoer Nederland gaat in deze omgeving rijden onder de naam Eemland Express.

De provincie denkt met de komst van Stadsvervoer Nederland de kwaliteit van het streekvervoer flink te kunnen verbeteren. Alle lijnen blijven gehandhaafd, al worden wel enkele onrendabele ritten uit de dienstregeling geschrapt. Er komt ook een aantal nieuwe lijnen, zoals een spitsbus tussen Amersfoort en Wijk bij Duurstede. Het aantal dienstregelingsuren stijgt met

twintig procent. Stadsvervoer Nederland heeft beloofd met nieuw en comfortabel materieel te gaan rijden, dat ook voor rolstoelers goed bruikbaar is.

Het is voor de eerste keer dat Stadsvervoer Nederland een aanbesteding wint. Het bedrijf is een samenwerkingsverband van Volker Wessels en stadsvervoerders HTM (Den Haag) en Novia (regio Nijmegen). De concessie Utrecht-Oost betreft behalve de gemeenten Baarn, Soest, Bunschoten, Eemnes en Amersfoort ook het hele gebied van de Utrechtse Heuvelrug.

Waddeneilanden

Arriva blijft het busvervoer op Schiermonnikoog, Ameland en Terschelling verzorgen. Het contract met de provincie Friesland is verlengd tot en met 2007. Arriva kreeg, na een openbare aanbesteding, in 2002 een contract voor drie jaar voor de Waddeneilanden. Daarin stond de optie dat het contract verlengd zou worden als de vervoerder goede prestaties leverde.

Zaanstad

Connexxion blijft ook na december het busvervoer in de Zaanstreek verzorgen. Vooral op de verbindingen naar Amsterdam en het centrum van Zaandam komen meer bussen. Verder worden in de Zaanstreek nieuwe bussen ingezet.

Zuidoost-Drenthe

Connexxion heeft een belangrijke slag geslagen in de concurrentiestrijd in het Nederlandse streekvervoer. In Zuidoost-Drenthe heeft zij voor het eerst sinds de invoering van de marktwerking een concessie veroverd buiten het eigen vervoergebied. Het betreft het gebied in de gemeentes Emmen, Coevorden en Borger-Odoorn.

De lijnen in het gewonnen gebied Zuidoost-Drenthe hebben vooral een ondersteunende functie voor het regionale openbaar vervoernetwerk. De totale omzet van de concessie bedraagt circa 4,5 miljoen euro per jaar. Er gaan 29 bussen rijden en er ontstaan ca. 50 arbeidsplaatsen. De concessie betreft een periode van zes jaar.

GVB/MUSA (nagekomen)

Sinds deze maand is er een nieuwe aanwinst bij de MUSA: standaardbus 422 is van het GVB naar de MUSA gegaan. De wagen maakte deel uit van de serie 407-435 waarvan de laatste momenteel buiten dienst aan het gaan zijn. De 422 is op 14-01-1992 in dienst gekomen, heeft het kenteken VN-93-SR, werd gebouwd door Berkhof Heerenveen en heeft 33 zit- en 55 staanplaatsen. De wagen heeft bouwnummer 328-07 en is van het type B10M-55.

BUITENLANDS STADSVVERVOER

Combino problemen.

De datum 12.3.2004 zal als een zwarte bladzijde in het geschiedenisboek van Siemens komen. Inmiddels is wel zoveel duidelijk dat (de berichtgeving door Siemens is summier) er vooral in de bochten een te grote druk op de wagenbakken ontstaat met alle gevolgen van dien. Dit is het gevolg van een constructiefout. Om het probleem onder controle te krijgen vertoef motorrijtuig 272 uit Freiburg al geruime tijd in de Siemens fabriek in Praag en werden constructiewijzigingen aangebracht bij de Amsterdamse 2091. Op 4 en 5.5.2004 werden de betreffende vervoerbedrijven geïnformeerd over de oplossing. In de eerste plaats wordt een aantal noodvoorzieningen aangebracht. Deze worden bij de bedrijven ter plaatse uitgevoerd en onder voortdurend toezicht (elke 7000 km.) mogen deze trams dan weer rijden. Voor definitieve constructiewijzigingen moeten de trams terug naar de fabriek. Het gaat hierbij om ongeveer 500 stuks (afgeleverd + nog af te leveren). Hier en daar wordt een schadebedrag genoemd van 386 miljoen Euro. Maar dit garantiewerk, dat zeker een aantal jaren gaat duren, kan nog wel eens duurder uitvallen. Herstel, onvoorziene tegenvallers en schadeclaims van bedrijven sluiten een bedrag van 1 miljard Euro niet uit. Enkele bedrijven eisen van

Siemens garanties voor een bepaalde levensduur. Andere bedrijven willen bestelde Combino's niet meer afnemen en Boedapest verlangt nu een stalen uitvoering.

Men mag wel aannemen dat het nu over en uit is voor de Combino. Siemens zal - om op de markt te blijven - met een nieuwe constructie moeten komen. Het gerucht gaat dat de productie van trams in Krefeld Uerdingen wordt beëindigd en overgeheveld naar Praag. Daar is men nog in staat gelaste (stalen) wagenbakken te bouwen. Deze productielijn is in Krefeld niet meer aanwezig en ook die in de Verenigde Staten is onlangs door Siemens gesloten.

Meer berichten over de Combino problemen vindt u onder: Amsterdam (blz. 186), Melbourne, Erfurt, Nordhausen, Potsdam, Augsburg, Düsseldorf, Freiburg, Basel en Bern.

AUSTRALIË.

Melbourne. De City Circle Tram kreeg het lijncijfer 35 en rijdt nu van donderdag t/m zaterdag tot 21.00 uur. De eerste vijfde Combino kwam op 4.3.2004 in dienst. De kortere driedelige Combino's 3501-3538 werden eind februari 2004 enkele dagen voor een inspectie uit dienst genomen. Ze zijn nog te kort in dienst om al de problemen te hebben die elders optreden maar hier viel er tijdens het rijden spontaan een ruit uit een deur. En dat is toch ook slordig.

BELGIË.

De Lijn. De vervoercijfers bij De Lijn blijven groeien. Na het recordjaar 2002 steeg het aantal reizigers in 2003 met 13,8% tot 362,2 miljoen. Deze sterke groei is te danken aan het succes van het voordelige jongerenabonnement en de uitbreiding van het aanbod. Steeds meer reizigers (69%) maken gebruik van een voordelig abonnement. Daarnaast stappen meer en meer gemeenten in een derdebetalersysteem. In zo'n systeem nemen de gemeenten de kosten van de vervoerbewijzen geheel of gedeeltelijk voor hun rekening. Begin 2004 waren dat al 83 gemeenten. Voor het dertiende jaar op rij kon De Lijn het boekjaar afsluiten zonder verlies. In het eerste kwartaal van 2004 steeg het aantal reizigers, vergeleken met dezelfde periode vorig jaar, met 12%. Als deze groei doorzet vervoert De Lijn in 2004 meer dan 400 miljoen passagiers. Ter vergelijking 1998: 216,4 miljoen. Een prestatie!

Brussel. Op 25.3.2004 vertrok PCC rijk 7037 naar San Francisco. De modernisering van de laatste 16 zesassige motorrijtuigen uit de serie 7701-7827 is medio 2005 voltooid. De verlenging van lijn 94 naar Hermann Debroux komt in 2006 in dienst.

DUITSLAND oost.

Bad Schandau. Nadat ook van 8 tot 18.4.2004 werd gereden, werd de tramdienst op 30.4.2004 hervat. De klinkerweg door het Kirnitzschdal werd geasfalteerd, waardoor met enkele onderbrekingen er sinds 16.6.2003 geen tramverkeer mogelijk was. En nu maar afwachten of de automobilisten op de "snelle" asfaltweg de aanwijzingen en snelheidsbeperkingen in acht nemen en de hun tegemoetkomende tram weten te ontwijken.

Berlijn. Motorrijtuig 2007 (in 2002 bij een aanrijding zwaar beschadigd) kreeg een nieuw A-rijtuig en werd bij Bombardier in Ammendorf gerepareerd (plus geschilderd). Het nieuwe traject tot de Rathausstrasse (zie ook HOV/RN 546) blijft de moederen bezig houden. Zoals het er nu naar uitziet wordt het ingekort en komt er een kopeindpunt in de Dircksenstrasse, iets ten noorden van het S-Bahnstation Alexanderplatz. Deze gewijzigde plannen veroorzaken een nieuwe voorbereiding-procedure - lees: vertraging. Met de aanleg kan pas op zijn vroegst eind 2005 worden begonnen. Wat meer schot zit er in de plannen voor het nieuwe traject naar het Lehrter Bahnhof (Hauptbahnhof). Binnenkort wordt begonnen met de voorbereidende werken en in 2005 met de aanleg van het 2,4 kilometer lange traject Chausseestrasse/Invalidenstrasse - Alt Moa-

bit. De halte Lehrter Bahnhof wordt volledig overkapt en krijgt directe toegangen tot het station. De lijn komt in juni 2006 in dienst als ook het Fernbahnverkeer van start gaat. Het Lehrter Bahnhof/Hbf wordt dan aangedaan door de tramlijnen 6 en 8 en na het in gebruik nemen van het nieuwe traject in de Bernauer Strasse ook door lijn 20.

De bij Bombardier bestelde metrotreinstellen type HK (zie HOV/RN 547) krijgen aansluitend op de al aanwezige prototypen 1001-1004 de nummers 1005-1024.

Berlijn-DB. S-Bahn Berlin. Op 19.4.2004 werd het opgeknapte traject Zoologischer Garten - Charlottenburg (gesloten sinds 24.2.2003) weer in gebruik genomen.

Chemnitz. De T3D motorrijtuigen 461 en 462 werden op 13.4.2004 via de haven van Mukran per schip en trein naar Ufa overgebracht. Er staat nog meer van dit materieel te koop.

Cottbus. Sinds 1.4.2004 wordt op een overigens ongewijzigd tramlijnnennet een gewijzigde dienstregeling uitgevoerd. Hierbij rijden op lijn 1 in de weekenden weer trams (zondagochtend echter bussen) en rijdt lijn 2 alleen van maandag t/m vrijdag (za/zo: bus). Overigens rijden de trams (vier lijnen) dagelijks tot ± 21.00 uur waarna drie buslijnen de rest van de avond rijden. De al enkele jaren terzijde staande KT4D motorrijtuigen 52, 53, 55, 56, 58 en 61 werden aan Tallin verkocht.

Dresden. Aan de vooravond van de uitbreiding van de EU met een aantal Oosteuropese landen werd van 21 tot 24.4.2004 in Dresden een UITP conferentie gehouden. Voor het Kulturpalast op de Altmarkt stond een aantal trams opgesteld waarvoor korte stukjes rails gelegd waren. De nieuwste aanwinst uit Dresden: NGTD12DD rijk 2815, een "Leoliner" (nr. 1302) uit Leipzig en de Weense ULF A50. Voor de Leoliner was pas plaats na de terugtrekking van de Combino van Siemens. Na tweeënehalf jaar verbouwen werd de remise Gorbitz uitgebreid met een centrale werkplaats. Deze werd op 30.4.2004 geopend. De vrijgekomen ruimte in de remise Tolkewitz wordt verhuurd aan Bombardier die hier garantiewerk uitvoert aan eerder geleverde NGT trams.

Erfurt. Na waarschuwing door Siemens werd ook hier op 12.3.2004 een aantal Combino's met meer dan 120.000 kilometer op de teller aan de kant gezet en vervangen door Tatra-stellen. Hiertoe werden 10 KT4D motorrijtuigen gereactiveerd. Op 5.4.2004 waren alle Combino's geïnspecteerd en voorlopig weer op straat. In oktober 2003 gingen vier motorrijtuigen (609, 610, 612, 614) naar Valencia. Op 29.4.2004 keerden de 609 en 610 terug in Erfurt. De aanleg van de verlenging Hauptfriedhof - Flughafen - Bindersleben verloopt zo voorespoedig dat de opening al in juni 2005 (was najaar 2005) verwacht kan worden. In 2005 wordt begonnen met de aanleg van het nieuwe traject Salinenstrasse - Rieth; opening: 2007.

Görlitz. Ook hier hebben deskundigen berekend dat je geld kunt overhouden door het trambedrijf op te heffen. Maar op 6.4.2004 sprak de gemeenteraad zich uit voor het behoud van de tram. De laatste jaren is hierin zoveel geïnvesteerd dat grote subsidiebedragen zouden moeten worden terugbetaald als anders zou zijn beslist.

Halle. In de late avond van 5.4.2004 werd door Bombardier het eerste motorrijtuig van het type MGT-K afgeleverd; serie 661-690. Zie ook HOV/RN 543. Opnieuw ging er in mei 2004 materieel naar Arad: 11 T4D motorrijtuigen (1046, 1068, 1076, 1077, 1078, 1085, 1099, 1107, 1122, 1159, 1185) en 3 B4D aanhangrijtuigen (169, 177, 194).

Jena. Sinds 20.4.2004 pendelt een tram op het geïsoleerde traject Grüne Tanne (Camsdorferbrug) - Jena Ost. Geïsoleerd omdat zoals eerder bericht de Camsdorferbrug in verband met vernieuwing is afgesloten. Daartoe werden op 14.4.2004 de Gotha motorwagens 103, 110, 115 en 118 naar Jena Ost overgebracht en staan de 104 en 112 als reserve nog aan de andere kant.

Leipzig. De prototypen Leoliners 1301 en 1302 (er is een klein uiterlijk verschil) rijden sinds mei 2004 gekoppeld op lijn

11E. De 1302 vertoefde van 16.4.2004 t/m 26.4.2004 in Dresden en stond daar opgesteld voor het Kulturpalast waar een vakcongres plaats vond. Deze plaats was beschikbaar gekomen omdat de Combino het liet afweten. Als gevolg van de problemen met de Combino's heeft Siemens zich teruggetrokken uit het Leoline project.

Magdeburg. Op 13.4.2004 werd het nieuwe traject Europa Ring (± 1 km.) officieel geopend. Door de nieuwe sporen in de Listemanstrasse kon het oude traject via de Walther Rathenau Strasse vervallen. Hier reed op 20.4.2004 voor het laatst een tram waarna direct de bovenleiding en de sporen werden opgebroken.

Naumburg. Na 13 jaar bereikte op 23.4.2004 de Naumburger Strassenbahn weer het Hauptbahnhof. Op ongeveer 150 meter vanaf het Hauptbahnhof werd het nieuwe eindpunt in gebruik genomen. De lijn heeft nu een lengte van 2,3 kilometer. Uit Halle werd lorrie 0021 overgenomen (kreeg het nummer A21) en werkmotorwagen 023 (Lowa, 1955, ex 711). Deze kreeg het nummer 29. Wat de rol van deze tram gaat worden is nog onduidelijk. Bij het afladen werd het ernstig beschadigd.

Nordhausen. In verband met de Combino problemen werden de motorrijtuigen 101 en 102 buiten dienst gesteld. De GT4's triomferen. Als tegenbezoek (in 2003 reed een Combino in Gmunden) arriveerde op 18.5.2004 open motorwagen 100 (ex Linz Postlingbergbahn) uit Gmunden in Nordhausen. Gedurende twee maanden worden er speciale ritten mee gereden ter gelegenheid van de Landesgartenschau.

Plauen. De tramparade op 12.9.2004 (zie ook HOV/RN 545) begint om 14.00 uur bij Tunnel. Aansluitend worden met het deelnemende museummaterieel nog ritten gereden.

Potsdam. Ondanks het feit dat Siemens na onderzoek een aantal Combino's bedrijfsvaardig achtte, nam de ViP (Verkehrsbetriebe Potsdam GmbH) het besluit om tot nader order deze trams niet in te zetten. Enkele terzijde gestelde KT4DM trams werden weer in dienst gesteld en ook werd op enkele dagen museummaterieel ingezet. Zo waren het Gotha tramstel 109+214+218 en het KT4D prototype 001 op straat. Enkele dagen voor het buitendienststellen van de Combino's (op 12.3.2004) vertrokken op 9.3.2004 de KT4DM motorrijtuigen 106, 112, 121, 124, 206 en 221 naar Szeged. Overigens was de eveneens voor Szeged bestemde 201 al op 4.3.2004 naar Praag vertrokken waar het wordt gemoderniseerd. Dat was pech. Pogingen om van andere bedrijven materieel te lenen (o.a. uit Berlijn) stuitten op technische en financiële bezwaren. Na overleg met Szeged lukte het om begin april 2004 de 112, 124 en 221 te laten terugkeren en weer in dienst te stellen. Voor de maximaal 32 diensten zijn nu 33 tramstellen en 2 losse motorwagens beschikbaar. Met veel kunst en vliegwerk weet men zo de dienst gaande te houden.

Een burgercomité beijvert zich voor het uitvoeren van een oud plan dat voorziet in een tramlijn Potsdam - Stahnsdorf - Teltow. Deze zou in Potsdam Am Stern aangesloten moeten worden op het bestaande net. In Teltow moet het eindpunt komen bij het toekomstige S-Bahnstation Teltow Stadt.

Strausberg. Tijdens een open dag op 5.6.2004 werd voor het laatste een Reko tramstel in de combinatie motorwagen + aanhangwagen + motorwagen ingezet. Eén zo'n motorwagen blijft bewaard. Voor de terzijde gestelde wagens bestaat interesse van derden. Met een museumwagen werd ook voor het laatste de vroegere goederenlijnen bereden. Deze wordt binnenkort opgebroken.

DUITSLAND west.

Augsburg. Hier staat de eerste serie Combino's 821-836 aan de kant. Een aantal buiten dienst staande GT4-stellen werd weer geschikt gemaakt voor de dagelijkse dienst. Zo zijn er voor maximaal 59 diensten 59 trams beschikbaar. Voor de drie E-diensten van lijn 3 en bij uitval worden bussen ingezet. Op 27/28.4.2004 vertrokken de niet gemoderniseerde GT4

tramstellen 406+456, 408+458, 409+459 en 410+460 naar Iasi. De gemeenteraad besloot tot de aanleg van een lijn 6 naar Hochzoll.

Bochum. Er loopt een aanbesteding voor de levering van 45 trams, te leveren vanaf 2006. Bombardier stuurde een tram voor testritten: het voor Eskisehir bestemde motorrijtuig 012. Hiermee werden in maart 2004 gedurende drie weken in de late avonduren testritten gereden. Op weg naar Turkije maakte de 012 nog een tussenstop in Innsbruck. Op 27.6.2004 kwam het nieuwe Stadtbahntraject in Gelsenkirchen Horst in dienst. Hierbij werd lijn U17 vanaf het huidige eindpunt Essener Strasse verlengd naar het nieuwe eindpunt Buerer Strasse. Tussen de Buerer Strasse en de Essener Strasse ligt een 3-railtraject dat wordt bereden door lijn 301 die zijn eindpunt heeft aan de Essener Strasse.

Braunschweig. Men zit wat ruim in het materieel. De motorrijtuigen 7354, 7751, 7753 en 7761 werden terzijde gesteld, de 7357 (met schade) gesloopt. Op 3.7.2004 werd in de remise Altewiek het 125-jarig tramjubileum gevierd. Het was op deze dag ook precies 50 jaar geleden dat de legendarische lijn A naar Wolfenbüttel voor het laatste reed.

Düsseldorf. Ook de "Silberpfeile" NF10 en NF8 zijn in feite Combino's. Op 12.3.2004 werden alle 36 NF10 trams naar binnen gehaald en aan een inspectie onderworpen. Eind april 2004 waren de meeste weer in dienst, zij het alleen van maandag t/m vrijdag. Om de dienst draaiend te houden werd een aantal terzijde staande Duewags (motor- en aanhangrijtuigen) weer in dienst gesteld. Daartoe bleek het nodig om instructieritten met museummaterieel uit te voeren. De 15 NF8 trams bleven gewoon in dienst; zij hebben nog relatief weinig kilometers gereden. Problemen van andere aard zijn er met de in 1996-1999 in dienst gestelde NF6 trams 2101-2148. De Rheinbahn heeft een lijst met zo'n 22 mankementen aan Siemens overlegd, die afwijzend reageerde. De Rheinbahn heeft nu juridische stappen genomen.

Essen. Verlenging lijn U17 in Gelsenkirchen Horst. Zie bericht Bochum.

Freiburg. Zoals eerder bericht (HOV/RN 545) werden op 12.3.2004 de Combino's 271-279 buiten dienst gesteld. De 272 verblijft nog altijd bij Siemens in Praag. Ook hier werd alles uit de kast gehaald om de dienstuitvoering overeind te houden. De GT8 motorrijtuigen 205-209 werden gereactiveerd en de al aan een tussenhandelaar verkochte (maar nog niet betaalde) 201-204 verschenen ook weer op straat. De werktijden in de werkplaats werden aangepast en er is een noodscenario waarin is vastgelegd welke diensten eventueel met bussen moeten worden gereden. Voor het geval de Combino's na de vakantieperiode (winterdienst) nog niet inzetbaar zijn overweegt men materieel van andere bedrijven te lenen.

Hanau. In HOV/RN 542 schreven we uitgebreid over de Main-lijn Hanau - Rüsselsheim Opelwerk. Deze verbinding (4 retourritten op ma t/m vr) ging op 19.4.2004 van start met twee uit Karlsruhe gehuurde meersysteem trams (846 en 856). In december 2004 wordt bekeken of deze proef geslaagd is.

Karlsruhe. Na de officiële opening kwam op 12.6.2004 de nieuwe lijn naar Wolfartsweier in dienst. In plaats van naar Durlach rijdt lijn 2 nu vanaf de halte Auerstrasse naar deze nieuwe bestemming. Nieuw is lijn 8 op de route Durlach - Wolfartsweier. Na elektrificering kwam op 13.6.2004 de verlenging van lijn S41 (Murgtalbahn) tussen Freudenstadt Stadtbahnhof en Freudenstadt Hauptbahnhof (2,8 km.) in dienst. Vanaf deze datum behoren de met diesellocomotieven getrokken RE-treinen van de DB tot het verleden. Het vervoer van fietsen werd fietsaanhangrijtuig 155 allemaal wat te veel. Het in 1961 gebouwde zesassige gelede motorrijtuig werd daartoe in 1990 omgebouwd. Als vervanging werden uit de recent terzijde gestelde achtassige gelede motorrijtuigen 120 en 121 (uit 1969) een aantal zitplaatsen verwijderd waardoor er per rijtuig plaats is voor ± 50 fietsen. Ze werden voorzien van het op-

schrift "Fahrrad-Express" en worden dit jaar nog tot 1.11.2004 op zon- en feestdagen ingezet tussen Hochstetten en Bad Herrenalb.

Kassel. Op 30.3.2004 werden alle Saarbahn-motorwagens buiten dienst gesteld. Bombardier onderzoekt de mankementen aan de wagenbakken. Het NVV (Nordhessischer Verkehrsverbund) bestelde bij DB Regio vervangend vervoer zodat op Regio tramlijn R30 (Kassel - Hofgeismar - Warburg) tijdelijk getrokken DB treinen rijden in dezelfde dienstregeling. Iets dergelijks gebeurde ook al eens in 2003. Op 23.4.2004 vertrok gelede motorrijtuig 363 naar Gorzow. Dit type van het fabrikaat Wegmann is hiermee uit Kassel verdwenen. Enkele dagen later, op 27.4.2004, ging motorrijtuig 354 (Credé) dezelfde kant uit. Kassel lijkt hoofdleverancier aan Gorzow. Daar heeft men nu al oog op de eerste N8C trams.

Ludwigshafen. Gesloopt werden de motorrijtuigen 121, 127, 128, 135 en 158. Terzijde voor eventuele verkoop staan 116-119, 129, 150, 151, 156.

Oberhausen. Het zou een quizvraag kunnen zijn. Bij welk bedrijf rijdt de oudste gerestaureerde museumtram? Uw redacteur wist het niet - u wel? Antwoord: Oberhausen. Het is de in 1899 bij Herbrand in Keulen gebouwde motorwagen 25. In 1968 buiten dienst gesteld ging het een jaar later naar het Hannoverschen Strassenbahnmuseum, was korte tijd in particulier bezit en keerde in 1997 terug in Oberhausen. Na een vakkundige restauratie worden er tot oktober 2004 op elke eerste zaterdag van de maand ritten mee gereden tussen Mülheim Kaiserplatz (vertrek 11.00 en 13.30 uur) en Oberhausen Sterkrade (v. 12.20 en 14.50 u.). Zou dat over honderd jaar ergens met een Combino gebeuren?

Saarbrücken. Men wil het wagenpark uitbreiden met 16 trams.

ESTLAND.

Tallinn. Uit Cottbus werden de KT4D trams 52, 53, 55, 56, 58 en 61 (bouwjaar 1990) overgenomen.

FRANKRIJK.

Bordeaux. Op 24.4.2004 kwam lijn C in dienst op de route Gare Saint Jean - Place des Quinconces. Bij de viersporige halte Porte de Bourgogne kan worden overgestapt op lijn A. Het centrumtraject Place des Quinconces - Saint Nicolas van lijn B kwam op 15.5.2004 in dienst en de uitloper via Talence naar Pessac op 3.7.2004.

Marseille. Het nieuwe materieel werd besteld bij Bombardier. Het worden 100% lagevloer tweerichtingstrams van het type Flexity Outlook (Cityrunner). De overeenkomst voorziet in de levering van een 1:1 model en 25 tot 30 trams voor de eerste fase van het nieuwe tramnet.

Nantes. De verlenging van lijn 3 (zie HOV/RN 545) kwam op 5.4.2004 in dienst. Ongeveer 500 meter vanaf het nieuwe eindpunt Sillon de Bretagne bevindt zich de busgarage St.Herblain. Hier komt een remise voor 15 tramwagens. Deze wordt in 2006 ingebruik genomen. Bij Bombardier werden 10 Incentro trams nabesteld, te leveren vanaf juni 2005. Er komt geen tramlijn 4 (HOV/RN 531) en ook geen spoorbus. Er is geen geld; meer dan een vrije busbaan wordt het niet.

HONGARIJE.

Boedapest. Een tussenstand: van de 320 T5C5 4-assers zijn er 70 gemoderniseerd (T5C5K). Ze rijden op de lijnen 56, 59 en 60. Tien zijn nog in behandeling en mogelijk volgen nog 20.

Szeged. Begin maart 2004 werden van Potsdam de motorrijtuigen 106, 112, 121, 124, 201, 206 en 221 overgenomen. Hiervan ging de 201 naar Praag waar het een nieuwe elektrische installatie krijgt en wordt gemoderniseerd. Voor de 112, 124 en 221 was het verblijf in Hongarije van korte duur. In verband met de Combino problemen keerden deze op 19.3.2004 terug naar Potsdam.

OOSTENRIJK.

Stern&Hafferl-GM. Strassenbahn Gmunden. Begin mei 2004 werd begonnen met het vernieuwen van de tramspooren waardoor gedurende een periode van 3 tot 4 maanden op het traject Tennisplatz - Franz Josef Platz een vervangende bus rijdt. Op 17.5.2004 vertrok open motorwagen 100 (ex Postlingbergbahn) naar Nordhausen. Daar wordt het gedurende twee maanden ingezet voor bijzondere ritten tijdens de Landesgartenschau. Dit tegenbezoek was vorig jaar al afgesproken toen Combino 107 uit Nordhausen in Gmunden te gast was.

Innsbruck. De aanbesteding voor de levering van nieuwe lagevloertrams (zie ook HOV/RN 546) omvat 22 trams: 16 eenrichting trams voor de lijnen 1, 3 en 6 en 6 tweerichting trams voor de Stubaitalbahnen. De eerste trams moeten vanaf 2006 worden geleverd. In de komende tien jaar zijn met het oog op de uitbreiding van het tramnet 46 trams nodig. Met het oog op de aanwezige infrastructuur (remise/werkplaats) is de gewenste lengte maximaal 27,6 meter. Absoluut zijn deze eisen niet omdat het aan te bieden materieel verlengd moet kunnen worden tot 35 meter (dus aanpassen infrastructuur) en men de optie open laat alle trams in een tweerichting uitvoering te bestellen. De IVB heeft alle fabrikanten uitgenodigd om een proeftram te sturen en zo arriveerde op 19.4.2004 vanuit Bochum het door Bombardier gebouwde voor Eskisehir bestemde motorrijtuig 012. Deze tram van het type Flexity Outlook (Cityrunner) reed op 21.4.2004 een persrit en reed vanaf 30.4.2004 in de personendienst op het traject Berg Isel - Marie Theresien Strasse. Ook werden er proefritten gemaakt op lijn 6 naar Igls en op de Stubaitalbahnen naar Fulpmes. Nadat op 12.5.2004 de burgemeester van Eskisehir zijn tram had bekeken (zijn trambedrijf wordt binnenkort geopend) vertrok de 012 op 14.5.2004 naar deze Turkse stad.

De spoorwerken bij het Hauptbahnhof naderen hun voltooiing. Begin september 2004 keren de trams hier terug. Van de drie sporen worden er twee in de noord/zuid richting bereden door de lijnen 3, 6 en de Stubaitalbahnen, het derde spoor wordt in de toekomst in tegengestelde richting bereden. Op verschillende plaatsen worden nu en volgend jaar bij spoorwerken al kruisingen en wissels aangelegd voor toekomstige nieuwe trajecten.

Linz. Op 25.5.2004 werd een persrit gereden door de nieuwe tunnel bij het Hauptbahnhof. In juli 2004 begonnen de instructieritten. De officiële opening is op 3.9.2004 en vanaf 4.9.2004 maken alle drie tramlijnen gebruik van het nieuwe traject.

Payerbach-LBP-H. Lokalbahn Payerbach-Hirschwang. Het personenvervoer op deze elektrische Lokalbahn in het Höllental (smalspoor, 760mm, 500V), werd in 1963 opgeheven (goederenvervoer tot 1982) en bleef als museumlijn van de Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahn (ÖGLB) in gebruik. De lijn kwam in 1918 voor goederenvervoer in dienst en in 1926 leverde de Grazer Waggonfabrik voor de passagiersdienst twee vierassige motorwagens en vier bijpassende aanhangrijtuigen. Bij het opheffen van de personendienst ging al dit materieel naar de Zillertalbahnen. De aanhangrijtuigen kwamen hier met enkele aanpassingen in dienst, de motorwagens werden gesloopt waarbij de onderstellen gebruikt werden voor de bouw van goederenwagens. In 1986 kon de ÖGLB de vier aanhangwagens verwerven en kwamen ze terug naar hun oorspronkelijke inzetgebied. Twee werden er opgeknapt en gingen dienst doen achter de kleine elektrische locomotiefjes, de twee anderen werden als plukwagens gebruikt. En hoe gaat het bij actieve museumorganisaties? De wens ontstond om weer over een motorwagen te beschikken. Eén van de terzijde gestelde aanhangrijtuigen, nr. 11 (ex Zillertalbahnen 36), werd met gebruikmaking van nog te gebruiken en op te sporen onderdelen vanaf februari 2002 bij Stern & Hafferl in Vorchdorf omgebouwd tot motorrijtuig 1. Met enige concessies aan het origineel beschikt men nu weer over een nagenoeg identiek

motorrijtuig. Nog wat oude draaistellen van de motorwagens die bij de Zillertalbahn onder de goederenwagens terecht kwamen konden worden gebruikt voor een nieuw aanhangrijtuig 21 (bak ex Wiener Lokalbahnen 270) dat met motorrijtuig 1 een fraai geheel vormt.

Wenen. Afgeleverd in de afgelopen berichtperiode: de ULF motorrijtuigen B675, 676 en 677. Naar Krakow vertrokken de E1 motorrijtuigen 4655, 4644 en de c3 aanhangrijtuigen 1176 en 1255. In HOV/RN 542 schreven we over de ombouw van E1 motorrijtuig 4700 tot Schienenmesswagen EM 6117. Deze wordt ingezet op het tramnet. Voor de metrolijnen kwam een soort gelijk stuk gereedschap in dienst; het in Hongarije gebouwde Schienenmessmotorrijtuig UGM1 6942. Sinds 1997 werden 150 lagevloertrams van het type ULF besteld. In 2004 zijn deze allemaal afgeleverd. Op 15.6.2004 tekenden Wiener Linien en Siemens een kontrakt voor de levering van nog eens 150 (+ 150 optie) ULF's. Deze trams, gebaseerd op het huidige type met de nodige modificaties, worden geleverd van 2006 tot 2012.

POLEN.

Gorzów. In april 2004 arriveerden uit Kassel de motorrijtuigen 363 en 354.

Krakow. Na de 4488 (hier 101), 4490 (plukwagen) en 4651, arriveerden in april 2004 de E1 motorrijtuigen 4655, 4644 en de c3 aanhangrijtuigen 1176 en 1255 uit Wenen. Op korte termijn volgen minstens nog 7 motor- en 8 aanhangrijtuigen. Zoals eerder bericht wil men in Krakow nog meer van dit materieel overnemen.

Poznan. In het blad D'Amsterdamse Tram (nr.1912) werd een nummeroverzicht gegeven van de uit Amsterdam overgenomen 3G-trams.

800 = ex 615	804 = ex 605	808 = ex 624
801 = ex 619	805 = ex 610	809 = ex 626
802 = ex 621	806 = ex 613	810 = ex 630
803 = ex 622	807 = ex 623	

TSJECHIË.

Praag. In HOV/RN 536 schreven we over de plannen voor een voorstadsnet. Zo'n S-Bahn heet in Tsjechië Mestska Zeleznici Linka en een eerste lijn met een lengte van 14 kilometer (5 stations) kwam op 19.4.2004 in exploitatie tussen Roztoky u Prahy en Praha Liben. De Tsjechische spoorwegen (CD) voert op deze lijn een halfuurdienst uit met dubbeldek-treinstellen serie 471.

TURKIJE.

Eskisehir. Motorrijtuig 012 maakte en uitstapje naar Bochum. In maart 2004 reed de eenrichtingtram daar gedurende drie weken nachtelijke proefritten. Vervolgens ging de tram op 19.4.2004 naar Innsbruck en vetrok vandaar op 14.5.2004 naar Eskisehir. Het nieuwe trambedrijf wordt binnenkort geopend.

ZWITSERLAND.

Basel. Sinds 19.4.2004 rijdt er weer een aantal Combino's op lijn 8. Elke 7000 kilometer vindt een controle plaats op gebreken. Met Siemens werden afspraken gemaakt over het oplossen van de problemen. Deze voorzien in een provisorisch herstel en daarna definitieve aanpassingen waarbij de trams een leeftijd van 30 jaar moeten kunnen halen. De definitieve aanpassingen kunnen niet eerder dan vanaf begin 2005 worden uitgevoerd. Alle kosten zijn voor rekening van Siemens. Mochten de definitieve aanpassingen niet het gewenste resultaat opleveren dan behoudt de BVB zich het recht voor de aankoop ongedaan te maken.

Om het materieeltekort op te vangen werden van de BLT de motorrijtuigen 123, 135, 141, 143 en de aanhangrijtuigen B1316-1319 (ex BVB) geleend. Al eerder schreven we over

het weer indienststellen van de aanhangrijtuigen B1423-1428 (waarvan de 1423-1427 klaar stonden voor transport naar Belgrado) en museummotorwagen 413. Ook doet men moeite om uit Bern de Be8/8 motorrijtuigen 711-714 en 717 te lenen waartoe in de nacht van 10/11.5.2004 één zo'n wagen proefritten maakte. In verband met enkele scherpe bogen kan dit materieel niet worden ingezet op de lijnen 2, 3 en 6. Door het uitlenen van materieel aan de BVB heeft de BLT enkele aanhangwagens uit de mottenballen moeten halen (1304, 1320).

Bern. In mei 2004 waren de Combino's 751-765 afgeleverd. Op de onheilsdag 12.3.2004 hadden deze tussen de 100 en 74.000 kilometer afgelegd en behoorden niet tot de risico-groep. Eind van dit jaar bereiken de eerste wagens de 120.000 kilometer grens en dan dienen aanpassingen plaats te vinden.

BOEKEN

IAN ALLAN. Diesels in Wessex (Molyneaux & Robertson). Wessex is een graafschap in Zuid West Engeland met steden als Bournemouth en Southampton. In 80 bladzijden kleur ziet u al het dieselmaterieel dat hier ooit reed. Meestal in origineel BR-groen. Het gebied hoorde tot de BR Southern Region maar er was ook een WR-hoofdlijn van Londen Waterloo via Salisbury naar Exeter, de route van de beroemde Atlantic Coast Express. U ziet dus ook typische WR diesellocs, zoals de Warships en de Westerns. Verder de kleinere Southern diesels en treinstellen. Maar ook de algemene BR creaties zoals class 47 en 50. Een mooi gevarieerd geheel, voor £ 14,99. 24,5 x 18,5 cm. ISBN 0-7110-3010-3.

All in a days' work. Tim Bryon beschreef en illustreerde het leven bij de vroeger wereldberoemde Engelse Great Western Railway (of wel Gods Wonderful Railway). Het "mensenwerk" in de depots, de goederenloodsen, op de loc, in de gigantische Swindon Works ('s werelds grootste) in oorlogstijd en in diverse jobs. Het geheel is geïllustreerd in zwart/wit, helaas niet van zo'n goede kwaliteit hier en daar. De dienstuitvoering was zo betrouwbaar dat je je horloge er op gelijk kon zetten. Bij BR in 1998 veranderde dat wel iets! De prijs is £ 19,99, formaat A4, 160 blz., ISBN 0-7110-2964-4.

S. BUFE FACHBUCHVERLAG. Het heeft een poosje geduurd maar er is weer een nieuwe titel: **Königsberg-Express**. Hoewel een flink deel van het boek (onder andere in kleur) is gewijd aan een treinreis nu tussen Berlijn en Königsberg (Kaliningrad) gaat het hier toch vooral om de spoorweghistorie van de provincie Oost-Pruisen die in 1945 aan Rusland toeviel. De periode tot het einde van de Eerste Wereldoorlog kenmerkte zich door het aangesloten zijn aan Duitsland. Daarna ontstond er een corridor, omgeven door Pools gebied. Na 1945 was Königsberg één grote ruïne en nu is het weer een magneet voor nostalgisch ingestelde Duitsers. Het boek gaat op alle perioden in en laat ook de locomotieven van weleer zien. Königsberg HBf was en is een architectonisch hoogstandje. De reis in de huidige tijd (2001) is geïllustreerd in kleur van matige kwaliteit, de rest is zwart/wit. 112 blz., A4, 21 euro, ISBN 3-922138-77-2.

EDITIONS DU CABRI. Trains du Centre de France (*La Vie du Rail*). De landstreken Berry, Bourbonnais, Lemagne, en Combrailles met als centrum het spoorwegknooppunt Montluçon. Bourbonnais stond altijd voor de hoofdlijn Parijs-Nevers-Vichy-Clermont Ferrand. Een tweede hoofdlijn in dit gebied is die van Parijs naar Vierzon en Limoges. Verder betreft het hoofdzakelijk zijlijnen. In meer dan 500 afbeeldingen krijgt u een overzicht van de tractie, stoom, diesel en elektrisch met een aantal curiositeiten zoals de Bugatti's. Ook is een aantal stationsansichtkaarten meegenomen. Kleur en zwart/wit wisselen elkaar af. Enkele grote depots en werkplaatsen zoals in Nevers zijn ook vermeld. Opvallend is overigens dat het illustratiemateriaal tot nu toe onbekend was. Voorin het boek is een duidelijke kaart. Daudonnet en Mathiaud hebben echt iets gepresteerd. 302 blz., A4, 55 euro (waar voor uw geld!), ISBN 2-91-5034-19-2.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar bocht@freeler.nl

Ingezonden mededeling

De beeldbank spoorwegen van Het Utrechts Archief bevat circa 10.000 foto's en prentbriefkaarten uit voornamelijk de periode 1945-1980 van stations, rollend materieel, spoorbruggen, emplacementen, spoorbruggen, werkplaatsen, personeel, bovenbouw, seinhuizen etc. in heel Nederland. Verder vindt men er soms oorlogsschade en ongevallen op afgebeeld. Deze fotocollectie werd in het jaar 2000 door de NS overgedragen aan het Utrechts Archief. De overdracht bestond niet alleen uit deze collectie foto's, maar ook uit 1600 meter archieven en personeelsregisters van NS en haar voorgangers, een uitgebreide bibliotheek en 30.000 tekeningen van rollend materieel, spoorbanen, emplacementen, spoorbruggen en gebouwen.

Aan deze beeldbanken is jarenlang gewerkt door medewerkers van Het Utrechts Archief. Behalve de gedigitaliseerde afbeeldingen vindt u uitgebreide beschrijvingen van het beeldmateriaal. U kunt op alle mogelijke manieren hierin zoeken. Via de site van Het Utrechts Archief kunt u de afbeeldingen bekijken, zelf afdrukken en bestellen. De resolutie van de afbeeldingen is op de site met opzet zeer laag gehouden. Voor een werkstuk of een eenvoudige print is deze kwaliteit voldoende. Als u een afbeelding bestelt via het bestelformulier op de site, ontvangt u een reproductie op basis van een hoge resolutie (drukkerskwaliteit). Het Utrechts Archief heeft een eigen professionele Fotodienst die beschikt over geavanceerde digitale apparatuur. Zo levert de Fotodienst o.a. zogenaamde giclees: natuurgetrouwe reproducties op canvas of papier met UV bestendige inkt.

Bekijk de Utrechtse beeldbank en de beeldbank spoorwegen op www.hetutrechtsarchief.nl

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland		in dienst		
8421	28-06	8621	8664	04-06	8664	21-06
			8730	17-06	8730	21-06
			8639	24-06	8639	07-07
			8731	05-07	8731	07-07

- De in Amsterdam beschadigde 8656 kwam op 11-06 binnen in Revisiebedrijf Haarlem.
- Van de nog betrekkelijk nieuwe 8728 moest medio juni een dunne as verwisseld worden. Het in Ob Leidschendam gestrande treinstel werd gebruikt om de in Rotterdam defect staande 4016 naar Ob Onnen te slepen. Als 89230 kwam de VIRM op 21-06 naar Rotterdam, waar de Koploper werd aangehaakt. Via Breukelen, Duivendrecht, Hilversum en Amersfoort werd Zwolle bereikt, waar de uit Nijmegen overgebrachte 8666 eveneens werd bijgeplaatst (2 draaistellen verwisselen). Om drie 's nachts op 22-06 arriveerde de sleep in Onnen.
- De 8664 en 8730 gingen op 21-06 op proefrit naar Den Haag HS en kwamen diezelfde dag in dienst. De 8664 kwam als 89149 naar Utrecht werd daar met de 3089 extra naar Nijmegen meegegeven. Als 3018 A kwam de VIRM in dienst. De 8730 kwam als 89150 naar de Watergraafsmeer en daar verhielp Bombardier op 22-06 haperende verlichting. Als 80760/80846 kwam het stel via Ob Amsterdam naar Amsterdam Centraal om daar met een VIRM4 2163 te worden, maar

door een defect moest deze trein worden opgeheven tot Rotterdam, waar in allerijl de 9404 van de 2461 werd afgekoppeld om 2163 te rijden.

- Samen met de 8250 strandde de 8730 als trein 2065 in Woerden toen de voorlopende IRM-3 de hoogspanning diverse malen weggeslagen had. Als 89296 kwamen de beide stelten leeg naar Den Haag HS en van daar als 89203 naar de Binckhorst. Daar kon de 8250 op 10-07 gerepareerd worden. De 8730 kwam naar Rotterdam (89204) en werd daar op 10-07 2123 naar Vlissingen. Op de terugweg als 2130 (vanaf Roosendaal gecombineerd rijdend met de 8705, die evenals de 8730 in de dienst van een IRM-4 reed), werden in Dordrecht deurproblemen geconstateerd. Na aankomst in Amsterdam werd de stam naar Ob Zaanstraat.
- Het was eveneens op 10-07 dat de 8719 als 1977 in Rotterdam strandde met tractieproblemen, nadat het stel al sinds 08-06 (!) met één defecte tractie-installatie had gereden.
- De 8639 en 8731 maakten hun afleveringsproefrit op 07-07, waarna de 8639 als vervanging van een DDM-stam in de 5854 verscheen. De 8731 kwam leeg als 89170 naar Haarlem, maar niet nadat één van de drie tractie-installaties het had bevestigd. Op 08-07 kwam het stel als achterste stel van 923 in dienst. De 8639 kreeg op 09-07 last van een haperende batterijlading, maar stond gelukkig net bij Ob Amsterdam tussen de spitsen. Nog diezelfde dag werd het stel gerepareerd.

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland		in dienst	
2855	22-06	2951	21-06	2949	11-06
		2954	08-07	2950	22-06
				2951	24-06

- Na het uitvoeren van enige werkzaamheden aan het stel kwam de op 11-06 in dienst gestelde 2949 op 16-06 naar de Watergraafsmeer en op 17-06 in dienst. De Sprinter hield het nog geen twee weken uit: op 04-07 strandde hij met een ernstig tractieprobleem in de Watergraafsmeer. De 2941 werd op 07-07 gebruikt om de 2949 kort na middernacht als 89109 naar Den Haag HS te slepen. Nadat de 2941 daar was omgelopen, kwamen de stelten als 89202 naar Onderhoudsbedrijf Leidschendam. De 2941 keerde via Den Haag Centraal solo terug als 89203/89204.
- Op 18-06 werd de 2866 ingezet om twee SGMm-en te vervangen, hetgeen de reizigers niet gewaardeerd zullen hebben.
- Met de omloopwijziging van 13-06 kwam een tweede compositie van twee 2900-en in de serie 4700. Één van de sets in de 4800 begint thans even voor vier uur in Amsterdam, rijdt als 80226 leeg naar Purmerend, wordt daar personeelstrein 20042 naar Amsterdam en spoedt zich als 3906 naar Hoofddorp. Na omrijden via Hoofddorp Opstel (73906/73919) komt het geheel als 3919 terug naar Amsterdam en gaat over in 74727 naar Uitgeest (en daar uiteraard in 4727).
- De 2951 kwam op 21-06 in Nederland aan en maakte vanuit Hengelo op 22-06 de proefritten naar Deventer, die resulteerden in vlakke plaatsen en een defecte tractie-installatie. Als 82229/82230 kwam de Sprinter diezelfde dag naar Leidschendam.
- In de nacht van 19 op 20-06 had men het plan opgevat om de in Amsterdam defect staande 2945 met de 2942 naar Ob Leidschendam te brengen. Door een foutje in de planning haalde de rangeermachinist de 2937 naar het Westelijk Eiland en combineerde hem met de 2942, die met remproblemen eveneens naar Leidschendam moest. Toen halverwege de rit naar Den Haag HS (89136) de fout bemerkte werd, wist de machinist te melden dat ook de 2937 met tractie- en remproblemen kampte, zodat deze niet voor niets naar de werkplaats ging (89226 Den Haag HS – Leidschendam). De 2945 werd alsnog achter de 2937 en 2942 aangestuurd (89138 Amster-

dam C - Den Haag HS; 89230 Den Haag HS – Leidschendam). Omdat de machinist van de tweede trein geen wegbeleid had naar Leidschendam, werd op Den Haag HS van machinist gewisseld tussen de 89227/89228 (de 2888 en 2857 die retour gingen naar Amsterdam) en de 89230.

▪ De 4810 moest op 25-06 worden opgeheven vanaf Haarlem toen de 2939 met tractieproblemen kreeg te maken. De 8727 kwam als 89111 naar Uitgeest om 4818 te worden. Die werd in Amsterdam direct gebruikt om de 303022 naar Den Helder te worden, nadat de oorspronkelijke 3022 (9418+8671) op de Waalbrug bij Nijmegen was gestrand. Nadat voor de 4837, 4826, 4845 en 4834 van de 7451 gebruikt gemaakt was, konden de vers uit Leidschendam gekomen (89227/89228) in de 4853 geplaatst worden.

▪ Op 25 en 26-06 reden de 2879 en 2888 in de serie 4800 ter vervanging van twee SGMm-stellen.

▪ Hoewel de herfst nog niet begonnen is, werden op 26-06 maar liefst drie Sprinters (die de CW ABI blijkbaar nog niet ondergaan hebben) afgekeurd vanwege vlakke plaatsen. Bij de 2983 werden in de Binckhorst vlakke plaatsen geconstateerd. De 2871 sloeg als 81011 bij Maassluis aan het glijden en moest na de retourrit (personeelstrein 20011) uit dienst genomen worden. De 2891 maakte één slag op de Hoekse Lijn (4210/4125) en werd vervangen door de tweetjes 2012 en 2013. De op Den Haag HS overstaande 2857 werd snel naar Rotterdam overgebracht als 89247 en verving de (eerste-klas-en toiletloze) tweewagenstellen na 4137.

▪ De 2940 blijkt een automatische koppeling te missen, nadat het stel na een proefrit bij Onderhoudsbedrijf Leidschendam door een juk schoot. Het stel zal in Rb Haarlem moeten worden hersteld. Hoewel overbrenging was gepland op 07-07, ging deze om onbekende redenen niet door.

▪ Treinstel 2947 maakte op 29-06 een proefrit van Ob Leidschendam Kleiweg en terug (82150/82151) voor het beproeven van nieuwe software voor de antiblokkeerinstallatie en het analyseren van de problemen met de elektrodynamische rem, die thans veelvuldig voorkomen. Als 89216/89217 kwam het stel van Leidschendam via Den Haag HS naar Alkmaar. Het was uitgerekend de 2947 die op 02-07 in Alkmaar samen met de 2937 per abuis in de 7321 terecht kwam; de 2876 en 2862 reden in hun plaats in de 4800. Gedurende de hele dag bleef dit zo.

▪ De 2939, kampend met een defecte hoge typhoon en remproblemen, kwam op 03-07 naar Ob Leidschendam en maakte op 06-07 een proefrit naar Rotterdam Kleiweg (89227/89228).

▪ Op 05-07 verschenen de 2872 en 2856 in de 74812 naar Uitgeest, om de hele dag in de 4800 te blijven rijden. Ook van 03- tot 07-07 reden deze oude Sprinters in de 4800. Op 09-07 waren het de 2878 en 2885 die in de 4700 reden.

▪ De nieuwe 2950 gaf op 03- en 04-07 acte de présence op de materieelshow *Roosendaal spoort* ter gelegenheid van 150 jaar spoorwegen in die plaats. Als 800331 kwam het stel zondagavond rechtstreeks naar Alkmaar.

▪ De 2942 strandde op 07-07 met remproblemen in Amsterdam na 4852 gereden te hebben. 's Avonds ging het stel achter de 2946 naar Den Haag HS (89172) en van daaruit als 89232 naar Leidschendam.

▪ Op 08-07-2004 kregen de 2858 en 2866 als trein 79858 te maken met een veiligheidsstoring aan de remmen. Pas in de derde remstand werd de tractie uitgeschakeld en wanneer de remmen gelost werden, gaf het treinstel direct tractie. Als 89154 kwamen de stellen op 09-07 naar Den Haag HS; als 89234 naar Ob Leidschendam.

▪ Tweewagenstel 2013 werd op 08-07 gebruikt voor een aantal wegleer-/instructieritten. Als 89242 reed het stel naar Dordrecht en keerde van daar als 89243 terug naar Hoek van Holland Haven. Onder nummer 89244 werd Rotterdam Centraal weer bereikt.

▪ De 2937 kwam na een bezoek aan Ob Leidschendam op 12-07 als 89221 naar Rotterdam, waar een technische controlebeurt werd uitgevoerd. Als 89224 reed de Sprinter naar Haarlem, pikte daar de 2941 op waarvan de frontruit van ingebrand vuil was ontdaan en reed naar Amsterdam.

Mat '64

▪ De bakwisseling tussen de 481 en 459, die resulteerde in een 459 die samengesteld is uit Bk 481 en ABk 459, was geen lang leven beschoren. Kort na middernacht op 15-06 kwam het stel als trein 5288 tussen Boxtel en Oisterwijk op een overweg in botsing met een auto. De Plan V ontspoorde met het voorste draaistel van de Bk. Na vijf uur stond het stel weer in het spoor. Door de als 89302 ter plaatse gekomen 474 en 826 werd het licht beschadigde treinstel als 89304 naar Eindhoven gesleept. Op 25-06 liep het stel Revisiebedrijf Haarlem binnen.

▪ De op 12-12-2003 in Onderhoudsbedrijf Maastricht wegens een defect terzijde gestelde 401 werd op 14-06 naar dezelfde sloper (Hoeben/Dotremont) in Maastricht overgebracht waar vele 2200-en en 600-en gesloopt zijn.

82112	Ehv 9:54 - Bd 10:40
82136	Bd 11:00 - Ddr 11:19
82137	Ddr 11:35 - Bd 11:54
82138	Bd 12:51, Ddr 13:10
82139	Ddr 13:25, Rsd 13:56
82140	Rsd 14:05, Ddr 14:31
82141	Ddr 14:35 - Ehv 15:40

▪ Een ander product van een recente bakwisseling, de 444, werd op 14-06 gebruikt voor de op blz. 168 genoemde proefritten in het kader van de *Groene Golf* (zie ook blz. 149).

▪ De 419 maakte op 16-06 met de 907 een wegleerit van Amersfoort naar Kerkrade Centrum (89115). Op de terugweg (89304), waarbij de 907 opnieuw voorop liep, werd het Spoorwegmuseum aangedaan. Als 89236 kwamen de tweetjes terug naar Lunetten en als 89237 naar Amersfoort. Van de 907 viel op de terugweg bij Geldermalsen de snelschakelaar uit en het stel werd derhalve door de 419 de rest van de rit geduwd. .

▪ Het in Rotterdam gebruikte instructiestel 411 werd op 17-06 door de als 89054 uit Arnhem gekomen 834 opgehaald en als 89216 naar Arnhem gebracht. Op die 411 zit nog steeds het NS-vignet op de AB(D)k geheel aan het uiteinde van de bak, op de plaats waar het werd aangebracht bij de grote revisie in 1987 op vele stellen van Plan V1 – V3. Daarbij werden overigens ook *Sprinter*-ramen ingebouwd, verving men de grijsgroene bankbekleding door rode en maakten de oude, grote koersrollen boven de kleine, vierkante WC-raampjes plaats voor rollen van het normale formaat die naast de deurpartijen aan de vouwbalgzijde van elke bak werden gesitueerd.

▪ Op 01-07 werden, Bk2 514 Bk 442, B 518 en Bk2 525 per dieplader naar sloper Vlasman in Alphen aan den Rijn vervoerd.

▪ De 419 ontbrak op 03- en 04-07 niet in Roosendaal tijdens de festiviteiten aldaar. Het stel werd op 02-07 als 89152 achter de 929 overgebracht, en keerde op 06-07 als 89306 achter Plan T 523 terug naar Amersfoort. Dit stel was daartoe als 89168/89167 vanuit Ob Amsterdam via Amersfoort naar Roosendaal gekomen. Na terugkomst in Amersfoort spoedde het stel zich als 89174 naar Amsterdam en verving daar een DDM-stam in de 3958 naar Hoofddorp. Nadat de Plan T als 4369 in Lelystad was uitgelopen, verscheen hij op 07-07 in een Plan T-dienst (74921).

▪ Bij de 441 – die na de afvoer van de 401 – 438 in principe als eerste volgende Plan V buiten dienst zou moeten gaan bij het aflopen van de revisietermijn, werd op 03-07 waterlekage in de Bk achter de cabine geconstateerd. Het stel bleef vooralsnog in dienst. In hoeverre de rotte plek in het dak nog gerepareerd zal worden, moet afgewacht worden. De iets jongere 452 werd op 11-07 na 9653 in Eindhoven met een verrotte raamljst uit de dienst gehaald. Hij werd opgepikt door de 810, beschadigd bij de overwegbotsing bij America (zie onder) en

als 89304 uit Venlo gekomen. Getweeën reden ze als 89305 naar Arnhem en pikten daar de 824, die een afgesloten draai-stel had, aan. De stellen kwamen alle naar Ob Zwolle.

- Van stel 465 bleek de WC-vloer defect te zijn; het stel werd op 12-07 in Revisiebedrijf Tilburg binnengenomen.
- De 512 kwam op 06-07 naar Revisiebedrijf Haarlem voor een behandeling van de syndanioplaten. Het stel liep als 3412 in Haarlem uit en werd daar vervangen door de 531, als 89101 met de 911 uit Amsterdam gekomen.

ICM

- ICM 4028 werd in Ob Zwolle beplakt als *Kinderboeken-trein* en op 16-06 door Prinses Laurentien in Amersfoort ont-huld. Het stel is beplakt om de vijftigste verjaardag van de Kinderboekenweek luister bij te zetten en past daarmee in het streven van NS om het lezen in de trein te bevorderen (*Tijd voor lezen*). Evenals de 4023 komt het stel in de gewone dienst te rijden. Op 16-06 's avonds verscheen het stel in het nachtnet naar Rotterdam.
- Op 17-06 werd voor de eerste keer gebruik gemaakt van de sinds 13-06 bestaande omloop voor twee reservestellen ICM-1 ten behoeve van NS Internationaal. De 4018 en 4038 kwamen als 88925 uit de Watergraafsmeer naar Amsterdam Centraal om de 121 naar Emmerich te rijden, alwaar de 4604 de reizigers overnam. Als 88900 kwamen de stellen terug naar de Watergraafsmeer.
- De *kinderboekenweektrein* werd op 29-06 gebruikt voor een extra rit van Den Haag Centraal naar Berkel en Rodenrijs (28829), deelnemers aan een reünie van mensen die ooit jury-lid waren geweest voor de *Gouden Griffel* (een prijs voor kin-derboeken), werden met de 4028 naar Berkel en Rodenrijs gebracht. Als 800307 reed het stel naar Rotterdam Kleiweg, alwaar overgelopen kon worden om de terugreis naar Den Haag Centraal als 800308 te kunnen aanvangen.
- Door het wat dit betreft maar moeilijk lerende NSR werd op 09-07 besloten de op emplacement Amersfoort verblijven-de bakken van de 4005 en de Plan U's terug te brengen naar de Bokkeduinen, waar ze in april moesten verdwijnen vanwe-ge de gestegen vraag naar opstelcapaciteit door de werk-zaamheden op en bij Utrecht OZ. De 118 brandde op 12-05 al grotendeels uit; thans worden de stellen op grote schaal ge-bruikt voor illegale bewoning. De verplaatsing zou in de week van 12-07 moeten hebben plaatsgevonden.

DDM/DD-AR

- Op 22-06 werden profielmetingen verricht met een DDM-1-stam in Beverwijk. Een stam kwam na trein 5820 vanuit Alkmaar extra naar Beverwijk (waarvan de NS-afkorting toe-passelijk *Bv* luidt). Na de proeven keerde de stam rond het middaguur terug naar Alkmaar.

ICR

- In het werkplaatsnieuws wordt met ingang van deze maand achter het rijtuignummer van een voor renovatie bin-nenkomend ICR-rijtuig het nieuwe nummer vermeld, in plaats van ten tijde van aflevering. Om hiaten in de informatievoor-ziening te voorkomen, geven wij hier een overzicht van de rij-tuigen die per 16-06 in het Revisiebedrijf Haarlem verbleven ten behoeve van ombouw tot ICRm.

oud nummer	wordt	in Rb Hlm sinds	oud num-mer	wordt	in Rb Hlm sinds
10-70 492	10-70 492	02-04-2004	20-77 767	20-77 148	23-02-2004
10-70 563	10-70 376	27-04-2004	20-77 768	20-77 149	29-03-2004
10-70 564	10-70 377	09-04-2004	20-77 771	20-77 150	07-05-2004
10-70 565	10-70 378	25-05-2004	20-77 772	20-77 151	16-06-2004
10-70 665	10-70 359	23-02-2004	30-70 061	20-70 441	29-01-2004
10-70 666	10-70 360	23-02-2004	82-70 944	82-77 015	16-02-2004
10-70 667	10-70 361	15-04-2004	82-70 945	82-77 016	15-03-2004
10-77 605	10-77 310	04-06-2004	82-70 946	82-77 017	14-04-2004
10-77 618	10-77-318	28-05-2004	82-70 947	82-77 018	07-05-2004

20-70 573	20-70 573	11-03-2004	82-70 948	82-77 019	15-06-2004
20-70 574	20-70 574	23-03-2004	82-70 974	82-70 974	15-01-2004
20-70 575	20-70 575	14-05-2004	82-70 975	82-70 975	26-02-2004
20-70 581	20-70 581	14-05-2004	82-70 977	82-70 977	26-05-2004
20-70 582	20-70 582	15-06-2004	82-70 982	82-70 982	14-04-2004
			82-70 999	82-70 431	13-11-2002

- Naar thans blijkt, worden de reserve-A's voor de Benelux-dienst bij hun revisie qua nummering gewijzigd in gewone buurlandrijtuigen. De 10-70 561 – 567 (ICR-4) krijgen de nummers 10-70 374 – 380, in aansluiting op de 10-70 351 – 373. Of de rijtuigen hun stuurstroombakken voor de Benelux-dienst verliezen, is nog niet bekend. De 10-70 561 – 563 wer-den in 1989 omgebouwd tot échte Benelux- (B-) rijtuigen en vernummerd in 20-70 431 – 434 (waarbij de coupés – welis-waar met tweede-klassebanken – gehandhaafd bleven). Na de verkorting van de Beneluxstammen in 1998 werden zij ver-nummerd in 20-70 551 – 553 en omgeschilderd. In 1999 wer-den ze terugverbouwd tot A-rijtuigen, waarbij Ob Maastricht zich beperkte tot het overtrekken van de tweede-klassebanken en aanvankelijk vergat de eerste-klassestreep boven de ra-men weer aan te brengen. Hun oorspronkelijke nummers kre-gen ze bij deze gelegenheid terug. Het vierde rijtuig van deze serie, de 10-70 564, hield tot aan zijn verbouwing in 2004 zijn oorspronkelijke nummer. De 10-70 565 – 567 ontstonden in 1989 uit de drie nieuwste ICR-4 zonder stuurstroombakken, de 10-70 648, 688 en 691. Tezamen met de B's 20-70 875 – 878 en 881 die tot 20-70 571 – 575 omgebouwd werden, werd hiermee een nieuw reservepark voor de Benelux gecreëerd.
- In verband met de inzet van vaste composities getrokken rijtuigen wordt een aantal rijtuigen vernummerd. Naar het zich laat aanzien, zijn vooral A-rijtuigen bij deze vernummering be-trokken. De details van de plannen hopen wij in het volgende nummer te kunnen geven.

Serie 1700

- De loc van Rb Haarlem voor de proefritten met BDs-rijtuigen is vanaf 02-07 de 1739 geworden.
- Loc 1731 liep op 05-07 binnen in Rb Tilburg voor de CW deuren. Deze loc wordt – samen met de 1732 – 1735 zodanig gewijzigd dat een eenvoudig terugbouwen naar DD-AR-loc mogelijk blijft. Dat zal nu ook direct gebeuren: de 1731 wordt weer voor enige tijd trekkracht van DD-AR-stammen.

TW6000

- Op 20-06 raakte de Houtense 6016 defect en moest enige dagen in zijn *kooi* verblijven. In de nacht van 22-06 werd het trammetje als 82240 opgehaald door een 6400 en naar Utrecht HTMU gebracht. In de nacht van 23 op 24-06 werd de wagen als 82241 teruggesleept naar Houten.

Plan W

- Evenals Plan V 401 (zie hiernaast), kwam ook Plan W 21-37 501 op 14-06 naar sloper Houben in Maastricht.

Serie 1800

- De bij de botsing te Amsterdam beschadigde 1838 werd in het weekend van 19-06 naar Revisiebedrijf Tilburg gesleept. Het transport was enige tijd uitgesteld, omdat de gehavende loc buiten profiel bleek te zijn.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie				
binnengenomen		wordt	afgeleverd	
20-70 582	15-06	20-70 582	10-70 359	17-06
82-70 948	15-06	82-77 019	10-70 360	18-06
20-77 772	16-06	20-77 151	20-70 573	18-06
30-70 062	23-06	20-70 442	20-70 574	25-06
			20-77 148	30-06
			20-70 441	01-07

Plan V revisie R6				Plan T/V syndanio			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
913	09-06	911	17-06	511	29-06	511	30-06
912	23-06	909	30-06	517	01-07	517	02-07
914	07-07			518	06-07	518	07-07
ICRm vernieuwen watertanks							
binnengenomen		afgeleverd					
20-70 216	25-06	20-70 254	28-06				
		20-70 216	01-07				
Schades/defecten							
binnengenomen		euvel		afgeleverd			
20-70 225	08-06	botsschade Asd		82-77 005		10-06	
82-70 916	08-06	botsschade Asd		280 7288 (7448)		11-06	
8656	11-06	botsschade Asd		270 7048 (7448)		22-06	
22-37 977	22-06	schade		380 7520 (7448)		22-06	
459	25-06	botsschade		280 7253 (7448)		25-06	
2943	29-06	botsschade		9516		25-06	

Revisiebedrijf Tilburg

1600/1800 LT3				1700 CW deuren			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
1611	25-06	1601	02-07	1733	08-06	1750	08-06
1606	05-07			1742	11-06	1751	09-06
				1776	16-06	1759	14-06
				1753	21-06	1733	18-06
				1760	12-07	1742	23-06
				1731*	05-07	1776	30-06
						1753	05-07
SGM spoelen luchtleidingen				VIRM CW airco			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
2870	02-07	2869	28-06	9404	08-06	9404	09-06
				9520	09-06	9520	10-06
				8675	14-06	8675	15-06
SGM CW deuren/spoelen luchtleidingen				8644	16-06	8644	17-06
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
2001	08-06	2033	01-07	8719	21-06	8719	22-06
2035	01-07			9477	23-06	9477	24-06
				8721	28-06	8721	30-06
				8635	30-06	8635	01-07
				8655	05-07		
Schades/defecten							
binnengenomen		euvel		afgeleverd			
10-77 301	08-06	botsschade Asd		1823		10-06	
10-77 626	08-06	botsschade Asd		1774		10-06	
10-70 362	08-06	botsschade Asd		1621		11-06	
6419	14-06	motor wisselen		1778		29-06	
6498	18-06	koelwaterlekage		1772		02-07	
1772	21-06	storing		8666		02-07	
1778	21-06	tractieproblemen		6439		21-06	
1838	21-06	botsschade Asd		6503		23-06	
1844	21-06	defecte snelschakelaar		6419		25-06	
6503	21-06	draaistel wisselen		10-70 362		28-08	
6407	24-06	lekage tandwielkast		1778		29-06	
8666	28-06	proef-Cw stoot-/trekwerk		6498		01-07	
6487	01-07	ombouw Duitse Herder		1772		02-07	
1745	02-07	draaistel wisselen		8666		02-07	
6467	02-07	vreemd geluid in motor		7460		09-07	
6419	05-07	olielekage					
1734	06-07	botsschade					
7460	06-07	defecte koppeling loc 1703					
465	12-07	herstellen WC-vloer					

*de 1731 wordt tegelijk met de CW deuren omgebouwd naar DD-AR-loc

Schadegevallen

- In de nacht van 13 op 14-06 ontspoorde in de Haagse Binckhorst de 701. Na twee uur stond het locje weer in het spoor.
- Trein 5664 raakte op 14-06 bij Wezep dusdanig defect dat de mDDM niet meer op eigen kracht verder kon rijden. De achteropkomende goederentrein 53623 werd gebruikt om het materieel naar 't Harde te duwen. Daar werd de dubbeldekker nadien opgehaald.

- Kort na middernacht op 22-06 kwam trein 2191 bij Zevenbergen in botsing met een ladderwagen, die abusievelijk in het spoor geplaatst was waar de VIRM-en 9504 en 8711 reden. De beide baanwerkers op de ladderwagen kwamen bij de botsing om het leven. Pas om half negen op 22-06 kwamen de treinstellen als 89303 naar Roosendaal en kon het treinverkeer weer op gang komen. De 8711 kwam op 23-06 weer in dienst als voorste stel 2158 van 2158; de 9504 kwam op 24-06 als 89313 naar Ob Amsterdam. Het stel behoefde niet naar een Revisiebedrijf en was begin juli weer in dienst.

- trein 841 werd op 28-06 ruim veertig minuten opgehouden te Duivendrecht, omdat brandweerlieden rook hadden waargenomen aan de trein toen deze tussen Amsterdam Centraal en Amstel reed. Aan de VIRM-en bleek echter niets te mankeren.

- trein 4258 strandde op 30-06 door een ATB-remming uitgerekend op de stroomloze brug te Maassluis. De 2893 moest eraan te pas komen om de 2892 uit z'n lastige positie te bevrijden. Gezamenlijk reden ze als 4160 naar Hoek van Holland, waarna ze als 4175 terugkeerden naar Rotterdam Centraal.

- De 2943 werd op 29-06 beschadigd bij een botsing op een overweg tussen Haarlem en Bloemendaal. Als 4855 kwamen de 2943 en 2944 in aanrijding met een auto waarvan – naar verluidt – de remmen weigerden. Als 89157 kwamen de stellingen na ruim twee uur naar Haarlem, van waar de 2943 naar het Revisiebedrijf werd gebracht. De 2944 werd 's avonds bijgeplaatst bij de 2938, als 89205 onderweg van Den Haag HS naar Amsterdam Centraal.

- In trein 5839 werd op 01-07 tussen Gaasperdammerweg en Diemen Zuid brand gesticht, die door het treinpersoneel geblust kon worden.

- stel 7460 kwam in de nacht van 02- op 03-07 tussen Purmerend Overwhere en Hoorn in botsing met een koe. De volgende dag kwam het stel na 2229 vanuit Dordrecht als 89214 naar de Binckhorst. Samen met de 7473 (vlakke plaatsen) kwam de DD-AR4 naar Ob Leidschendam, waar herstel van de gehavende automatische koppeling plaatsvond. Als 89242/89243 kwam de stam diezelfde dag via Den Haag HS naar Alkmaar. Men constateerde daar dat de koppeling nog niet functioneerde, waarna de stam als 89149 retour kwam naar Den Haag HS. Omdat Leidschendam graag de loc wilde wisselen, was het noodzakelijk de 7460 te driehoeken via Den Haag Centraal (89202) en met de loc aan de voorzijde naar Leidschendam te rijden. Dat wisselen ging uiteindelijk niet door: de stam kwam op 06-07 als 82229 in het geheel naar Rb Tilburg. Op 09-07 kwam de herstelde DD-AR als 99780 naar Dordrecht en verscheen daar als extra stoptrein 29762 weer in dienst.

- NMBS-loc 1181 strandde op 03-07 met trein 632 (en Bs 28-70 112) te Leiden met een remstoring. Op 05-07 werd loc 1778 – als 88950 uit Rotterdam gehaald, waar hij de stam ophaalde en naar Ob Amsterdam bracht.

- Trein 6625 ontspoorde op 06-07 bij binnenkomst op spoor 6 te Maastricht. Plan V 806 kwam – naar het zich laat aanzien door een asbreuk – met één wiel van de voorste as naast het spoor te staan. NedTrain had zes uur nodig om te hersporen en het draaistel op een asbreuklorrie te plaatsen. IVW stelde – uiteraard – een onderzoek in. Het stel kwam naar het nabijgelegen Onderhoudsbedrijf en verscheen met een nieuw draaistel op 09-07 weer op de baan. Als 89300 reed het treinstel naar Heerlen en werd daar 6917.

- Op 08-07 woedde in Bortel kortstondig brand op trein 5215, doordat een stuk raamrubber dat in de bovenleiding terecht gekomen was, in de stroomafnemer verstrikt raakte en in brand vloog. Het onbekende treinstel kon als 89302 op eigen kracht naar Eindhoven komen.

- Een bliksemingslag in tram 9571 op 08-07 te Waddinxveen bleef zonder gevolgen voor personeel en materieel.

- Trein 6363 kwam op 09-07 bij binnenkomst in Den Haag Centraal in aanraking met een stootjuk. Niemand raakte gewond en na inspectie kon het materieel de dienst vervolgen.
- Op 10-07 botste trein 6564 tussen Griendtsveen en Horst-Sevenum bij America op een auto. De vooroplopende 810 raakte beschadigd de 855 bleef ongehavend. De laatste sleepte stel 810 terug naar Venlo als 89309. Omdat bij de botsing ook een relaïskast vernield werd, raakten drie overwegen onklaar. Op 11-07 werden *overwegwachters* bij deze overgangen geplaatst.
- Op 11-07 's morgens werd brand gesticht in trein 4614, op dat moment rijdend bij Almere Parkwijk. De brand was snel geblust; de getroffen 7811 kwam als (reizigerstrein) 29700 naar Amsterdam en als 89111 naar de Watergraafsmeer, alwaar het stel gereinigd werd. Vanuit die Watergraafsmeer werden de 2872 en 2865 ter vervanging naar Amsterdam gestuurd, alwaar ze in trein 3914 kwamen. Na terugkomst als 3926 werd mDDM 7847 ingezet en werden de Sprinters 7326.

ICE

- De op blz. 166 gedane melding over de kasten voor de airconditioninginstallatie op ICE-treinstel 4609 bleek in zoverre onjuist dat niet alleen dit stel met de gewijzigde apparatuur rondrijdt. Alle ICE's hebben deze kasten, ook de treinstellen voor binnenlands verkeer BR 403.
- Op 10-07 maakte een ICE-treinstel een proefrit vanuit Duitsland naar Emmerich. Als trein 13050 kwam het onbekend gebleven stel naar Nederland; als 13051 keerde de ICE terug naar Duitsland.

Roosendaal spoor

- Op 03- en 04-07 werd in Roosendaal op grootse wijze 150-jaar spoorwegen in en om Roosendaal gevierd. De 1501 bracht de 1122, 1251 en tot ieders verrassing de splinternieuwe Railion 189-047 op 2 juli van Kijfhoek naar Roosendaal, kort daarop gevolgd door de 1302 dat in Utrecht het museumstel Mat '24 had opgehaald. Eveneens vanuit het Spoorwegmuseum kwam de 273. In alle vroegte ging de 766 op pad om mat '36-treinstel 252 uit Blerick op te halen.
- De VSM kwam uit Dieren met de 23 071 en een 2200 en 2400. In Rotterdam werd loc 23 023 van de SSN opgehaald. Met de stoomlocs en de VSM-rijtuigen werden pendelritten.
- Hoewel geen museumstel, mocht de groene 419 niet ontbreken. Ook de vernieuwde Sprinter 2950 kon bewonderd worden.
- Railion stal de show met de glimmende 6473 maar vooral met de fonkelnieuwe viersysteemloc 189 047 van Railion Deutschland. Van de overige goederenvervoerders stonden dus de 1251 van ACTS en de 2002 van Shortlines te kijk.
- In de avond van 04-07 keerde het materieel successievelijk terug naar de standplaatsen.
- Op 05-07 maakte het Blokkendoostreinstel – inclusief mC 9002 – een extra rit van Roosendaal naar Goes en terug, alvorens terug te keren naar Utrecht. Daarbij werd tussen *Jaap* en *Ces* 8104 restauratierijtuig WR 4249 van het Spoorwegmuseum meegenomen, dat bij Conrail in Roosendaal een revisie had ondergaan. Het rijtuig is bij Conrail geschikt gemaakt om in een Blokkendoosstam te rijden.

Kindertreinen

- Welhaast traditioneel zijn de treinen die vanuit Berlijn naar ons land komen met Berlijnse kinderen die hun vakantie in Nederland komen doorbrengen. Op 12-07 kwam de eerste trein (29111) in Bad Bentheim aan, waar loc 1749 de acht Bm-rijtuigen oppikte en met stops in Hengelo, Almelo, Deventer, Apeldoorn, Amersfoort, en 's-Hertogenbosch om jonge reizigers te laten uitstappen, naar Rotterdam vervoerde. Als 829001 verdween het materieel nog diezelfde avond naar Duitsland, waarbij de grensovergang Venlo gebruikt werd.

Vanuit Deventer bracht Plan V 943 als 28155 een aantal kinderen naar Beilen. Het stel was daartoe apart als 80154 vanuit Zwolle naar Deventer GE overgebracht en als 800155 naar Deventer. Na aankomst in Beilen reed het treinstel leeg als 800156 naar Zwolle. Vanuit Alkmaar werd Sprinter 2878 overgebracht naar Amersfoort (800159) en reed van daaruit een groep naar Weesp en Alkmaar (28158).

- Op 18-07 zou een tweede groep kinderen volgen. Ditmaal reden de treinen voornamelijk in de ochtenduren. Voor de statistici volgen hieronder de treinnummers en tijden.

82491	829101		800159		800154		
eloc voor 29101	eloc + 8 Bm		SGM-3 voor 28158		Plan V voor 28155		
Hgl v.	06:55	Ehv v.	11:46	Amr v.	11:36	Zl a.	08:12
Bh a.	07:12	VI a.	12:16	Wm a.	11:53	Ost a.	08:25
29101		VI v.	12:34	Wm v.	11:59	Ost v.	08:26
eloc + 8 Bm		Kn a.	12:41	Asd a.	12:17	Dv a.	08:32
Bh v.	07:26	82492		Asd v.	12:28	28155	
Hgl a.	07:44	eloc van 829101		Ndb a.	12:45	Plan V	
Hgl v.	07:49	VI v.	12:43	Ndb v.	12:53	Dv v.	08:43
Dv a.	08:26	Hm d.	13:06	28158		Zl a.	09:01
Dv v.	08:31	Ehv	13:16	SGM-3		Zl v.	09:07
Apd a.	08:43			Amf v.	09:33	Hgv a.	09:31
Apd v.	08:48			Hvs d.	09:51	Hgv v.	09:36
Amf a.	09:19			Asd a.	10:20	Asn a.	09:51
Amf v.	09:24			Asd v.	10:26	Gn	10:12
Ut a.	09:39			Ass a.	10:30	800156	
Ut v.	09:42	28161		Ass v.	10:35	Plan V van 28155	
Gdm a.	09:59	ICM-3		Wm a.	10:47	Gn v.	10:27
Gdm v.	10:04	Amf v.	09:37	Wm v.	10:53	Asn d.	10:42
Ht a.	10:18	Ut a.	09:54	Utg a.	11:00	Mp d.	11:07
Ht v.	10:26	Ut v.	09:59	Utg v.	11:11	Zl a.	11:22
Ehv a.	10:45	Rtd a.	10:35	Amr a.	11:22		

“Ob” Eindhoven

- Al sinds vorig jaar wordt in Eindhoven gewerkt aan de bouw van een kuilwielenbank, die nog voor de herfst van dit jaar gereed moet zijn. NedTrain heeft daarmee de beschikking over een extra locatie om beschadigde wielbanden af te draaien.
- Van een lezer ontvingen wij het bericht dat bij hulpwerkplaats Eindhoven, geheel achteraan op het terrein, in twee rijen 10 à 15 ICK-rijtuigen schijnbaar werkloos aan de kant staan. De instroom van VIRM in de treinseries 1900 en 2500 heeft voor een verminderde behoefte aan deze rijtuigen gezorgd; het groeiende materieelbestand leidt mogelijk tot een al dan niet tijdelijke terzijdestelling van (een deel van) de ICK's.
- Dezelfde lezer wist te melden dat ook de niet meer gebruikte 689, locomotor 213 en de nieuwe G400B 709 rond *Onderhoudsbedrijf* Eindhoven vertoeven.

Botsing Amsterdam

- Op 05-07 presenteerde IVW het rapport over de botsing tussen de treinen 960 en 80761 bij Amsterdam Centraal op 21-05 (blz. 154). De directe oorzaak van de botsing was onduidelijk het voorbij stoptonend sein rijden van trein 80761, maar IVW noemt enkele factoren die aan het ongeval hebben bijgedragen.
- In het rapport is onder andere te lezen dat de betrokken treindienstleider had verzuimd het correcte treinnummer in zijn computer in te voeren, waardoor het systeem *Automatische Rijweg Instelling* (ARI) (zie ook de berichtgeving over Rotterdam bij *ProRail*, hieronder) de trein niet herkende en de rijweg niet automatisch kon instellen op de geplande tijd. Nadat de machinist van trein 80761 per Telerail contact had gezocht met de treindienstleider om te vragen wanneer hij veilig zou krijgen, probeerde deze de rijweg handmatig in te stellen. Het lukte hem om slechts een deel in te stellen, tot het eerstvolgende sein. Op dat moment had trein 960 zich namelijk al aangekondigd en omdat de kruisende rijweg van trein 80761 nog niet was ingesteld tot het punt waar de rijwegen elkaar

(denkbeeldig) kruisten, stelde ARI de rijweg voor de IC naar Haarlem in.

- Hoewel deze situatie nog niet gevaarlijk was, had de machinist van trein 80761 – gezien het eerder gevoerde gesprek met de treindienstleider – klaarblijkelijk verwacht in één keer veilig te krijgen richting Muiderpoort en niet dat hij bij het eerstvolgende sein weer moest stoppen. Het betreffende sein staat met 125 meter beduidend dicht bij het voorgaande sein dan voorgeschreven (hoewel dat in dit soort omstandigheden op stationemplacement niet verboden is) en bevindt zich op een kleinere afstand van een wissel(-straat) dan toegestaan.
- Op het betreffende sein ontbreekt bovendien een *rood-roodschakeling*, die ervoor zorgt dat – wanneer het genoemde sein rood toont, het voorgaande sein niet uit de stand “stop” komt. Meerdere in de buurt geplaatste seinen hebben wel deze rood-roodschakeling. Bij die seinen is het niet meer voorgekomen dat ze onterecht stoptonend werden gepasseerd.
- Als achterliggende oorzaak kan de planning van de rijwegen (de route over een emplacement) van de betreffende treinen genoemd worden, die niet voldoet aan de normen die zijn gesteld aan *overkruistijden*: de minimale tijd (vijf minuten) tussen twee rijwegen die elkaar op een bepaalde plaats op een emplacement kruisen.
- Tenslotte is ATB Eerste Generatie tot op heden niet ingericht om rood-lichtpassages onder de 40 km/h te voorkomen. Naar aanleiding van het ongeval wordt ATB EG op 400 potentieel gevaarlijke punten dusdanig gewijzigd dat het systeem een passage van een stoptonend sein wel bemerkt.

Wist u dat...

- de 4227 op 15-06 twee Sprinterdrieën tussen Utrecht en Rhenen verving in de treinen 5943/5944/5949/5950 en vervolgens werd afgelost door de evenmin volgens omloop voorgeschreven mDDM 7824?
- DD-AR 7458 op 18-06 in de stoptreindienst tussen Breda, Eindhoven en Weert werd ingezet ter vervanging van twee Plan V's, beginnend met 5214 in Eindhoven?
- ICM 4221 eveneens op 18-06 vanuit Eindhoven in de series 5200/6400 ('s morgens beginnend met 76414 naar Weert) reed om twee Plan V's te vervangen?
- de Plan V's die een kleine revisie krijgen vooral op de fronten uitgebreid *gepostzegeld* worden? De op 17-06 afgeleverde 911 werd bijvoorbeeld zo gesignaleerd, waarbij opviel dat de polyester kappen rond de frontseinen (aan beide zijden) strak in de verf zitten.
- op de sBFk van de recent bestickerde 4226 een treinstelnummer ontbreekt en op de mBDk op een onjuiste plaats zit?
- de Plan V's 925 en 900 op 26-06 werden gebruikt om respectievelijk 300544 en 20544 te rijden vanuit Utrecht naar Den Haag en Rotterdam, als vervanging van de sterk vertraagde 544?
- dat Zwolle met de komst van de ex-Haagse 702 thans drie 700-en tot haar beschikking heeft?
- uw redacteur zich afvraagt waarom men daar *drie* rangeerlocs nodig heeft om zeven rijtuigstammen ordentelijk samen te stellen en het rangeerwerk bij de werkplaats te verzorgen?
- in rijtuig 280 7206, onderdeel van treinstam 7458 (met loc 1758) een groot schuifraam van een ABv heeft? Aan de veruiling te zien, zit het raam er al lange tijd in.
- voor de treinseries 800 en 900 een *goedzetweekend* niet zou misstaan? Ook deze rijtuigstammen zijn vaak verkeerd samengesteld, waarbij op 15-06 (o.a.) trein 924 het wel heel bont maakte: deze was 11 rijtuigen lang (er ontbrak dus al een B10) en had 2 BKD, 1 BD, 2 B10 en maar liefst 6 A10 rijtuigen, waarvan er geen enkele gedeclasseerd was, dit alles ook nog eens door elkaar heen!
- het blijkt een melding van een trouwe melder van bijzonderheden aan NS-materieel, bij meerdere DDM-1-stam-

men voorkomt dat bij geduwd bedrijf de 1800 de (in de rijrichting) voorste (en niet, zoals eerder gemeld, de achterste) stroomafnemer tegen de draad heeft staan?

- op 27-06 Plan V 960 in de dienst van een Sprinterdrieë reed op de Hoekse Lijn, startend met de 4118? 's Middags werd Plan T 511 gebruikt om trein 4136 te versterken, waarvoor normaliter een SpitsPendel gepland is. De beide Sprintertweetjes waren 's morgens naar Den Haag Centraal overgebracht om diverse defecte stellen te vervangen.
- Buffel 3429 op de ABk één wit (of ontbrekend zwart) NS-vignet heeft?
- de 431 – hoewel reeds terzijde – treinstelnummers van het kleine type heeft/had?
- op 05-07 trein 735 door een stremming uit slechts twee in plaats van vier ICM-treinstellen bestond en daarom in Zwolle mDDM 7810 gebruikt werd om de treinen 10735/10750 te rijden?
- de 524 op de Bk2 en de 513 op de AB een blauw NS-vignet hebben?
- de 2871 één en de 4034 en 4047 beide twee gele slepers op de stroomafnemers hebben?
- VIRM 8654 op 07-07 vier Plan V's verving in de series 5000/5700/4900?
- een volledige rit van Dordrecht via Leiden en Utrecht naar Almere in die gekoppelde treinseries exact drie uur en 34 minuten duurt?
- Sprinter 2866 een Plan T en een Plan V verving in de 2421 van Amsterdam naar Dordrecht en de kerende trein 5016/5727?

Railion

Serie 600

- Bij werkplaats Feijenoord staat thans *Bakkie* 660. Of de loc defect is of daar voor onderhoud staat, is niet bekend. De werkzaamheden van de loc bij de DES te IJsselmonde worden nu waargenomen door een 6400.

Schadegevallen

- Op 15-06 raakte loc 232 908 met trein 42751 te Tilburg defect. Uit het nabijgelegen Revisiebedrijf kwam de 1618 toegesneld om de trein naar Tilburg te duwen. Daar losten de 6407 en 6508 de 1618 af.
- Op 01-07 kwam trein 45739 tussen Goes en Kruijningen in botsing met een auto. Na tweeënhalve uur kon de trein zijn weg vervolgen.

R4C

Dienstuitvoering

- Half juli gaat de Duisburg shuttle van start (zie ook bij P&O). De trein wordt gereden met een Class 66 van Shortlines en rijdt 's nachts een slag naar Duisburg vanuit R'dam.

Materieel

- Eind juli wordt naar verluidt de tweede Class 66 voor R4C te worden afgeleverd.

ACTS

Materieel

- De huur van een Class 66 van Shortlines is per 02-07 beëindigd. Op die dag kwam de PB01 weer terug op de Botlek.
- Loc 5812 is weer gerepareerd.
- Loc PB03 van DLC rijdt nog steeds de vuiltreinen in Groningen en Drente en naar Bremen.

Dienstuitvoering

- Op 26-06 reed er sinds geruime tijd weer een trein naar Schwarze Pumpe. Tot Bad Bentheim trok de 5812 de trein, waar loc V20 van MKB de trein overnam.
- Sinds half juni komt ACTS niet meer bij Cobelfret in de Botlek. Deze bediening geschiedt nu bij P&O in de Europoort.

ERS**Materieel**

▪ Ook Railion rijdt een flink aantal treinen van ERS. Normaliter gebeurt dit ook met wagens van Railion. In de Athus-shuttle reden sets met Kbs-wagens met rongen. ERS heeft deze wagens vervangen door eigen exemplaren, voornamelijk zesassige Sgmrs. Deze zijn herkenbaar aan de gele anti-diefstalbars.

Ongeval

▪ Op 12-07 schoot een bij redactiesluiting nog onbekende loc van ERS op emplacement Maasvlakte West door een juk. De loc raakte een bovenleidingportaal en stond met alle vier de assen op de openbare weg. Er moest een kraan aan te pas komen om de loc weer in het spoor te takelen.

Shortlines**Materieel**

▪ Op 05-07 werd de G1206 van Shortlines afgeleverd. De volgende dag werd de loc van stickers voorzien en sindsdien gaat de Vossloh-diesel door het leven als SL1201. Op woensdag werd de loc overgebracht naar Leeuwarden om daar 's nachts werktreinen te slepen op de lijn naar Harlingen en Stavoren. De werkzaamheden aldaar duren de gehele maand juli.

Dienstuitvoering

▪ Loc PB01 keerde op het juiste moment terug van ACTS. Zo kon SL2002 worden vrijgemaakt voor de materieelshow in Roosendaal op 03- en 04-07. Belangrijker was nog dat Shortlines tractie nodig had voor het verslepen van materieel van aannemers. Op 10-06 werd door de SL2002 Heitkampvoertuigen overgebracht van Almelo naar Wanne-Eickel. In Rheinhausen werd een sleep wagons meegenomen voor de R4C-shuttle die medio juli gaat rijden.

▪ In het weekend van 12- en 13-06 kwam de SL2001 naar Harlingen haven. De loc bracht daar kraan *Obelix*. In dat weekend werd namelijk een wissel vervangen in Franeker. Na het werk bracht de loc op 13-06 werkmaterieel naar Emmerich en nam de *Obelix* op sleeptouw naar de Waalhaven.

▪ Op 03 en 04-07 werden machines van spoorbouwer Heitkamp overgebracht van Emmerich naar Den Haag en terug.

DLC**Dienstuitvoering**

▪ Op 03-07 deed DLC Moerdijk weer eens aan. Wagens met schroot van Cronifer werden naar Krefeld vervoerd.

P&O

▪ P&O is een terminal waar grote schepen aanmeren en vertrekken. Onder andere vertrekt hier het veer naar Hull. Ook beschikt de terminal over ruim 200 meter spoor. Op dit kleine spoortje heerst sinds enige tijd ware spoorhectiek! In de ochtend laat ACTS haar Coevorden-shuttle lossen en laden. Wanneer deze trein vertrokken is, arriveert Railion met de shuttle uit Born. Vanaf half juli kan na deze bediening de Duisburg-shuttle van R4C aanschouwd worden, die door Shortlines wordt aangebracht. In de avond wordt de terminal aangedaan door ERS, dat een trein uit Melzo brengt.

Syntus**Dienstuitvoering**

▪ Op 09-07 maakte Syntus met LINT-treinstel 30 een rit van Arnhem naar Emmerich. Lokale politici maakten, op initiatief van de regionale PvdA-afdeling, de rit naar over het grensbaanvak. Onderweg werd gestopt in Duiven en Zevenaar. In

Emmerich werden besprekingen gevoerd over een grensoverschrijdende treindienst tussen Arnhem en Emmerich. Er zou een proef van twee jaar met Syntus-materieel gehouden moeten worden. Emmerich heeft geen rechtstreekse verbinding meer met Arnhem, sinds per 15 december vorig jaar de laatste getrokken EuroCity werd vervangen door een ICE-verbinding.

Materieel

▪ Op 08-07 werd de van schade herstelde LINT 27 (blz. 167) door Railion-loc 6455 als 53862 – met enige vertraging – van Haarlem naar Hengelo gesleept.

ProRail**Betuwerroute**

▪ Op 10-07 opende minister Peijs van Verkeer en Waterstaat de vernieuwde Havenspoorlijn tussen de Maasvlakte en de Kijfhoek. Het werk aan de Havenlijn begon in 1996 als onderdeel van het project Betuwerroute en omvatte spoorverdubbeling, ombouw van de emplacementen Maasvlakte-West, Europort en Botlek alsmede uitbreiding van de Rail Service Centers (RSC) Waalhaven en Maasvlakte. De Botlekbrug is vervangen door een tunnel. Voor treinen van de Maasvlakte die niet op het RSC Waalhaven hoeven te zijn, is de *Kortsluitroute* aangelegd. Het tracé tussen de Waalhaven en Kijfhoek is verlegd en ligt nu verder van de woonwijken Lombardijen en Zuidwijk dan het oude.

▪ De elektrificatie van de Havenspoorlijn is – op een klein gedeelte na – nog niet gereed. Er staan op vrijwel het gehele traject nog geen bovenleidingmasten. Ook het nieuwe beveiligings- en communicatiesysteem ERTMS is nog niet geïnstalleerd. Het is goedkoper de gehele Betuwerroute in één keer te elektrificeren en te voorzien van ERTMS. De Havenlijn is voorlopig voorzien van ATB-EG.

▪ Minister Peijs liet zich tijdens de openingsrit vergezellen door haar collega-verkeersministers van Europese landen die in Nederland waren voor een bijeenkomst onder het Nederlandse EU-voorzitterschap. De – uit angst voor aanslagen streng beveiligde – rit vond plaats met een stam *Rheingold*-rijtuigen.

De trein werd getrokken door de 6473, bekend van zijn optreden voor de Koninklijke trein op 30-04 en op de materieelshow in Roosendaal. De 232 906 fungeerde als energieleverancier voor de rijtuigen.

Ombouw Rotterdam

▪ Op zondag 13-06 werd de EBS-bediening van de Rotterdamse treindienstleidingspost vervangen door het landelijk gebruikte systeem *Procesleiding*. De gehele dag was treinverkeer in tussen Delft en Vlaardingen enerzijds en Zwijndrecht anderzijds niet mogelijk. In samenwerking met de RET werden alternatieve reismogelijkheden geboden, terwijl op de Hofpleinlijn een kwartierdienst met sneltreinen werd gereden. Tussen Rotterdam Centraal en Hofplein werden de reizigers per bus vervoerd, hoewel de ervaren treinreiziger – mocht hij deze dag per trein via Rotterdam willen reizen – bij metrostation Stadhuis uitgestapt en te voet naar Hofplein gelopen zal zijn.

▪ Het in 1994 geïntroduceerde EBS-systeem met het grote *kijktabelau* is nu vervangen door het uniforme *Procesleiding*, dat de aansturing van seinen en wissels en de instelling van rijwegen met behulp van beeldschermen, toetsenborden en muizen regelt. Belangrijk bestanddeel van *Procesleiding* is *Automatische Rijweginstelling* (ARI), dat de instelling van rijwegen op basis van een plan automatisch verzorgt.

▪ De taak van de treindienstleider verschuift van het daadwerkelijk veilig zetten van seinen naar het *voeden* van het plan met actuele informatie, zoals vertragingen. Uiteraard heeft hij altijd de mogelijkheid ARI uit te schakelen in geval van calamiteiten.

ATB-E

Al circa tien jaar wordt er gesproken over een eenvoudige variant van het ATB-EG (eerste generatie) systeem, met als doel ook materieel dat tot op heden niet van het beveiligingssysteem is voorzien, met ATB te kunnen uitrusten. Het beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is namelijk dat uiteindelijk het gehele Nederlandse spoorwegnet en het daarop rijdende materieel van ATB is voorzien. Thans wordt een eenvoudig systeem beproefd. Dit heet ATB-E. Deze simpele variant kent geen cabinesignaal en de machinist heeft in zijn cabine geen signaal dat aangeeft wat de toegelaten (ATB-) snelheid is. Wel grijpt de ATB in indien de toegestane snelheid overschreden wordt, evenals in geval van storingen aan de baan waarbij de ATB-code altijd terugvalt naar *geel*, oftewel een maximumsnelheid van 40 km/h.

ATB-E is bedoeld voor werkvoertuigen en bijvoorbeeld museummaterieel. De ATB-E kast is demontabel, maar het materieel dient wel van bekabeling en ATB-opneemspoelen voorzien te worden, hetgeen een kostbare zaak kan zijn. Hoewel het argument aangevoerd kan worden dat tijdens ritten met museummaterieel naast een machinist doorgaans ook een pilot aanwezig is, geldt dat niet voor overbrengingen van werkmaterieel.

De vraag kan gesteld worden hoe het ATB-E-systeem zich verhoudt tot de klassieke stoomtractie. De eerste proefnemingen zijn op 05-07 gehouden met SSN-loc 65 018, die een rit van Rotterdam Noord GE naar Amersfoort maakte.

Korte berichten

Op de Hofpleinlijn tussen Leidschendam-Voorburg Aansluiting en Rotterdam Kleiweg werden in juni en juli over een groot gedeelte sporen en dwarsliggers vernieuwd. Voor dat doel werd op werkdagen na negen uur 's avonds de treindienst beperkt tot een uurdienst, waarbij de vertrektijden vanuit Den Haag Centraal bovendien vijf minuten werd opgehoogd. Hierdoor werd het mogelijk om tussen Leidschendam en Rotterdam Kleiweg van één spoor gebruik te maken.

Uw redacteur zag dat het sinds lange tijd niet meer gebruikte wissel in het spoor Rotterdam DHS-bruggen – Schiedam Centrum naar het (VAM-) emplacement te Schiedam verdwenen is. De sporen van het emplacement liggen er in desolate toestand bij.

Op 10-07 verloor Speno-trein 96358 door een defecte leiding 50 liter olie tussen Koekange en Hoogeveen. Het personeel van de trein wist het euvel zelf te repareren. Na ruim een uur arriveerde de trein in Hoogeveen. Hoewel aanvankelijk voor vervuiling van het ballastbed door olie werd gevreesd, bleek deze biologisch afbreekbaar te zijn.

Museumnieuws

Locomotor 347 werd op 23-06 van Amersfoort overgebracht naar het Havenmuseum (de nieuwe naam van het Maritiem Buitenmuseum) aan de Leuvehaven in Rotterdam. De loc is in bruikleen van Stichting Locomotor en zal voor de Havendagen (begin september) groen geschilderd worden.

Veluwsche Stoomtrein Maatschappij

Plan U 112, die door de VSM als onderdelenleverancier voor een Plan E-rijtuig is gebruikt, werd begin juli in Apeldoorn geïnsigneerd, klaarblijkelijk klaar voor afvoer naar de sloper. Van de dieselmotor werden onderdelen afgenomen t.b.v. de locs serie 2400/2500.

In het weekend van 4 en 5 september 2004 is er bij de VSM weer de jaarlijkse happening Terug naar Toen. Dit jaar staan 9 VSM-locs onder stoom. Mogelijk komt ook een gastlok. Dat weekend rijden vele reizigers- en goederentreinen over de Veluwe zodat alle loks voor treinen kunnen worden

bewonderd. In het depot van de VSM worden de stoomloks met behulp van de EDK (Eisenbahn Dreh Kran) van kolen voorzien. De stoomloks "overnachten" dat weekend als vanouds in Loenen. Ook de diesellocs komen in actie: de 2200'en, de 2459 en 2530. In Beekbergen staan weer vele stands en modelbanen in de loods opgesteld. In Loenen is er modelstoom in alle soorten en maten, draaiorgel, oude voertuigen, kinderboerderij ed. Ook voor de inwendige mens wordt gezorgd. Zo is er een vernieuwde Biergarten in Loenen.

De 23 071 was in het weekend van 15 en 16 mei 2004 te gast bij Dordt in Stoom. De loc is vrijdag 14 mei 2004 samen met de Mitropa-slaapwagen overgebracht naar Rotterdam Noord (stoomdepot van de SSN). Nadat de lok gedraaid was en van de nodige voorraden was voorzien, was deze klaar voor de inzet van de volgende dag. Het weekend daarop heeft de 23 071 samen met de 65 018 de pendelslagen gereden tussen Dordrecht en Dordrecht-Industrie. De nacht van zaterdag op zondag werd overnacht in het SSN-depot, zodat er dat weekend vier maal een stoomtrein door de spoortunnel onder Rotterdam reed. Zondag avond keerden de 23 071 en de Mitropa weer terug naar de Veluwe.

De ketel van de 23 076 heeft een grote revisie gehad. De ketelrevisie is nu nagenoeg voltooid. Op 19 juni 2004 kon de ketel met water worden gevuld waarna met succes de drukproef volgde. Nu de ketel weer in orde is bevonden kan deze verder worden afgebouwd. De nieuwe ketelbeplating kan nu worden gemonteerd.

De 52 8091 is weer terug in Beekbergen. Hiervoor stond de loc ruim 5 jaar bij het AMC te Amsterdam, maar moest nu echter plaats maken voor de te realiseren nieuwbouw. De komst naar het AMC was destijds omstreven, gezien het "oorlogsverleden" van de loc. Op 22 mei 2004 werden loc en tender middels diepladers overgebracht naar Apeldoorn. Nadat lok en tender weer waren herenigd werd het geheel door de 2233 overgebracht naar Beekbergen, waar de loc door de VSM technici werd bekeken. Naar aanleiding van dat onderzoek zal worden besloten of de loc mogelijk weer rijvaardig kan worden gemaakt.

Met de komst van de 2203 (zie ook blz. 169) beschikt de VSM nu over vier 2200'en. Het moet ooit weer mogelijk worden, om met deze vier 2200'en een kolentrein te kunnen rijden zoals dat vroeger ook gebeurde, aldus een zegsman van de VSM.

Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij

Bij de ZLSM is men gestart met de broodnodige uitbreiding van het depot. Naast de bestaande rijtuigloods komt een nieuwe rijtuigloods, maar de bouw hiervan kan pas worden gestart, als men eerst de twee nieuwe sporen heeft aangelegd. Op 1 en 2 mei bracht stoomloc Thomas weer een bezoek aan Simpelveld. Dit jaar kwamen er minder bezoekers naar het Thomas-Weekend dan in voorgaande jaren, wellicht door de verplaatsing van het evenement naar het voorjaar. Tijdens de stoomtreindagen (10 en 11 juli) bezocht de VSM het evenement met de 64 415 en de 23 071.

Stichting Stadskanaal Rail

Van de revisie van stoomloc "Emma" is het einde in zicht. Op zaterdag 10 juli zijn de wielen weer onder de locomotief geplaatst, waarna sleepritten zullen volgen om de nieuwe lagers te testen. Ook zal de loc binnenkort onder stoom gebracht worden zodat de nieuwe injecteurs en het luchtsysteem getest kunnen worden. Sik 353 heeft eind juni een kleine revisie ondergaan, waarbij een grondige inspectie heeft plaatsgevonden van lagers, motor, pakkingen, filters, V-snaren, thermostart, bekabeling en elektrische circuits. Momenteel ondergaat Sik 249 een soortgelijke beurt, deze Sik zal eind juli de werkplaats weer verlaten.

Plan T-proeftreinstel 517

In 1990 achtte NS het noodzakelijk om de tractie-installatie die het toekomstige IRM-materieel zou krijgen, in de praktijk te beproeven. De nieuwe draaistroommotoren konden geen plekje vinden in een draaistel van een der bestaande types. Een SM '90-draaistel was wel geschikt, maar een dergelijk draaistel paste alleen onder een mat'64-treinstel.

NS koos voor een Plan T, om er op die manier zeker van te zijn dat in geval van een storing het treinstel met de overgebleven conventionele installatie zelfstandig van de baan zou kunnen komen. In december 1990 werd gestart met de ombouw van treinstel 517, op dat moment in Hoofdwerkplaats Haarlem voor een revisie en herstel van schade na een brandje in de snelschakelaarkast en de elektrische installatie van de BD-bak.

De tractie-installatie van de BD-bak werd uitgebreid (inclusief centrale kast, rijweerstanden en zwakveldweerstand), terwijl van de draaistellen de draaikom, schuifstukken en bijbehorende houders en de vijzelblokken verwijderd werden. De draaistellen werden vervangen door SM'90-draaistellen, die echter niet zonder meer pasklaar waren. Om geen bak te krijgen die lager staat dan de overige, werden vulstukken gemonteerd tussen de bak en het lage SM'90-draaistel. Het was ook nodig de opstaptreden van de bagageruimte te verwijderen om de draaistellen voldoende speelruimte te geven. Eén draaistel kreeg dummy-motoren, het andere twee draaistroommotoren, die door twee ventilatoren in de bagageruimte geforceerd gekoeld werden (conventionele koeling door middel van rijwind, zoals bij de gelijkstroommotoren, volstond niet). Deze ventilatoren werden gemonteerd in geluiddempende kasten en in speciale rekken geplaatst. Daar de draaistellen luchtgeveerd zijn, was het noodzakelijk om luchtleidingen te (ver-) plaatsen ten behoeve van de luchtveerbalgen.

De elektrische installatie werd gewijzigd:

- * een *inverter* zorgt voor de omvorming van 1500 volt gelijkstroom in driefasen wisselstroom;
- * remweerstanden zorgen voor het omzetten van de energie die niet aan de bovenleiding kan worden teruggevoerd, in warmte tijdens het ED-remmen (nieuw voor mat'64);
- * de extra ventilatie voor de tractiemotoren maakte een tweede laagspanningsvoorziening noodzakelijk, waarin door een boordnetomzetter van het SM'90-type werd voorzien. Het was nodig om nieuwe profielen aan te lassen waaraan de inverterkast en de kast voor de remweerstanden gehangen konden worden. Vanuit de bagageruimte werden ventilatiepijpen richting het motordraaistel gemaakt, om dit te kunnen koelen.

Op 29 november 1991 kwam de verbouwde 517 uit Hoofdwerkplaats Haarlem, waarna talloze proefritten volgden in Zuid-Limburg en tussen Eindhoven en Venlo (tussen Helmond en Horst-Sevenum bestaat sinds medio jaren zeventig een proefbaanvak voor 160 km/h), en daarbij waren waarschijnlijk ook de nodige remproefritten want de 517 bezocht regelmatig de kuilwielbank.

Nadat het treinstel in augustus 1992 door werkplaats Haarlem geschikt gemaakt was voor de reizigersdienst (uitbouw van meetapparatuur), ging het helaas mis toen de 517 op 25 augustus 1992 naar Hoofddorp Opstel werd gebracht ter reiniging: bij Amsterdam Lelylaan ontstond brand in de snelschakelaarkast van de BD, zodat Haarlem zich opnieuw over het treinstel ontfermen moest. Uiteindelijk kwam het treinstel op 23 november 1992 in de reizigersdienst.

Begin 1994 werd de 517 teruggebracht in de oorspronkelijke uitvoering.

SPOORWEGEN BUITENLAND

FRANKRIJK

• Serie 6500. Ingaande de zomerdienst werd, zoals gepland, een fors aantal van deze zesassige locomotieven aan de kant gezet. In het gebin was er nogal wat onduidelijkheid over de nummers, zodat één en ander onder enig voorbehoud is. De zeven afgevoerde machines zijn vooralsnog: 6512, 6514, 6518 (na brand), 6524-6526 en 6538. Vermoedelijk zullen de 6508, 6511, 6515, 6517, 6521, 6522, 6523, 6527, 6529 en 6531 – die eigenlijk nu al aan de kant hadden moeten gaan – binnenkort volgen. Mogelijk gaan ook de 6532 en 6555 aan de kant, aangezien beide aan de kant staan met (lichte) brandschade.

• Serie 8100. Afgevoerd werd de 8191.

• Serie 8500. Van deze serie werden weer tien locomotieven aan de kant gezet: 8502, 8513, 8542, 8544-8546, 8555, 8557, 8563 en 8566.

• Serie 8700. Ook deze serie, voor het opdrukken van goedereentreinen aangepaste locs, is niet meer veilig voor de afvoergolf van deze generatie locomotieven: afgevoerd werden de 8712, 8724, 8728 en 8736

• Serie 16500. Ook van deze bedreigde serie opnieuw veel afvallers ingaande de zomerdienst, ditmaal zeven: 16525, 16543, 16634, 16644, 16651, 16727 en 16769.

• Serie 25500. En ook de bicourante variant mag natuurlijk niet ontbreken op het galgenmaal. Ingang zomerdienst verdwenen er weer dertien: 25521, 25526, 25534, 25540, 25542, 25558, 25560, 25563, 25564, 25567, 25578, 25579 en 25580.

• Serie 66000/66400. Op dit moment zijn de bijna omgebouwde 66235, en 66483 en inmiddels ook de 66219 (wordt 69219) nog in hun testfase. De locomotieven die zullen volgen zijn vermoedelijk de 66418, 66410, 66458, 66437, 66414, 66481, 66436, 66423, 66439, 66440 en 66485.

• Serie 67000. Eigenlijk had de hele serie met ingang van de zomerdienst verdwenen moeten zijn, maar vooralsnog werden enkel de 67002, 67010, 67020, 67022, 67024 en 67067 afgevoerd. Er zijn hiermee nog vijftien exemplaren in dienst. Nog twee locs van hen worden omgebouwd tot 67200: de 67062 die op dit moment 67274 wordt en de 67013 die 67275 zal worden. Naar verluidt wordt is dit de allerlaatste 67200 die gevormd zal worden.

• Turbostellen. Het einde voor de turbostellen nadert, nu de kans op een revisie geminimaliseerd is en de revisietermijn van de resterende motorwagens verloopt. De motorwagens T 2001, 2003, 2004, 2005 en 2053 werden afgevoerd, waarmee er nog slechts tien resteren – voor vijf treinstellen inclusief reserve.

• serie X 2700. Zoals verwacht ging ook een tweede stel voor de zomerdienst buiten dienst: na de X 2724 in maart volgde nu de 2748. Er resteren er nog acht, welke vermoedelijk nog een jaartje blijven.

• serie X 2800. Nog geen planmatige afvoer, maar wel weer twee slachtoffers die met verlopen revisietermijn aan de kant gingen voor aanvang zomerdienst: X 2828 en 2855.

• serie X 4300. De oudste Caravelles verloren drie van het effectief: X 4303, 4317 en 4322.

• Nieuwe treinstellen. Van de dubbeldekkers serie Z 21500 zijn nu precies 50 treinstellen in gebruik genomen (inmiddels ook inclusief het eerst gebouwde treinstel); er zijn er nog zeven te gaan. De eerste driedelige Z-TER 2N Nouvelle génération (Z 24501/24502) is inmiddels ook beschikbaar voor de exploitatie. De levering van AGC-treinstellen gaat vlot: van de dieselstellen serie X 76500 waren begin juli al acht stellen in dienst (laatste: 76515/76516) en van de 'bimode' serie B 81500 al vijf (laatste: 81509/81510). De start van deze laatstgenoemde serie is overigens niet echt een gelukkige: de 81501/81502 was op 6 juli bij Mazamet betrokken bij een

overwegaanrijding. Het stel zal worden hersteld. Van de 312 dieselmotorrijtuigen serie X 73500 hoeven er nog slechts drie geleverd te worden. Na een lange periode van stilte werden weer drie nieuwe TGV Duplex-treinstellen in gebruik genomen (264-266).

- TGV POS. De eerste nieuwe motorwagen voor de TGV-combinaties die op de in aanleg zijnde TGV Est gaan rijden, is afgeleverd. Ter herinnering: deze motorwagens zullen gekoppeld worden met gereviseerde tussenrijtuigen van de TGV-reseau, welke op hun beurt nieuwe tussenrijtuigen gaan krijgen. De nieuwe motorwagens zijn qua kopvorm vrijwel gelijk aan de motorwagens van de PBKA-treinstellen serie 4300, maar krijgen de standaard grijs-blauwe beschildering. De op het eerste motorrijtuig aangebrachte schildering is echter nog niet definitief en nog ter beoordeling en tests. De te vormen treinstellen worden genummerd in de serie 4400 (de motorwagens zelf in de serie 384000).

- Grande Lignes. Opnieuw slecht nieuws voor de resterende Grande Lignes treinen met klassiek materieel (lees: geen TGV). De SNCF heeft aangegeven de verbindingen Lyon-Nantes, Lyon-Bordeaux, Nantes-Bordeaux en Lille-Strasbourg (treinen waar onder meer de 72000 en de RTG wordt ingezet) niet meer rendabel te vinden en per 15 december te beëindigen. De beslissing is nog niet definitief, en het lijkt erop alsof de SNCF de betreffende regio's chanteert om met (meer) geld over de brug te komen – net als bijvoorbeeld met de TGV Vendée naar Les-Sables-d'Olonne.

- Fietsen. Op 27 juni reden weer traditionele extra treinen ter gelegenheid van een wielerevenement in de Jura. Eén van deze treinen werd gereden met drie 66400'en voorop en een vierde 66400 achterop de trein!

- Fertis. Fertis is de naam van de aannemer die voor wat betreft het spoorgedeelte de aanleg van de HSL Est zal gaan uitvoeren. Fertis is een overkoepelende financierder, in dit geval voor... VFLI Cargo. Dit verklaart ook het feit dat VFLI in Merlebach al geruime tijd bezig is met het reviseren en herschilderen van enkele SNCF 662400'en (naar verluidt beperkt dit aantal zich tot dertien). Fertis heeft voorts bij EWS (English, Welsh & Scottish, de belangrijkste goederenvervoerder van Groot-Brittannië) voor een periode van twee jaar maximaal veertien uitgerangeerde – maar nog niet zo oude – ex British Rail-locomotieven geleast. Het betreft 26 locs van de series 56 (de goederenvariant van de bekende eenheidsloc Class 47) en veertien Class 58 (waarvan er bij ACTS ook twee rijden). De eerste gereviseerde EWS-loc is de 56078. Ook deze locs zullen herschilderd worden in de grijs-gele kleurstelling van Fertis/VFLI, personeel van EWS zal gedurende de periode van overeenkomst eveneens naar Frankrijk gaan. De eerder bij HSL-aanleg gehuurde locomotieven Class 37 van EWS staan nog altijd reserve, maar zullen vermoedelijk niet gaan. Voorts zijn momenteel nog slechts 6 662400'en opgeknapt en overgedragen aan het bestand van Fertis. Het is dus de vraag of het ooit nog tot dertien stuks zal komen. De basis te St. Hilaire is overigens de eerste van de drie wekbases die in gebruik genomen zal worden.

- Vireux-Molhain. Het voormalige grensstation (met de spoorlijn naar Treignes en Mariembourg in België) Vireux-Molhain aan de lijn Charleville-Mézières – Givet krijgt weer goederenvervoer. De al vele jaren ongebruikte goederensporen zullen zo af en toe gebruikt worden voor het aanvoeren van wagens met nucleair afval voor een verwerkingsfabriek te Chooz. Het eerste transport is gepland voor eind juli.

- Ongeval Busigny. De spectaculaire ontsporing van de 116001 met zijn volledige trein vorige maand was het gevolg van het feit dat men aan het verkeerde spoor werkzaamheden aan het uitvoeren was.

GROOT BRITTANNIË

DB AG, Virgin en Stagecoach hebben een consortium ge-

vormd. Het gaat vooral om de Oostkust hoofdlijn Londen-Edinburgh/Glasgow/Inverness waar men in 2006 aan de gang wil na modernisering. Concessies zijn voor 7 jaar met eventuele verlenging van 3 jaar. Maar het is nog niet rond want ook DSB (Denemarken) en de eigen EWG en GNER willen hetzelfde gaan doen.

LUXEMBURG

Het bestand aan voor de dienst beschikbare locomotieven serie 3600 liep terug van zeven naar vijf voor de vierdaagse omloop. Nadat in maart vanwege de slechte technische toestand de 3611 uit de dienst werd gehaald, botste de 3609 eind mei op weg naar Wasserbillig op een auto. De omloop onderging eveneens een kleine wijziging. Door de gelijktijdige binnenkomst met een lok van de serie 185, om 19.15 uur, gaat deze verder met stoptrein 3419 naar Ettelbruck om daar met goederentrein 31744, meestal eerder dan 21.09 uur, naar Bettembourg te vertrekken. Als enig overgebleven goederentrein rijdt de 3600 een staaltrein naar Petange, vertrek Esch sur Alzette, om 20.30 uur, als trein 26265, naar Rodange met opdruk door een lok van de serie 1800, tot Belvaux Soleuvre, waarna de lok terugkeert naar depôt Luxembourg, daar de staaltrein naar Longwy, evenals overdag, facultatief naar Longwy rijdt. Op dit moment geldt een maandelijks omloop, waarbij alle locs op de baan zijn. Ze rijden op dit moment op de werkdagen uiteraard, trein 6556 Luxemburg - Belval-Soleuvre trein 7582 tot Petange in de avond los naar Wasserbillig, tweemaal opdruk tot Wecker en als trein 34692, Wasserbillig vertrek 21.16 uur naar Bettembourg. De laatste loc rijdt los van Luxemburg naar Belval-Usines, vertrek 16.54 uur, als staaltrein 47902 naar Longwy en daarna in omgekeerde volgorde naar Luxemburg. Als u nog wilt genieten van een dienstdoende 3600, dient u zich te haasten. Dit alles tot half december, dan is het echt afgelopen! Er zijn ook nieuwe ontwikkelingen te melden. Het eerste driedelige dubbeldekstrestel van de serie 2200, de 2201, rijdt inmiddels in de dagelijkse dienst. Het stel rijdt in de ochtend een slag naar Wasserbillig en via Esch naar Petange. In de middag twee treinen naar Wasserbillig in plaats van een getrokken trein met de 185, die nu in de goederendienst rijdt. Afsluitend wordt nog een slag naar Petange gereden. Van de firma Vossloh werden twee locs G1000 BB, als serie 1100 gehuurd. Samen met de met serie 1500 komen er 11 van deze MAK diesellocs naar het Groothertogdom. Dit is wel nodig, gezien het vertrek van de dieselloks ME 26. De laatste locs vertrokken naar Duitsland, zodat per 1 juli het Luxemburgse tijdperk werd afgesloten. Daarnaast heeft de CFL door de komst van nieuw materieel, oud materieel te koop aangeboden. Het gaat om de Wegmannrijtuigen, 56 stuks en de moulinestellen. Het gaat om 5 tweedelige en 1 driedelig treinstel, series 250 en 260.

POLEN

Nog dagelijks wordt met stoomtractie gereden in de personen- en goederendienst vanuit het depot Wolsztyn. Er is een omloop voor drie slagen dagelijks (personendienst) van Wolsztyn naar Poznan, en één slag Zbaszynek en Leszno. Tot eind augustus wordt echter maar één stoomloc ingezet. In het depot zijn de volgende locs aanwezig: TKi3-87* (ex DRB 91 1041), Ok 1-359* (ex P8 DRB 38 2155), Pm36-2, Pt47-65, Pt47-112*, OI49-7, OI49-23, OI49-59**, OI49-69*, OI49-111, Tr5-65, Ok22-31 (ex 38 4536).

* In afwachting van een grote revisie in Gniezno.

** In afwachting van een tussenrevisie in Gniezno.

RUSLAND

DB AG wil in 2005 Talgo's laten rijden naar Kaliningrad (Königsberg) en St. Petersburg. Recent heeft er één proef gereden tussen Berlijn en Kaliningrad. Men wil de omspoorbare Talgo Nachtzüge benutten. Er staan er nu 2 buiten gebruik in

Duitsland. Beide bestemmingen hebben in Duitsland grote waarde uit oogpunt van nostalgie enerzijds en toerisme anderzijds.

De Russische spoorwegen (RZD) willen de komende 6 jaar 900 locs en 1224 diesellocs aanschaffen ter waarde van 2,6 miljard euro. Niet bekend is waar ze gebouwd gaan worden. Vroeger kwam er veel van Skoda maar er was ook een eigen industrie.

ZWITSERLAND

In het jaar 2003 vervoerden de **Appenzellerbahnen** 6,6% meer reizigers. De inkomsten stegen met 6%. Het bedrijfsresultaat liet een voordelig saldo van 247.000 Zw.Fr. noteren. De personeelskosten daalden, terwijl diensten door derden stegen. Dit is het dubbele t.o.v. het jaar ervoor toen het goederenvervoer werd opgeheven. Het bibliotheekrijtuig X 1025 verscheen in een nieuwe kleur, zijnde blauw met het opschrift Appenzeller Biblio Bahn.

De Franse museumlijn Chemin de fer de la Baie de Somme kreeg van de **Berner Oberland Bahn** meerdere rijtuigen, Elke week vertrok er een transport richting Frankrijk. Het gaat om de rijtuigen AB 207, 208, 210 en B 233, 236, 237 en D 522. Van de **Montreux Oberland Bahn** gingen X 44 en D2 422 naar dezelfde museumlijn.

Bij de **Kriens Luzern Bahn** reed begin april de allerlaatste trein op het gedeelte Kupferhammer – Kriens. Als afscheid werd er onder politiebegeleiding met stoomtractie gereden. Wegens sanering van de in de Luzernerstrasse gelegen traject zal dit worden opgebroken, nadat de concessie in 1998 door de bondsraad werd ingetrokken.

De **Lötschbergbahn** zal de nieuwe basistunnel, zoals de planning er nu uitziet, in mei 2007 voor het goederenverkeer in gebruik nemen, gevolgd door het reizigersverkeer in december 2007. De lijn zal dan wel met de nieuwe ECTS level 2 beveiliging (cabinesignalering) worden uitgerust, dat gezien de huidige inzichten dan wel operationeel zal dienen te zijn. Tevens zal, om bij de invoering van een nieuwe technologie het bestaande risico in te calculeren, op een afdoende manier een alternatief achter de hand dienen te zijn, om toch de nieuwe lijn te kunnen exploiteren. Hierdoor kunnen dan toch nog, per richting, 40 treinen in plaats van de geplande 110 treinen door de tunnel rijden. Geschatte kosten 16 miljoen Zw.Fr. (BLS aandeel 20%). Het nieuwe dubbelspoor tussen Belp en Falkenhäus, ten noorden van de halte Bern Steinbach kwam midden mei in dienst. Via de Britse firma Angel Trains werden drie locs BR 185 gehuurd. Deze locs, de 185 525-527, blijven voor een periode van zes maanden, om het toenemende verkeer op te vangen. Lokomotief Ae 8/8 275 werd in bruikleen afgestaan aan het Verkehrshaus, waar de lok half maart naar toe werd gebracht door twee motorwagens van het Regionalverkeer Mittelland. De ombouw van de EW III rijtuigen raakt steeds verder achter op schema. Dit wordt veroorzaakt door vertraging in de aflevering van de benodigde onderdelen.

De lijn Göschenen – Andermatt van de **Matterhorn Gotthardbahn** was van 10 mei tot 2 juli buiten dienst. Wegens sanering van meerdere bruggen was er geen treinverkeer mogelijk. De reizigers werden per bus vervoerd. De sinds 1995 niet meer rijvaardig buitendienst staande balkonlocs HGe 4/4 31 en 34 werden in februari 2004 bij een recyclingonderneming in Zürich gesloopt.

De fusies tussen particuliere vervoersmaatschappijen is nog steeds niet ten einde. Terwijl de Lötschbergbahn en Regionalverkeer Mittelland in een gevorderd stadium zijn, wil het **Regionalverkeer Bern Solothurn** de fusiemogelijkheden bezien

tussen de Städtische Verkehrsbetriebe Bern (Bernmobiel) en de Postauto Bern – Fribourg – Solothurn.

De Ge 4/4 II 622 van de **Rhätische Bahn** met het wapen van het bergdorp Arosa heeft de blauwe kleur gekregen, zoals de enige jaren rijdende blauwe stam rijtuigen naar Arosa.. Van een aantal locs Ge 4/4 III werd de reclamebeschildering geactualiseerd, wat voor sommige locs geen verbetering is. Het gaat om de 644, 645 en 649. Bij Stadler in Altenrhein werd voor 18 miljoen Zw.Fr. nieuw materieel besteld. Het gaat om een vervolgsérie panoramarijtuigen. Er komen vier eerste klas en zes tweede klas rijtuigen, waarvan twee met dienstafdeling. Door deze uitbreiding zullen alle treinen op de Albulalijn in de winter zowel een panoramarijtuig eerste als tweede klas in de vaste samenstelling krijgen. Bij Meyer in Rheinfelden zijn tien 52m3 ketelwagens met een nieuw type draaistel, drie zelflossers en zes platte wagens besteld. Het bedrijfsresultaat voor het jaar 2003 werd positief afgesloten tegenover dat van het jaar 2002, toen dit negatief was. Het bedrijfsresultaat bedroeg 1,2 miljoen Zw.Fr. wat werd gegenereerd door de verschillende evenementen en het mooie weer. Ondanks dit resultaat maakt men zich zorgen over de precaire financiële situatie in de komende jaren, welke wordt veroorzaakt door diverse afschrijvingen, welke de laatste jaren een percentage bereikten van 7 tot 8 procent op jaarbasis.

Het project museumlijn dat de RhB onder de dekmantel **RhB Historic** in 2005 gaat exploiteren wordt uitgevoerd op de laag frequente lijn Davos – Filisur. De treinen zullen overigens doorrijden naar Bergün, waar de RhB het militaire depôt van het leger heeft overgenomen. Het daarin op te richten museum zal onder de naam Albula Bahnmuseum worden geëxploiteerd. Het in 1917 gebouwde museum omvat inclusief omliggende percelen met spoor aansluiting 7000 m2. De sporensituatie zal worden aangepast om de toekomstige collectie, waaronder krokodil Ge 6/6 I 407, die reeds in Bergün staat en de bij Technikom in Winterthur staande Ge 2/4 205 te kunnen herbergen. Het Bahnhistorisch Lehrpfad Preda – Bergün zal via station Stugl worden doorgetrokken naar Filisur. De museumtreinen rijden 's zomers in het weekend en deels dagelijks van midden juli tot midden augustus.

Gelijktijdig met de tandradvernieuwing werd op het adhesietraject van de **Rheineck Walzenhausenbahn** tot het tandradgedeelte van de halte Restaurant Seilbahn het spoor geschikt en van nieuwe ballast voorzien. Vanwege de afwijkende spoorwijdte van 1200 mm diende de metersporige stopmachine op een speciaal onderstel te worden gezet.

Bij het huisstijlen van het materieel heeft het **Regionalverkeer Mittelland** de witte sierlijn op de kopwanden afwijkend aangebracht. De zijanten hebben hierdoor ook een deels zwarte kleurstelling gekregen.

De **Schweizerische Bundesbahn** zal de nieuwe spoorlijn Mattstetten – Rothrist de eerste twee jaar met conventionele beveiliging uitrusten, daar het ECTS level 2 (cabinesignalering) pas in de loop van het jaar 2006 op commerciële basis in gebruik kan worden genomen. In Olten worden tot eind 2005 de beide perrons uit het jaar 1899 voor 5 miljoen Zw.Fr. in vijf etappes opgeknapt. De nog aanwezige houten elementen worden door aluminium vervangen, terwijl bij hal twee het door eterniet afgeschermd daglicht door glas wordt vervangen. In de bouwputten van de Gotthard AlpTransit wordt klokje rond gewerkt. Van de in totaal 153 km. toegangslijnen, schachten en hoofdtunnels was aanvang mei 80% uitgebroken. Om in Uznach tijdens verschillende ombouwfasen het treinverkeer ongestoord doorgang te laten vinden, werd op 25 april jl. de nieuwe beveiliging, type SIMIS-C, in dienst gesteld, welke bij

spoorwijzigingen gemakkelijk kan worden aangepast. Het stuurt daarbij de beveiliging in Schmerikon, Uznach en Kaltbrunn. In de dubbeldekstreinen wordt met twee verschillende methodes geprobeerd de toiletten van een aangename geur te voorzien. Een vernuftig systeem zorgt voor regelmatige versing. Het onderhoud aan de goederenwagens in Ertsfeld en Bellinzona zal dit jaar worden beëindigd. Het onderhoud wordt op de rangeerstations Lausanne, Biel, Basel, Limenthal en Chiasso geconcentreerd. SBB Cargo wil in vooruitzicht op de NEAT het internationale goederenverkeer reorganiseren en plant steunpunten voor tractiepersoneel in Köln en Offenburg. Het traditionele depôt Ertsfeld zal worden verplaatst naar Arth-Goldau. In Landquart wordt aan de zijde Chur tussen de perrons van de RhB en de SBB tot herfst 2005, voor 10 miljoen Zw.Fr, gewerkt aan een nieuwe voetgangerstunnel, waardoor de IC Zürich – Chur ook kan stoppen in Sargans. De goederentreinen Kornwestheim – Konstanz – St. Margarethen – Wolfurt worden doorgaand met DB loks BR185 gereden.

Sinds eind mei rijden de treinen van de **Südostbahn** tussen Pfäffikon SZ en de spoordam richting Rapperswil over het nieuwe spoor, terwijl het oude spoor onderhanden wordt genomen en de sporensituatie in station Pfäffikon SZ wordt aangepast. Begin juli komt de dubbelsporige lijn in dienst. De goederenloods in Ebnat Kappel werd door de gemeente overgenomen, die het ombouwde tot een multifunctionele ruimte, welke met een speciale pendeldienst, op 24 en 25 april, tussen het station en een tijdelijke Kappelhof in gebruik werd genomen. De in Nessler gestationeerde sneeuwpluig X 9000 werd overgedragen aan de museumlijn Conifor (lijn Vallorbe – Pontarlier).

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2004-7. ISSN:0030-3321 * 125 jaar geleden: de eerste stoomtram in Nederland * De spoorwegen van Joegoslavië (2) * Het Joegoslavische smalspoornet * Industriële stoomtractie in Servië en Bosnië * Verenigingsnieuws * **Rail Magazine**, juli/aug 2004, nr. 216. ISSN:0926-3489 * De kleine vervoerders * De Amsterdamse Union 100 jaar * Van Sprinter tot Sprinter * Kolen, cokes en krachtpatsers (Alsdorf) * **Rail Hobby**, juli/aug. 2003. ISSN 0165-4551. Uit een wat onduidelijk editorial kunnen wij opmaken dat de nederlandse **Miniatur Banen** niet meer bestaat en is overgenomen door Rail Hobby. "Miniatur Banen nieuwe stijl" wordt na 30 toch nog "Rail Hobby nieuwe stijl". * Verder in deze editie: 50 jaar Bolle Neuzen * Het Franse spoorwegmuseum te Mulhouse * Short lines (USA, deel2) * Twentse steenfabriek De Werklust * Stomen bij de STAR * Eerste locs NSM op hun plaats * De Bocqvallei (spoorlijn van het TSP) * Piko als pionier *

Connaissance du Rail (CDR, Valig-Nat 03330 France, Dept. de l'Allier). In het juni/juli-nummer dat over alle soorten Franse spoor- en tramzaken gaat zijn 15 bladzijden over Franse museumlijnen 2004 opgenomen. Uit een kaartje blijkt dat ze over het hele land verspreid zijn. Het meeste is klein spul, er is nogal wat smalspoor. Opgelet: soms blijken **stoomritten diesels**ritten te zijn, zoals blijkt uit ervaringen van hobbyisten door de jaren heen. Het hele blad beslaat 82 blz. en kost 11,90 euro, A4, M.03036.273.F.

Fern Express II/2004 nr 82 is geheel gewijd aan Roemenië. Hoofdstukken: aanleg van de eerste lijnen; trams GT4 en T4D een tweede leven; spoorwegmaterieel in Roemenië gebouwd; de hout- en bosspoorwegen; spoor in de Dobrujscha; spoorwegtoerisme naar de Zwarte Zee; het moderne spoor; serie-nummering. 50 blz. inclusief nieuws: mooie foto's en een interessant geheel. Een goede kaart vult het een en ander aan. Helaas geen foto's uit de grote stoomperiode van de 60-er jaren. 10,80 euro, A4.

VIDEO

EDITIONS DU CABRI. In de serie **Collection Loco Video** nu nr. 13 over de Franse serie BB8100 (NS 1100): net als in de voorgaande edities zoals over de CC7100 (NS 1300) een totaalbeeld vanaf het ontwerp in 1940 en de bouw na de oorlog. Eerst passen de voorgangers de revue (Expo Midi o.a. serie 300), dan ziet u de bouw en krijgt u uitleg over de techniek. Korte cabineritten vullen dit aan. Hoofdmotief van de film is actie: u ziet ze met personen- en D-treinen (in het begin van hun carrière in zwart/wit) en dan veelal in dubbeltractie voor goederentreinen met zeer verschillende lading. De inzet van de locs in Nederland en Marokko is ook meegenomen. Een perfect document (zeer duidelijk Frans gesproken) van 55 minuten voor 30 euro.

RAIL-AGENDA

t/m 31 juli: woe-do-za 14-17 u tentoonstelling over de Haarlemmermeerspoorlijnen. Museum 'In de Veenen', Vinkeveen

t/m 3 okt.: di-zo 14-17 u tentoonstelling '150 jaar spoorwegen in Roosendaal'. Museum De Ghulden Roos, Roosendaal.

31 juli: 10-15 u. Modelspoorbeurs; Euretco Expo Center Houten

28 en 29 aug.: Nationale smalspoormodelbouwdagen in het smalspoormuseum te Valkenburg (ZH)

28 aug.: Stichting Mat'54 Hondkop-vier organiseert een excursie met stel 766 en 273 vanuit Utrecht naar Blerick. Bezoek aan materieelshow t.g.v. 25-jarig bestaan van de Stibans. Info tel: 0182-537605 (na 19.00 u) of www.mat54.nl

28 aug.: 2e Modelbouw- en curiosabeurs. Adres: RTM, G.C. Schellingeweg 2 te Ouddorp (ZH)

29 aug.: Rit Corus Excursietrein, vertrek 10.45 station Velsersbosch

4 en 5 sept.: Manifestatie "Terug naar Toen" bij de VSM.

11 september: Open monumentendag

18 sept.: jaarlijkse donateursrit o.a. naar Venlo met **loc 1501**. Deelname € 25,- voor leden van de Werkgroep Loc-1501 en de stichting KLOK. Niet leden € 35,-. Overmaken op postbanknummer 2888839 t.n.v. PvNSR/WGL1501 te Zwijndrecht.

18 sept.: 10-15 u. Modelspoorbeurs; Euretco Expo Center Houten

19 sept.: Modelbouwdag in het Haags Openbaar Vervoer Museum.

26 sept.: Rit Corus Excursietrein, vertrek 10.45 station Velsersbosch

9 oktober: Open dag bij Nedtrain te Tilburg (10-16 uur).

9 en 10 oktober: SSN Stoomtreindagen 2004

10 okt (ZONDAG): 10-15 u. Modelspoorbeurs; Euretco, Houten

16 oktober: grote tramoptocht in Den Haag in verband met 100 jaar elektrische tram.

16 okt.: 3^e Modelbouw- en curiosabeurs. Adres: RTM, G.C. Schellingeweg 2 te Ouddorp (ZH)

17 okt.: Najaarsstoomdag bij de Museum Buurt Spoorweg

22 t/m 24 oktober: Eurospoor 2004, Jaarbeurs Utrecht.

31 okt.: Rit Corus Excursietrein, vertrek 10.45 station Velsersbosch

12 t/m 14 november: Modelspoor Expositie Rail 2004; Groenordhallen Leiden.

18 dec.: 10-15 u. Modelspoorbeurs; Euretco Expo Center Houten

RAIL-AGENDA (Buitenland)

24 + 25 juli: London, 50 jaar Routemaster (zie blz. 182)

24 + 25 juli: 14-18 uur: Rijdag bij de tram van Naumburg. Info: <http://www.ringbahn-naumburg.de/>

14 en 15 aug.: viering 50 jarig bestaan "Bolle Neuzen" in Odense (DK). www.eisenbahnmuseum.dk.

21 + 22 aug.: 100 jaar Stubaitalbahn. Info: www.tmb.at

28 + 29 aug.: 14-18 uur: Rijdag bij de tram van Naumburg.

28 aug t/m 26 sept.: elk weekend stoomtramritten op het traject Darmstadt (Slot) naar Griesheim. www.museumsbahn.de

4 t/m 10 sept. Morop-congres in Brig, Zwitserland. Info www.morop.org en/of www.svea-asea.ch

11-en 12 sept.: Open dagen in het TSP-museum St.-Ghislain(B)

21 t/m 24 sept.: InnoTrans Berlin 2004. www.innotrans.de

26 sept. 2004: Showbus, Duxford (GB). Thema: Routemaster en Concorde.

Met deze agenda vervalt de agenda uit onze vorige editie. Info uitsluitend bij de betrokken organisatoren. Aankondigingen onder voorbehoud van wijzigingen, typefouten e.d. Aankondigingen van evenementen van Clubs, Musea en andere organisaties voor (gratis) publicatie in deze rubriek zijn steeds welkom (gaarne ruim tevoren) op het redactieadres.