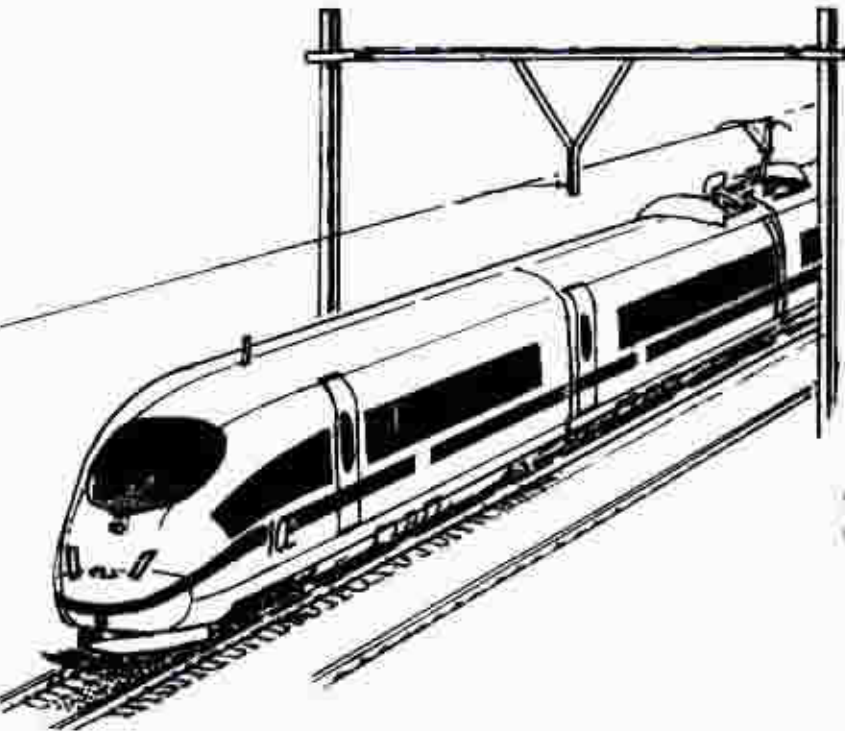
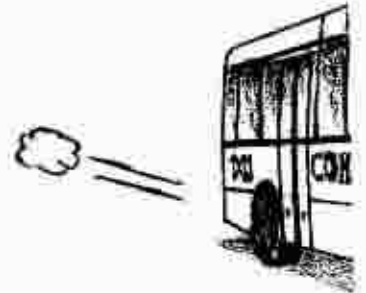
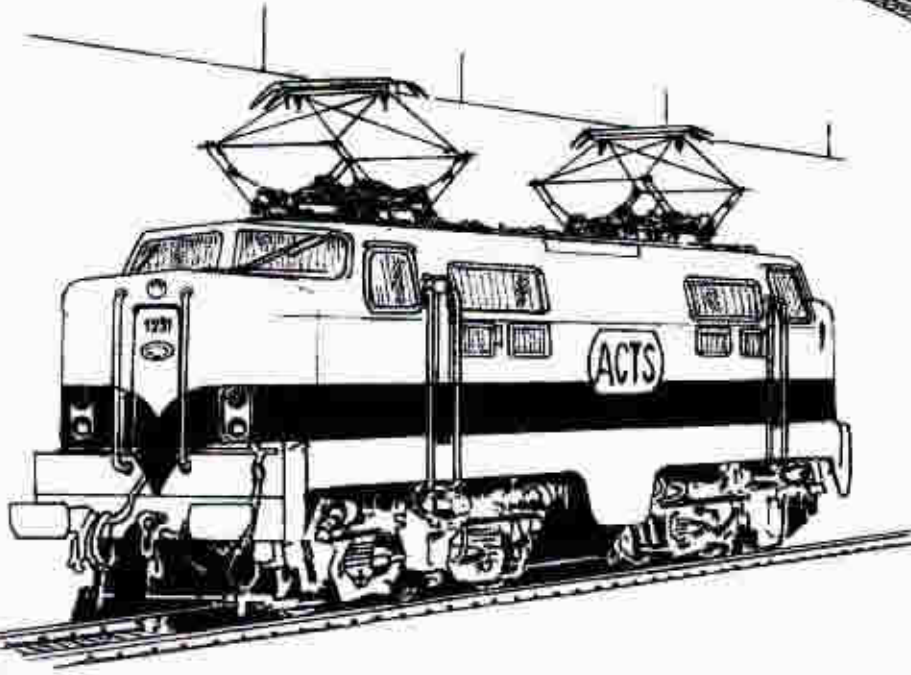
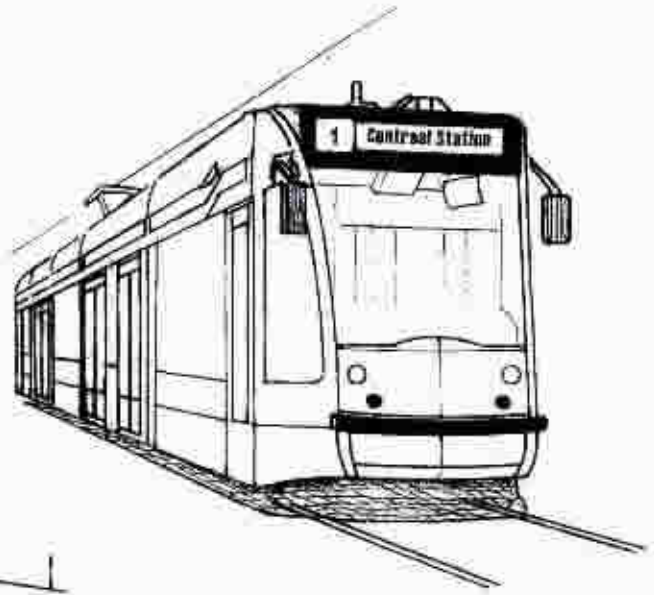


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

47^e Jaargang, nr. 9 (550) Oktober 2004



Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

47^e JAARGANG, NR. 9 (550)
OKTOBER 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 Kiès

Spoornieuws Zwitserland:

Hans Bikker

Spoornieuws overige landen:

Gerard de Gier

Aad de Meij

Spoornieuws Binnenland:

Karel Bocht

Chris Westerduin

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.**

PLANNING EN EINDREDAKTIE:

Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

verschijnt in 2004 tien keer per jaar.

Losse nummers € 1,25.

© 2004. Niets uit deze uitgave
mag worden overgenomen zonder
schriftelijke toestemming van de
redactie.

ISSN:1570-534X

Van de redactie....

Eén van de meest gehoorde opmerkingen naar aanleiding van de enquête op onze website was: "is het mogelijk bij het verschijnen van een nieuwe digitale editie van HOV/Railnieuws een e-mail te krijgen als **geheugensteuntje**?". Deze mogelijkheid is er nu. Ga naar onze website www.hov-rn.nl en schrijf u in voor de nieuwsbrief. Deze versijnt tegelijk met het online beschikbaar komen van een nieuwe uitgave. Hierbij wordt gevraagd om uw naam en postcode; deze velden zijn optioneel. Ze bieden ons echter de kans te zien wie geïnteresseerd is. Met deze gegevens wordt verder niets gedaan. Bij het bevestigen van uw abonnement op de nieuwsbrief verschijnt wat hinderlijke reclame. Wij vragen uw begrip hiervoor. Deze reclame verschijnt omdat wij voor een gratis versie hebben gekozen.

Hoewel wij steeds voor ogen hebben, dat de digitale versie door de lezers zelf zou worden uitgeprint, ontvingen wij zeer veel verzoeken voor een **éénkolomseditie**, omdat deze beter vanaf het scherm is te lezen. Vanaf onze vorige editie staat nu een "leesversie" (1 kolom) en een "printversie" (2 kolommen) op onze site. Wij blijven echter van oordeel dat u het blad beter kunt printen en niet vanaf het beeldscherm te lezen. Bij de éénkolomsversie loopt de paginering niet meer gelijk met de 2-kolomseditie. Dit laten wij maar zo...

Voor de lezers die na 1 januari 2005 op geen enkele wijze in staat zijn ons blad digitaal te bemachtigen, hebben wij het volgende bedacht: zij kunnen ons **vóór 1 november a.s.** een brief of een kaartje (of een e-mail??) sturen met de naam en adresgegevens. Wij zullen in de volgende editie de postcodes publiceren en vragen of er PC-bezitters in de buurt wonen, die de "gedupeerden" van dienst kunnen zijn. Uit de enquête bleek een aantal lezers bereid de **niet PC-bezitters** te willen "adopter" door extra editie(s) te printen. De kans van slagen hangt dus af van hun bereidheid. De verdere afwikkeling is in onderling overleg te regelen.

Busnieuws/streekvervoer. In ons land rijden erg veel bussen waar veel nieuws over is te melden. Onze redacteur moest maandelijks een zeer strenge selectie maken in verband met de beperkte beschikbare ruimte. Ongewild ontstond een incompleet beeld, door een van de medewerkers ook wel aangeduid als "schijn van nauwkeurigheid". In de laatste redactievergadering is besloten de rubriek busnieuws/streekvervoer te laten vervallen en ons wat de bussen betreft te beperken tot de trolleybus van Arnhem en het busnieuws, dat rechtstreeks betrekking heeft op het stadsvervoer in Den Haag, Rotterdam, Utrecht en Amsterdam. Busliefhebbers kunnen wij als alternatief het blad "Autobuskroniek" aanbevelen. Adres: Secretariaat ADV, Nijenrodeweg 64 te 3077 ES Rotterdam. Kijk ook op www.adv-net.nl Onze dank gaat uit naar Hans Wolbers voor zijn bijdragen in de afgelopen periode.

Stichting RoMeO

De Rotterdamse toeristische tramlijn 10 trok dit jaar 7286 passagiers. Dit was ongeveer gelijk aan het aantal van 2003. De doelstelling voor 2004 bedroeg 6600 passagiers en de verwachtingen werden dus met ruim 10% overtroffen. Er was dit jaar geen enkele klacht, wel een aantal positieve reacties, waarbij men waardering uitsprak over het materieel en het personeel. De exploitatie is ook dit jaar goed verlopen. Van de 360 ritten werden er slechts 3 niet of niet geheel gereden. Topdagen waren woensdag 21 juli toen het grootste passagiersschip ter wereld, de Queen Mary 2 voor de kade lag en zondag 5 september tijdens de Wereldhavendagen. Het nieuwe vertrekpunt aan het Willemsplein is zowel door het publiek als het personeel als positief ervaren. Voor toeristen is het aantrekkelijk om havenrondvaart en stadsrondrit per tram te combineren, terwijl men zich hier ook bevindt in het prachtige Scheepvaartkwartier met o.a. het Wereldmuseum en het Douane- en Belastingmuseum, de Euromast en vele uitstekende horecagelegenheden. Dicht in de buurt bevinden zich ook nog het Maritiem Museum, het Natuurmuseum, de Kunsthal, Museum Boijmans van Beuningen en het Nederland Architectuur Instituut. Het contract van de Stichting RoMeO en de RET voor het exploiteren van lijn 10 is nu beëindigd. Binnenkort wordt er met de RET en de Spido gesproken over de plannen voor de komende jaren.

Op 10/08 reed het gereviseerde tramstel 522+1020 voor het eerst als lijn 10. Op 17/08 deraileerde het aanhangrijtuig 1001 tijdens het driehoeken op het Wilhelminaplein, waarbij de koppeling met mr. 515 afbrak. Door twee takelwagens werd de 1001 weer in de rails gezet en door mr. 537 opgeduwd naar remise Hilledijk. De volgende dag werd de 1001 door de 515 (met de koppelstang van mr. 86) overgebracht naar remise Hillegersberg. Het stel 565+1042 dat was ingevallen voor de 515+1001 kon hierna weer terug naar de remise. Tijdens de Brandersefeesten op 26/09 in Schiedam werd er weer met vierassers (522, 537, 556, 565) gereden als versterking van lijn 1 op het traject Woudhoek - Marconiplein onder lijnnummer 11. Motorrijtuig 86 ging na het aanbrenge van een nieuwe vloer en een schilderbeurt van de CW naar remise Hillegersberg. Daar wordt door de vrijwilligers het dak nog geschilderd en moet de Stemman-beugel worden vervangen door een zwaabeugel. Het aanhangrijtuig 327 bevindt zich in de CW in de eindfase van herstel. In september ging het aanhangrijtuig 1042 naar de CW voor revisie. In de remise Hillegersberg wordt momenteel de 368 (Haventram) geschilderd en is begonnen met de herstelwerkzaamheden aan Allan-motorrijtuig 115. Ook deze wordt binnenkort overgebracht naar de CW voor revisie.

Vanaf 16/10 rijdt de "Snertram" weer op zaterdag om 13.30 en 16.00 uur en op zondag om 16.00 uur vanaf de halte Pijperstraat/Boezemstraat. Ritduur 1½ uur. Reserveren bij Brazzo Mes & Vork, tel. 010-4148079 of bij de ANWB-VVV, tel. 0900-4034065 (kies optie 5) of E-mail: VVVrotterdam@ANWB.nl. Ritprijs € 15,-. Ook kan men de "Snertram" afhuren op willekeurige dagen. Verder rijdt in december de "Oliebollentram". Net als met de "Snertram" gebeurt dit met mr. 1628. Er wordt gereden op 21, 22, 23, 28, 29 en 30 december 2004. Vertrek van de voormalige halte van lijn 3 op de Coolsingel voor het Hofplein om 18.00 en 19.30 uur. Ritduur 1 uur, kosten € 10,00. Kaarten verkrijgbaar bij de conducteur en de VVV op de Coolsingel (t/o het Stadhuys). Route: Hofplein (binnenring), Coolsingel, v. Oldenbarneveltstraat, Mauritsweg, West-Kruiskade, Middellandstraat, Vierambachtsstraat, Mathenesserplein-brug en dijk, Schiedamseweg, Lage Erfbrug, Nieuwe Binnenweg, Mauritsweg, Kruisplein, Centraal Station, Weena, Hofplein, Pompenburg, Goudsesingel, Oostplein, v. Walsumweg, Blaak en Coolsingel.

AMSTERDAM

Exploitatie

Op 13 september is de verlenging van metrolijn 51 in Amstelveen in dienst gekomen. Vanaf Poortwachter werd de route uitgebreid met drie nieuwe haltes: Spinnerij, Sacharovlaan en de eindhalte Westwijk. Op dezelfde dag kregen alle metrolijnen (50, 51, 53 en 54) een nieuwe dienstregeling, waarbij de tijden in de vroege ochtend en na de avondspits het hele jaar ongewijzigd blijven.

Ook de buslijnen 59 en 164 en de tramlijnen 7, 10, 14 en 25 kregen per genoemde datum een andere dienstregeling.

Connexxion en GVB onderzoeken de mogelijkheid om tussen Zaandam en Amsterdam CS (De Ruijterkade) te gaan varen met een Catamaran. De nieuwe bootverbinding moet het traject afleggen in 24 minuten en moet dienen als alternatief voor het autoverkeer en de drukke spoorverbinding. In juli werd een proefvaart gemaakt.

Het Distelwegveer zal per 1 januari 2005 uit de vaart worden genomen. Volgens de gemeente wordt hij te weinig gebruikt.

Per 2 september jl. maken de IJveren achter het CS de oversteek vanaf een nieuwe locatie, 100 meter ten westen van de oude.

De winterdienst 2005 gaat op 12 december a.s. in en heeft voor de tram de volgende gevolgen:

Lijn 6 wordt verlegd vanaf het Leidseplein via Stadhouderskade – Overtoom – Amstelveenseweg – Hmc – Amstelveenseweg - Stadionplein – Amstelveenseweg – De Boelelaan – Gustav Mahlerlaan (eindpunt lijn 16) v.v.

Lijn 7 wordt verlegd via Mercatorplein – Hoofdweg – Bos en Lommerplein/weg – Burg. De Vlugtlaan – Slotermeerlaan - Sloterparkpad (eindpunt lijn 14) v.v.

Op 27 september werd in de ArenA afscheid genomen van André Hazes. De voorgenomen staking bij het OV ging gewoon door, de verwachte chaos bleef echter uit. Geeft te denken... De spoorwegen namen het vervoer deels over.

In het kader van een wereldwijde bewustwordingscampagne voor borstkanker vond op de Dam op 5 oktober een evenement plaats, waarbij het verkeer van 20.30 uur tot 21.30 uur werd stilgelegd of omgeleid. Hierdoor werd de route van de tramlijnen 4, 9, 14, 16, 24 en 25 gewijzigd.

Demonstratie 2 oktober

Op zaterdag 2 oktober vond in Amsterdam de grote demonstratie plaats tegen het kabinetsbeleid. De opkomst was boven verwachting. De schatting was dat er circa 200.000 mensen op de been waren, terwijl er 100.000 werden verwacht. Dit had zijn gevolgen voor het tramverkeer in de binnenstad. Op het hoogtepunt van de demonstratie werd het tramverkeer in het hele centrum van Amsterdam stilgelegd. Centraal Station kon uitsluitend met de metro worden bereikt.

Oorspronkelijk zouden de omleidingroutes gelden voor de tramlijnen 1, 2, 3, 5, 6, 7, 10, 12, 13, 14 en 17, buslijn 21 en de Connexxion bussen.

In de planning was er van uit gegaan dat de trams over het Rokin en de Dam gewoon zouden kunnen blijven rijden. Maar niets was minder waar. Naast de grote demonstratie op het museumplein hadden zich ook veel mensen gevoegd op de Dam en door de enorme drukte was het Museumplein te vol met mensen.

De trams in de Van Baerlestraat en in de Gabriël Metsustraat reden zich helemaal vast in de menigte en konden niet verder. Deze trams moesten achteruit terug rijden. Bij het Roelof Hartplein reden dan ook alle trams de Ceintuurbaan op, ook de lijnen 1, 2, 5, 16 en 24 die oorspronkelijk door de Gabriël Metsustraat zouden gaan rijden. Tram 16 en 24 reden via de Roetersstraat en keerden bij de Plantage Middenlaan. De lijnen 1, 2, 5 en 25 reden door naar het Tropenmuseum. Er waren veel verschillende 'richtingfilms' te zien zoals Tropenmuseum, Plantage Middenlaan, Frederik Hendrikplantsoen en veel 'via omleiding'. 'Daarnaast filmden heel wat trams 'GVB'. Trams zaten overvol en het was dan ook een verademing om bij het Weesperplein aan te komen. Daar leegden de volle trams zich en het publiek vervoegde zich met de metro naar het Centraal Station om weer huiswaarts te gaan. Laat in de middag werd alle tramverkeer door het centrum van Amsterdam hervat.

Niet piepen voor majesteit

Als Koningin Beatrix in het Paleis op de Dam overnacht, wordt op verzoek van het Hof de route van tramlijn 14 via de NZ Voorburgwal, Martelaarsgracht en Prins Hendrikkade naar het Damrak en Rokin verlegd. De piepende trams rijden vlak langs de slaapvertrekken en zouden de Koningin en haar gasten een slechte nachtrust bezorgen.

Infrastructuur

Begin 2005 zal worden gewerkt op de kruising Ceintuurbaan / Ferd. Bolstraat ten behoeve van de Noord/Zuidlijn waarbij het tramverkeer wel normaal kan passeren doch het autoverkeer in westelijke richting deels over de trambaan wordt geleid en wellicht de tramhaltes tijdelijk worden verplaatst. Ook bestaat nog de mogelijkheid dat lijn 25 dan weer gedurende 7 weken via de Ceintuurbaan – Van Baerlestraat en de route van lijn 16 gaat rijden.

GVB moet €185.000 betalen

Het Gemeentevervoerbedrijf moet € 185.000 schadevergoeding betalen, omdat het ten onrechte een bouwbedrijf heeft uitgesloten bij een openbare aanbesteding. Dit bouwbedrijf spande met succes een arbitragezaak aan. Het gaat om de aanbesteding van de verlenging van sneltram 51 naar Westwijk in Amstelveen. Het GVB geeft toe onzorgvuldig te zijn omgegaan met de aanbestedingsprocedure. Als gevolg daarvan mocht het bouwbedrijf niet mee bieden om de klus binnen te halen.

Spanning onder de trampassagiers...

De bovenleiding van tramlijn 12 brak op 17 augustus op de kruising van de Bilderdijkstraat en De Clerqstraat. De kabel lag ruim een uur onder spanning op de tram waardoor de passagiers het voertuig niet konden verlaten. Ook een taxichauffeur kreeg de kabel op zijn auto en moest stokstijf in zijn voertuig blijven zitten. Na ruim een uur werd de spanning van de bovenleiding gehaald en konden de passagiers en de taxichauffeur er uit. Het GVB deed onderzoek naar de oorzaak van de kabelbreuk.

Materieel tram

Blokkendozen: De met ingang van de hoogzomerdienst tijdelijk buiten dienst gestelde wagens (zie blz. 210), kwamen alle weer in dienst. De 803 staat nog voor herstel in de HWR.

Lagevloertrams:

De 916 kwam op 04/08 na de grote revisie weer in dienst in de nieuwe wit/blauwe kleur en met aangepaste bestuurderscabine. De 830 kwam na draaistelrevisie op 14/08 weer in dienst.

De 836 kwam op 08/07 weer in dienst maar kon nog niet worden geschilderd wegens capaciteitsproblemen bij de schilderswerkplaats. De 917 kwam op 03/09 naar de HWR voor de midlifebeurt. Combino 's: Afgeleverd zijn de Combino's t/m 2147 (*correctie*)

Van de 2148 t/m 2151 zijn inmiddels alle bakken in Krefeld gebouwd, maar omdat de onderstellen nog niet zijn geleverd kunnen ze nog niet geassembleerd worden.

Proefwagenvoertuig 2091 werd overgebracht van Krefeld naar de Düwag-vestiging in Düsseldorf. Hier zal de wagen op nieuwe draaistellen worden geplaatst en daarna definitief naar Amsterdam komen.

Inmiddels is bekend dat er van de 48 oudste Combino's er nu 32 zijn met scheurtjes in de bodemplaten en dat dit voorlopig wordt opgelost met tijdelijk aangebrachte extra platen.

Wel of geen scheurtjes? Het is vrijwel onmogelijk geworden om bij te houden welke Combino wél of geen scheurtjes heeft. Bovendien beginnen de trams nu op meerdere plekken scheuren te vertonen en naarmate het aantal gereden kilometers toeneemt zal elke wagen uiteindelijk met dit probleem te kampen krijgen. In afwachting van een definitieve oplossing van fabrikant Siemens laten wij het vermelden van de nummers van de al dan niet getroffen trams achterwege. Inmiddels heeft Siemens-personeel laten weten (uitlekken) dat een nieuwe wagenbak eigenlijk de beste oplossing is.

Op 29 september werd tijdens een raadsvergadering duidelijk, dat alle Combino's in Duitsland gerepareerd zullen worden. Het GVB is nog in onderhandeling met fabrikant Siemens, maar duidelijk is dat de reparatie in januari van start gaat. De hele operatie zal anderhalf à twee jaar duren. De dienstregeling mag hier niet onder lijden, maar garanties zijn er niet.

De hele gemeenteraad vloog in de gordijnen en eist opheldering van wethouder Maij over de problemen met de Combino en wil

meer duidelijkheid over de hele gang van zaken van zowel GVB als Siemens, met name over het kostenaspect en wat voor oplossing is bedacht.

De scheuren in de bodemplaat van de 2024 bleken van dien aard te zijn, dat de wagen voor herstel terug ging naar Siemens Krefeld. Hier werd een nieuwe bodemplaat aangebracht in de voorste wagenbak voor een proef van een jaar. Teruggekeerd in Nederland kwam de wagen op 17/09 weer in dienst.

Om de hoogste materieelnoed te ledigen zijn inmiddels op kosten van Siemens de 2138 t/m 2147 teruggekomen vanuit Moerdijk en allemaal in dienst gesteld in de 2^e helft van september. De wagens rijden echter onder de verantwoordelijkheid van Siemens daar het GVB de wagens nog niet heeft afgenomen. Hiermee wordt voorkomen dat er materieelgebrek ontstaat doordat er steeds wagens buiten dienst komen te staan met haarscheuren en het benodigde herstel hiervan door Siemens.

De remiseverdeling van de Combino's is thans als volgt:

Havenstraat : 2001 t/m 2090, 2092 t/m 2096, 2201 t/m 2204
Lekstraat : 2097 t/m 2147

De 2136 raakte op 30/09 zwaar beschadigd bij een aanrijding met een vrachtauto op de kruising A.de Ruyterweg/W. de Zwijgerlaan.

Museummaterieel:

De GVB Siemens Schuckertmotorwagen 340 wordt momenteel in de Tollensstraat opgeknapt terwijl de Praagse 352 een opknaptbeurt ondergaat in de werkplaats van de museumlijn.

Op 29/08 werd op de museumtramlijn de "Amsterdamse dag" gehouden. Er reed uitsluitend Amsterdams materieel: 533 + 987, 236+792, 586, 1+731, 891, 401+916, werkwagens 709 en 465.

Op zondagavond 12/09 werden bij de afloop van het IBC-congres in de RAI, naast extra GVB-materieel, de volgende museumwagens van het AOM/EMA ingezet: RET 1605, Kassel 310, GVB 467+807, Wenen 110+1810, GVB 533+987 en GVB 586.

Zondag 31 oktober, de laatste rijdag van de museumtramlijn van het seizoen, wordt afgesloten met de OVVeiling en het inzetten van historische trams uit Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Groningen. De veiling start om 13.00 uur. De opbrengsten zijn ten bate van restauratie.

In de nacht van zaterdag 6 op zondag 7 november wordt de Amsterdamse Museumnacht gehouden. Diverse musea openen hun deuren in de avonduren. De Amsterdamse OVMusea verzorgen met historische trams en bussen een pendeldienst tussen deze musea. Bezoekers van de Museumn8 hebben op vertoon van de deelnamekaart gratis toegang tot het antieke vervoer.

Metro/sneltram

RET-metrostel 5110 werd de afgelopen periode in Zaandam naast een loods van RISC gebruikt voor rampenoefeningen en was recentelijk zelfs in GVB-kleuren geschilderd. Eind augustus werd een bak per trailer overgebracht naar de HWR in Diemen, terwijl de andere bak naar Utrecht Lageweide (industriegebied) ging.

ROTTERDAM

Bezuinigingen RET kost banen

Per 1 januari 2006 moet de RET overgaan tot verzelfstandiging en dan verder doorgaan als overheids-NV, met de gemeente als 100 procent aandeelhouder. Dit werd op 8 oktober in principe besloten door burgemeester en wethouders van Rotterdam. De RET moet de komende twee jaar 25 tot 30 miljoen euro bezuinigen en hierbij komen ongeveer 450 arbeidsplaatsen te vervallen. Vakbond ABVA-KABO eist hierbij dat er geen gedwongen ontslagen vallen en dat de lonen niet worden aangetast. De bond verwacht dat als de RET marktconform moet gaan opereren er aan de aangekondigde ontslagronde niets meer te doen valt. Directeur Laman stelde hierbij dat binnen het gehele bedrijf wordt gekeken waar banen kunnen vervallen. Wethouder Hulman liet weten winst te kunnen boeken door personeel efficiënter te laten werken. Ook vindt hij dat de zaken nu goed moeten worden geregeld omdat de minister wil dat de RET in 2007 is verzelfstandigd en kan concurreren met andere bedrijven. Dit is nodig omdat het openbaar vervoer aanbesteed wordt. De wethouder beroept zich ook op het onderzoek door bureau McKinsey & Company, dat stelt dat de

RET in 2009 nog goedkoper moet werken.

Het college van b en w, dat zich later dit jaar zal uitspreken over de verzelfstandiging, wil minister Peijs vragen of de RET het openbaar vervoer in Rotterdam en omgeving tot 2017 kan blijven verzorgen. Den Haag kreeg die toestemming al.

Stationsplein

De werkzaamheden voor de bouw van een nieuw Centraal Station zijn eind augustus gestart. Het Stationsplein en de directe omgeving worden momenteel vrijgemaakt en opgebroken om de projecten Rotterdam Centraal en RandstadRail te kunnen bouwen. Dit is nodig omdat Rotterdam de komende jaren een vervoersknooppunt wordt van regionale en internationale betekenis. De aanleg van RandstadRail en de komst van de Hogesnelheidslijn (HSL) betekenen een verdubbeling van het aantal reizigers dat de stad zal aandoen. Sinds eind augustus vertrekken de (inter)nationale touringcardiensten vanaf het Kruisplein. De lijnbussen en nachtbusen van de RET en Connexxion vertrekken vanaf het Weena bij Engels, bij het voormalig Bouwcentrum, bij het Casino en bij het Stationsplein. In september werd begonnen met de sloop van de, door de architect Rem Koolhaas ontworpen, groene overkapping op het Stationsplein en het verwijderen van de arcade aan de westzijde van het CS. Deze werken moeten omstreeks 5 november gereed zijn.

Vanaf maart 2005 verhuizen de tramhaltes van het Stationsplein tijdelijk naar het Kruisplein. Medio 2005 hoopt men de trams tijdelijk te laten halteren voor het Groothandelsgebouw op het Stationsplein. Eind 2005 moeten de trams halteren naast het gebouw van Nationale Nederlanden op het Stationsplein en rijden dan vervolgens via het Delftseplein en de Poortstraat naar het Weena. Het nieuwe Rotterdam Centraal moet in 2009/2010 gereed zijn.

Carnisselandelijn

Op 22 september is de RET begonnen met het testen van de nieuwe Carnisselandelijn (tramlijn 25). Op die dag verscheen motorrijtuig 2007 als eerste op de lijn voor een testrit die zes uur in beslag zou nemen. De dag daarna werd op het traject Gaesbeekstraat – Carnisselande een 6-minuten dienst gereden met 10 motorrijtuigen. Dit waren de nr. 2015-2023-2025-2026-2031-2033-2049-2051-2054 en 2055. Op 27 september verliep een test met een rijtuig uit de 700-serie minder succesvol. Op de Bree rijden de wagens namelijk vlak langs een hek. Indien een wagen op dit gedeelte buiten dienst komt te staan, zou het daar niet mogelijk zijn om de passagiers uit te laten stappen en daarom waren hier neerklapbare hekken geplaatst. Door het wat verder uitslaan van de B-bak van een 700 kon deze hier niet passeren en moest dit worden aangepast. Op 9 oktober werd begonnen met het proefrijden en opleiden van de trambestuurders. Op maandag 25 oktober komt lijn 25 in dienst terwijl de officiële opening plaatsvindt op dinsdag 2 november.

De route van lijn 25 is: Centraal Station, Weena, Hofplein, Coolingsingel, Schiedamsedijk, Erasmusbrug, Laan op Zuid, 2^e Roestraat, Beijerlandse laan, Randweg, Bree, Groene Hilledijk, Dordtsestraatweg, Slinge, Langenhorst, Vrijenburgerbos, Avenue Carnisse en eindpunt Waterkant. De lijn is 12 kilometer lang en telt 22 haltes. De reistijd bedraagt ongeveer 30 minuten. De RET verwacht 9,1 miljoen passagiers per jaar te vervoeren.

Winterdienst 2003/2004

Deze nieuwe dienstregeling ging op 23 augustus van start. Door nieuwe bezuinigingen werd de dienst opnieuw verder uitgekleeft. Bij de tram werd lijn 3 opgeheven, lijn 4 ingekort tot het Heemraadsplein en rijdt lijn 8 's-avonds na 20.00 uur om de 30 minuten. Vanaf de Nieuwe Binnenweg rijdt lijn 4 nu via Mathenesserlaan, Heemraadsplein en terug via de Nieuwe Binnenweg. Lijn 7 rijdt niet meer over de Boezemweg en Goudsesingel tussen Oostplein en Jonker Fransstraat, maar via Crooswijk. Lijn 8 rijdt nu via de Linker Rottekade, Jonker Fransstraat en Goudsesingel v.v. en niet meer via Crooswijk. Deze wijziging van de lijnen 7 en 8 is wel wat vreemd. De RET wilde juist dubbele lijnen op een traject vermijden, maar hier is er nu weer één bijgekomen. Op het traject Linker Rottekade en Jonker Fransstraat rijden nu de lijnen 7 en 8, terwijl hier ook nog buslijn 38 rijdt. Passagiers van lijn 7 die met de metro richting Schiedam en Spijkenisse willen vanaf de haltes Boezemweg bij de Goudserijweg en Vlietlaan, moeten nu of gaan lopen naar het Oostplein of met lijn 7 terug richting Kralingen om

daar de metro te kunnen nemen. Ook moest als gevolg van de wijzigingen op de Goudsesingel bij de kruising Meent/Jonker Fransstraat een nieuwe halte voor lijn 8 worden gebouwd in beide richtingen, terwijl de halte aan de overzijde in dienst moest blijven voor lijn 7. Hoezo bezuinigen!

Verder waren er ook diverse verslechtingen bij de metro en bus. Dit alles had ook nu weer vele protesten tot gevolg. De ondernemersvereniging van de Nieuwe Binnenweg is boos dat er nu geen tram meer rijdt tussen het Heemraadsplein en de Schiedamseweg. Vanaf het Heemraadsplein kunnen passagiers gaan lopen of met lijn 4 helemaal terug naar het Eendrachtssplein om daar de metro te pakken. Hierdoor is het op het gedeelte van de Nieuwe Binnenweg in de richting Schiedamseweg voor de winkeliers erg rustig geworden, terwijl men ook bang is dat hier nu 's-avonds de criminaliteit zal toenemen. Verder protesteerden bewoners en bezoekers van het zorgcentrum "De Leeuwenhoek" op de West-Kruiskade tegen het feit dat juist hier de tramhalte van de lijnen 1 en 7 werd opgeheven. Bij de bus waren er protesten in IJsselmonde (lijn 75) en Pendrecht (Lijn 47). Om de achteruitgang van het openbaar vervoer op te vangen, gaat er nu in de deelgemeente Noord met ingang van 1 januari 2005 een wijkbus rijden voor 55-plussers, De deelgemeente trekt hier extra geld voor uit.

Verlaten trajecten

Terwijl er in Rotterdam op de Linker Maasoever voor de tram steeds meer trajecten bijkomen, is de toestand op de Rechter Maasoever steeds minder florissant. Na alle bezuinigingen van de laatste jaren liggen er hier vele kilometers rails verlaten bij. Het enige lichtpuntje was dat de belangrijke omleidingsroute via de Mathenesserlaan behouden kon blijven. Trajecten waar nu geen reguliere tramlijn meer rijdt zijn: Mathenesserlaan tussen Mathenesserplein en Heemraadsplein, Mathenesserlaan tussen Heemraadsplein en Nieuwe Binnenweg (alleen in de richting Centrum), Nieuwe Binnenweg tussen Mathenesserlaan en Heemraadsplein (alleen in de richting Heemraadsplein), Nieuwe Binnenweg bij het Heemraadsplein via de Lage Erfbrug tot de Schiedamseweg bij de Spanjaardstraat, Claes de Vrieselaan en G.J. de Jonghweg, Pelgrimstraat (vroegere eindpunt lijn 9), Blijdorp vanaf de Bergse laan, Stadhoudersplein, Stadhoudersweg, v. Aerssenlaan, Bentincklaan, Bentinckplein, Stationsingel, Centraal Station Noordzijde, Provenierssingel en aansluitend op dit traject Henegouwerlaan, Statentunnel, Statenweg, de Boezemweg en de Kleiweg. Als men elk traject in alle richtingen berekent komt men op ca. 30 km uit. Een zeer trieste constatering, maar wie doet hier wat aan!

RandstadRail

Het college van B&W heeft voor RandstadRail een nieuwe halte voorgesteld aan het Meijersplein in Schiebroek. Deze komt dan in de plaats van de tot dusverre geplande halte op het NS-station Wilgenplas. Men wil de aanleg van het "Meijersplein" versnellen, omdat ook de ontwikkeling van Polder Zestienhoven in het Noordrandgebied in een stroomversnelling is gekomen.

Rode kaart

De bewoners van Sportdorp en Zomerland gaven de RET eind augustus een rode kaart voor de trage afhandeling van klachten over geluidsoverlast. Beide wijken in IJsselmonde klagen al maanden over de piepende trams van lijn 23 en men is boos dat de RET er zeven maanden over heeft gedaan om met een tijdelijke oplossing te komen. Die oplossing bestaat uit watersproeiers in de rails die het lawaai dempen. Maar als het in de winter gaat vriezen, vreest men dat de problemen opnieuw de kop opsteken. Als de RET op korte termijn er niet in slaagt om de problemen definitief op te lossen, wil het actie-comité een derde partij inschakelen om het conflict op te lossen. Men denkt aan de Ombudsman.

Exploitatie

Tijdens de Wereldhavendagen op 4 en 5 september reden er extra trams ter versterking van de lijnen 5 en 8. Lijn 15 reed tussen het CS en Willemsplein en lijn 18 tussen CS en Pelgrimsstraat. Op 11 september was er een braderie op de Beijerlandse laan. Lijn 20 reed via Randweg, Hillevliet, Putselaan en 2^e Rosestraat v.v. Op zondag 12 september waren er de Road Races Rotterdam. De lijnen 1, 8 en 23 werden zowel op zaterdag als zondag tijdelijk omgeleid. I.v.m. de voetbalwedstrijd Feyenoord-Twente reed lijn 29 voor en na de wedstrijd alleen tussen Stadion Feijen-

oord en Wilhelminaplein.

Materieel

Aflevering Citadis: rectificatie : In onze vorige editie stond vermeld dat de 2057 op 04/04 was afgeleverd, dit moet zijn 04/08. De 2058 bleek nog niet te zijn afgeleverd. Op 10/08 werd de 2050 afgeleverd met als proef magneetmotoren en andere truckstellen.

Verdere aflevering: 17/08 2037, 18/08 2038, 20/08 2040, 21/08 2041, 24/08 2042, 25/08 2043, 31/08 2044, 01/09 2045, 07/09 2046, 08/09 2047, 14/09 2048.

Nog niet afgeleverd de 2058, 2059 en 2060. De 2001 is nog altijd bij Alstom in Frankrijk, maar wordt volgens planning op 19/10 verwacht. De nabestelling van nog vier rijtuigen gaat niet door. De RET gaat alle wielen van de Citadis-rijtuigen vervangen in verband met de extreme slijtage. De wielen moesten 30.000 kilometer meegaan, maar haalden nog niet de helft. Omdat contractueel was vastgelegd waaraan de wielen moesten voldoen, komen de kosten voor rekening van fabrikant Alstom.

Centrale Werkplaats: Op 31/08 kwam hier de 2013 binnen met aanrijdingsschade, op 14/09 mr. 720 (schade voorzijde) en 2011 (schade achterzijde) en op 18/09 mr. 727 met schade aan het dak. Mr. 731 was op 13/08 gereed na herstel aanrijdingsschade. Nog altijd binnen mr. 2008. Op 19/08 werd mr. 1635 overgebracht van remise Hilledijk naar het buitenterrein van de C.W.

Remise Hilledijk: In dienst op 23/08 na rev. B mr. 713, mr. 712 op 16/09 maar ging direct naar de C.W. voor nieuwe tredematten. Sinds 19/08 mr. 2009 binnen met tandwielkastlekkage.

Remise Kralingen: In juli mr. 834 in dienst na herstel.

In augustus ging mr. 810 buiten dienst met schade, in september gebeurde hetzelfde met mr. 811. Buiten dienst in afwachting van afvoer staan nu in remise Kralingen de 810, 811 en 821 en in remise Hillegersberg de 829 en 833. De 801 t/m 805 staan sinds de zomerdienst in Hillegersberg buiten dienst als reserve, maar kwamen in de winterdienst ook nog niet in dienst.

Per 1 november a.s. gaan op lijn 5 de Citadis-rijtuigen rijden, lijn 5 gaat dan van remise Hillegersberg over naar de Hilledijk.

Nieuws per datum

22/08: De Erasmusbrug was in verband met een storing afgesloten tot 15.15 uur. Dit was tevens de laatste dag van lijn 3. De RET vond het niet nodig om hier ook maar enige aandacht aan te schenken en zo verdween de lijn geruisloos. Op deze laatste dag werd gereden met de mr. 707, 719, 807, 839, 840 en 841. De 841 reed als laatste een volledige rit, de 807 reed als laatste van Blijdorp naar de remise.

24/08: 's-Middags bliksemingslag bij de Aveling in Hoogvliet. Twee uur lang geen metro tussen Pernis, Poortugaal en Spijkenisse.

26/08: Kortsluiting in onderstation. Lijn 20 reed om en om C.S. – Maashaven en C.S. – Reyerdijk alleen op de dag inclusief de zondag. Dit duurde tot 30/08.

30/08: 's-Ochtends flinke aanrijding 23-2013 met vrachtauto geladen met stenen.

08/09: 21.40 – 23.20 uur: 4-837 op de Mauritsweg richting Molenlaan vastgelopen schijfremmen. Lijn 4 werd vanaf het Heemraadsplein omgeleid.

10/09: Bij de Reyerdijk reed mr. 720 achterop mr. 2011. Beide flinke schade.

13/09: 6.25 – 7.35 uur: 8-827 aanrijding met personenauto op het Marconiplein.

14/09: 11.40–12.30 uur: Boomtak op de bovenleiding op de Blaak. Lijn 1 in de richting Woudhoek omgeleid via Goudsesingel.

15/09: 10.40 – 12.10 uur: Op de Mathenesserdijk 7-808 flinke aanrijding met personenauto. Lijnen 1 en 7 richting Woudhoek en Spangen omgeleid. 12.00 – 13.10 uur: Op de Noordsingel richting Molenlaan verspeelde 4-845 zijn vangschep. Lijn 4 omgeleid via de Schiekade.

20/09: In verband met werkonderbrekingen werd na de ochtendspits om 10.00 uur ingerukt naar de remises. Na de demonstratie op de Coolsingel werd de dienst weer opgestart en omstreeks 16.30 uur werd weer volgens de dienstregeling gereden. Het traject op de Coolsingel werd spanningloos gezet. Ondanks een dienstmededeling reed 20-2019 toch de Coolsingel op en kwam spanningloos te staan. Tram achteruit gehaald naar het onder spanning staande deel. Om 9.10 uur gebeurde hetzelfde met 1-718. Deze werd om 9.25 uur bevrijd.

D E N - H A A G

Tramtunnel

De Haagse tramtunnel is waarschijnlijk in 2007 alweer te klein. Met Randstadrail in het vooruitzicht zullen er meer trams per uur door de tunnel gaan rijden dan de tunnel eigenlijk kan verwerken. Op het moment dat de bouw startte waren de plannen voor Randstadrail net in de ijskast gezet. Men ging er in 1993 van uit dat er alleen stadstrams door de tunnel zouden gaan rijden. Met de capaciteitsproblemen in het vooruitzicht laaide de afgelopen maanden de discussie weer op om de tijdelijke tramsporen in de Grote Marktstraat te laten liggen. Ook in geval van calamiteiten zouden de sporen goed van pas kunnen komen. Het gemeentebestuur piekert er niet over om de sporen te laten liggen omdat de Grote Marktstraat een soort wandelpromenade moet worden. Als je er nu vanuit gaat dat de lijnen 2, 3 en 6 door de tunnel gaan rijden dan zal een toekomstige tramlijn (6K?) vanaf de Brouwersgracht via de Jan Hendrikstraat moeten gaan rijden. Tramlijn 6 gaat immers gedeeltelijk de route van lijn 2 volgen. Wij zullen de ontwikkelingen nauwgezet volgen.

Op het moment dat dit nummer bij u in de brievenbus glijdt, is de opening van de tramtunnel een feit. In het komende nummer zullen wij dan ook uitgebreid terug komen op deze historische gebeurtenis. Op vrijdag 8 oktober verscheen er als extra bijlage van de Haagse Courant een historisch overzicht. Geïnteresseerden kunnen deze bijlage opvragen via hun website. Op <http://www.haagsetrams.com/souterrain/souterrain.htm> kunt u ook de nodige informatie vinden.

Diverse spoorvernieuwingen

Voorafgaand aan de spoorvernieuwingen op de kruising Loosduinseweg / Monstersestraat werd op 25 augustus de nieuwe halte van lijn 11 in gebruik genomen. Komende vanaf Scheveningen was de halte gelegen na de kruising. De halte ligt nu tegenover de halte richting Scheveningen. Halverwege september werd de kruising geheel opgebroken en in het weekend van 2 en 3 oktober werd het tramverkeer omgeleid. Lijn 11 reed vanaf Scheveningen naar Bohemen. Reizigers konden bij de Fahrenheitstraat overstappen op lijn 12 naar Station HS. Lijn 11 had dat weekend zeer weinig passagiers. Lijn 2 reed via lijn 12 en lijn 6 tussen de Regentesselaan en de Brouwersgracht. Overigens waren alle betreffende haltes voorzien van aan de ketting gelegde informatieborden. Op het traject van lijn 6 zijn in het weekend van 18 en 19 september op de kruising Dierenselaan / De La Reyweg de sporen vervangen. Omdat de sporen iets anders gelegd werden, was er één dag sprake van een passerverbod ter plekke.

Experiment nieuwe tramsporen

Op 18 september werd het proefproject in de Edisonstraat opgeleverd. Hoewel de sporen nog niet zo lang geleden vernieuwd waren, werd de Edisonstraat als proeftraject aangewezen voor een nieuwe techniek.

Op 24 augustus werd het spoor richting Station HS buiten dienst gesteld en kon ter hoogte van de Columbusstraat via een oplegwissel over het andere spoor worden gereden. Het gebruik van oplegwissels is voor Den Haag een nieuw fenomeen. Ter hoogte van de Daguerrestraat kon weer naar het goede spoor gereden worden. Op 7 september werd het spoor richting Duindorp buiten dienst gesteld en werden de oplegwissels verwisseld.

Hoewel het traject beveiligd was met zogenaamde negen-ogen (verkeerslichten), is het toch een aantal keren voorgekomen dat 2 GTL's tegenover elkaar kwamen te staan. Omdat de oplegwissels klapwissels zijn was dat niet simpel op te lossen door achteruit te rijden. De technische dienst moest in zo'n geval uitrukken om de wissels te verwijderen, de tram achteruit te rijden voorbij het punt waar het wissel lag, het wissel weer te monteren en de andere tram dan weer over het oplegwissel zijn naar eigen juiste spoor te rijden. Het experiment met nieuwe tramsporen in de Edisonstraat luistert naar de naam ERIA en is ontwikkeld door de HTM, KWS, Volker Stevin Rail & Traffic, Heijmans Infrastructuur, TU-Delft en Bolidt Kunststoftoepassingen. ERIA staat voor Embedded Rail in Asphalt. Simpel gezegd houdt dit in dat de spoorstaven met een flexibele kunststof in een stalen U-profiel vastzitten. Deze constructie is wel eens eerder op tramrails toegepast, maar op die

tracé's gebruikten de technici beton in plaats van asfalt. Het voordeel van asfalt is dat er direct overheen gereden kan worden en alleen maar hoeft af te koelen. Beton heeft vaak een uithardingtijd van 28 dagen. De HTM is het eerste trambedrijf dat deze werkwijze toepast.

De materiaaleigenschappen van asfalt waren lange tijd een drempel voor de toepassing ervan bij tramrails. Asfalt is niet voldoende vormvast en bij een korte belasting wordt het bros terwijl het bij een langere belasting elastisch kan worden. Van enige beweging van de spoorstaven mag geen sprake zijn. De wielen van de tram en het spoor moeten optimaal aan elkaar aansluiten. Bij ERIA is gebruik gemaakt van een speciaal soort asfalt met een open structuur. Het heeft iets weg van het ZOAB, maar de poriën worden opgevuld met betonslurrie. Het stalen U-profiel, ook wel wervel genoemd, zorgt ervoor dat de randen van het asfalt langs het spoor niet afbrokkelen. Bijkomend voordeel is dat de spoorstaaf al in de fabriek gemonteerd kan worden. Door de wervelconstructie is de rails ook relatief eenvoudig te vervangen. De oude spoorstaaf wordt dan uit de kunststof gesneden en vervolgens wordt heel nauwkeurig een nieuwe spoorstaaf geplaatst. Na het gieten van de kunststof is het spoor weer klaar voor gebruik. De huidige techniek is echter nog niet zover dat deze constructie ook in bochten kan worden toegepast. Voorlopig is ERIA dus alleen te bewonderen op rechte stukken. Geïnteresseerden die eens willen zien hoe het een en ander eruit ziet, kunnen gaan kijken bij het traject in de Edisonstraat. De sporen zijn aan beide zijden vervangen tussen de Columbusstraat en de Daguerrestraat.

Remise Zichtenburg

Op het terrein van remise Zichtenburg zijn de werkzaamheden begonnen. De remise wordt uitgebreid om plaats te bieden aan het toekomstige Randstadrail materieel. Op dit moment is het terrein - waar ooit de buiten dienst gestelde PCC's stonden - ontdaan van bovenleidingmasten en sporen. De remise wordt uitgebreid met 8 sporen en zal plaats gaan bieden aan 24 extra trams. Volgens de voorlopige planning zal medio juli 2005 de stalling worden opgeleverd. In de laatste fase van de bouw zullen ook de wissels en de sporen aan de voorzijde worden vervangen. De trams zullen dan tijdelijk aan de achterzijde moet in- en uitrukken, wat veel rangeren zal betekenen. Vanaf april 2005 wordt ook nog eens voor 3 maanden het traject Castricumplein - De Uithof buiten dienst gesteld om de Meppelweg en de keerlus bij de Uithof geschikt te maken voor Randstadrail. Lijn 6 zal dan via lijn 2 moeten in- en uitrukken en niet verder rijden dan het Castricumplein. Ook de Dedemsvaartweg kan dan tijdelijk niet bereden worden door in- en uitrukkers van tramlijn 9. Overigens worden tijdelijk bussen ingezet.

RET 2303 wordt HTM 1139

Op 28 september reed er een PCC door Den Haag met een nieuwe beschildering. Het was de 1139. De tram is voorzien van een HTM-infra logo en geschilderd in dezelfde gele kleur als de HTM-infra auto's. Daarnaast zijn er op de tram diagonale rode streepjes aangebracht aan de achterzijde in combinatie met beige strepen. Op termijn zal de 1139 dienst gaan doen als railslijpwagen, maar als het goed is, konden we de 1139 eerst nog even zien op 16 oktober tijdens de festiviteiten rond 100 jaar elektrische beugeltram.

Op dinsdag 29 juli 2003 keerde deze voormalige RET 2303 na enkele jaren van afwezigheid weer terug in 't Haagje. Het hele verhaal begon in de jaren '80, toen het Rotterdamse trambedrijf RET een slijptram wilde aanschaffen voor het slijpen van de Rotterdamse rails. Men koos voor een Haagse PCC. Om het tramnet in Rotterdam zonder enige moeite te kunnen berijden, werd een 1100 (de 1139) uitverkoren om omgebouwd te worden tot slijptram. De 1100-en zijn namelijk smaller dan de PCC's uit de 1200 en de 1300-serie. In 1986 werd de tram omgevormd tot slijptram, de RET 2303.

De tram werd in Rotterdam geen succesnummer, mede door het verschil van besturing tussen de Rotterdamse (handbediend) en Haagse trams (pedaalbesturing). De laatste jaren verscheen de wagen nauwelijks meer op straat. Voor de HTM de ideale kans om deze in goede staat verkerende tram, over te nemen.

Op 29 juli 2003 keerde de wagen terug op vertrouwde Haagse bodem. Tijdens de PCC-Dag (24 augustus 2003) werd de RET

2303 tentoongesteld bij het HOVM.

De voormalige wagen werd in augustus jl. overgebracht naar de werkplaats en op maandag 9 augustus in de schilderswerkplaats binnengenomen en ontdaan van de RET logo's en wagnummers. Na een opknopbeurt heeft deze tram zijn oorspronkelijke identiteit weer teruggekregen.

De kans is groot dat de 1139 de H23 (ex-1207) gaat vervangen. De H23 is eveneens aan een opknopbeurt toe. Hopelijk wordt de H23 niet gesloopt, maar verschijnt deze tram terug als HTM-infra 1207 op het Haagse tramnet. Immers het Haagse tramnet wordt de komende jaren sterk uitgebreid en de vraag is of alles dan geslepen kan worden met maar één slijptram.

Ontsporing(en) Slachthuisstraat/Laakkade

Op 31 augustus ontspoorde aan het eind van de middag de 3036 van lijn 10. De tram, rijdend richting Voorburg, raakte het spoor bijster toen deze vanaf de Slachthuisstraat de Laakkade wilde inrijden. Het tweede en het derde draaistel ontspoorde en de Abak klapte tegen een bovenleidingmast. Ook een waarschuwinglicht werd tegen de grond geslagen. Om de tram te hersporen was het noodzakelijk het traject stroomloos te maken. De hersporingswerkzaamheden duurden lang en gestrande dienstwagens (3125 & 3139) werden door een Unimog naar het Leegwaterplein gesleept. Na hersporing ging de tram op eigen kracht naar de werkplaats.

Gedurende de werkzaamheden reden de tramlijnen 16 en 17 over de zelden gebruikte dienstsporen op het Lorentzplein en werd er omgereden via de sporen van lijn 10 in Voorburg.

Op 29 september ontspoorde er wederom een dienstwagen van lijn 10 op hetzelfde punt. De 3102 kon echter met behulp van de hulp controller weer in de rails worden gezet. De schade was zichtbaar niet groot want een dag later reed de tram alweer in de lijndienst.

Materieel tram

De volgende 3000-en ondergingen een aangepaste midlife-beurt: 3016, 3052 en 3082. In de werkplaats stonden begin oktober de 3008 en de 3046 met botsschade. Verder stonden de 3041, 3042 en 3043 binnen voor nieuwe deuren (stand 7 oktober).

De 3036 staat sinds augustus binnen vanwege een ontsporing (zie bericht hiervoor).

In principe zijn nu bijna alle trams welke daarvoor in aanmerking kwamen voorzien van nieuwe deuren. Bekeken wordt nu of het wenselijk is de resterende trams (lage 3000-en) ook van nieuwe deuren te voorzien.

Het beplanken van de resterende 3100-en in de rood/beige kleur ligt al geruime tijd stil. Mede door reclamecontracten zullen enkele 3100-en voorlopig hun blauw/witte basiskleur behouden.

De inzet van de TW6000-en verloopt redelijk goed. Vanaf het einde van de zomerdienst hebben alle beschikbare TW6000-en weer gereden. Er was op een dag sprake van 6 TW's op de lijn. De gemiddelde TW inzet varieert van 3 tot 4 wagens. Mede doordat niet alle bestuurders willen en mogen rijden op een TW6000 zal een inzet van 100% niet gehaald worden. Voor lijn 11 zijn de 6037, 6053, 6057, 6058, 6064, 6098 en 6099 beschikbaar.

De 6098 heeft op dit moment een kleine elektronica storing. Het is overigens moeilijk om een actueel beeld neer te zetten omdat verstoringen met wisselende prioriteiten behandeld worden.

De komende maanden zal men trachten de inzet hoog te houden omdat er voor lijn 15 extra dienstwagens nodig zijn. Door verschuivingen zullen de GTL's aan lijn 11 onttrokken worden.

Korte berichten

In september werd een begin gemaakt met de opbouw van tramhalte Ternoot *** Op Prinsjesdag reed de 3094 als "Gouden Tram" op lijn 6. Deze tram was o.a. een initiatief van Milieudefensie en het vervoer was gratis (alleen in deze tram) *** Er vindt spoorvernieuwing plaats tussen de Fahrenheitstraat en de Valkenboskade (lijnen 3 en 12) *** Tussen de Escamplaan en de Tienhovenselaan werden de sporen vernieuwd (lijn 6) *** Net voor het eindpunt Kraayenstein werden de sporen eveneens vernieuwd *** De besluitvorming over tramlijn 16 naar Wateringse Veld (zie vorig nummer) heeft nog steeds niet plaatsgehad *** Op 5 september ontspoorde museumwagen 810 op de Buitenhofdreef in Delft *** Op 20 september reden er tussen de spitsuren geen trams vanwege een vakbondsactie gericht tegen het kabinetsbeleid ***

BUITENLANDS STADSVVERVOER

ALGERIJE.

Algiers. Men was er al eens aan begonnen, maar nu gaat een Duits bedrijf het afmaken: de aanleg van 4,1 kilometer metro. Dit eerste traject moet in 2007 in dienst komen.

Constantine. Het Franse bedrijf Ingerop gaat hier een tramnet aanleggen.

ARGENTINIË.

Buenos Aires. In april 2004 werd begonnen met de ondergrondse verlenging van metrolijn A vanaf Primera Junta naar Av.Nazca. De vraag is wat er na de opening in 2008 gaat gebeuren met het depot Polvorin bij het huidige eindpunt Primera Junta. De metrotreinen bereiken dit depot via sporen door bovengrondse straten. Ook is hier het museummaterieel (tram) ondergebracht dat in de weekenden op de bovengrondse dienstsporen rijdt.

BELGIË.

Antwerpen. In juni 2004 kwam PCC 7010 weer in dienst. Deze wagen heeft enkele jaren terzijde gestaan.

Brussel. In HOV/RN 549 schreven we over de sneltramlijnen 39 en 44. Onzin. Weliswaar is het ingezette materieel (veelal de oude 4-assige PCC's) voorzien van het opvallende opschrift "Express", maar dat is dan ook alles. Het gaat allemaal niet sneller dan voorheen.

BRAZILIË.

Belém. Hier werd begonnen met de aanleg van een nostalgische tramlijn (± 1½ km). Nog dit jaar moet hier een open Brill motorwagen (ex Campinas) uit 1911 gaan rijden die op dit ogenblik gerestaureerd wordt in Santos. Het trambedrijf van Belém werd in 1947 opgeheven.

CANADA.

Calgary. De verlenging (3 km.) naar Somerset Bridlewood kwam op 28.6.2004 in dienst.

Montreal. Begin 2006 wordt de oranje metrolijn met 5,2 km. (3 stations) verlengd tot Laval. De komende jaren wordt de metro grondig opgeknapt. Zo wordt het uit het openingsjaar 1966 dateernde wagenpark door nieuw materieel vervangen. Het metronet (4 lijnen) heeft een lengte van 64 km. met 65 stations.

Ottawa. De op 15.10.2001 in dienst gestelde diesel voorstadslijn wordt verlengd vanaf Rideau Centre tot Riverside South en misschien geëlektrificeerd. De financiering is geregeld voor een noord/zuid tramlijn Bayview – South Neapon. Deze moet in 2009 in dienst komen. Plannen zijn er voor een tramlijn Kanata-Orleans.

CUBA.

Havana. Op de hoofdlijn Casablanca – Mantanzas (Hersheylijn) rijden dagelijks vijf treinparen met driewagen stellen ex Barcelona. De historische Brill interurban motorwagens 3008 en 3009 rijden alleen bijzondere ritten.

DUITSLAND oost.

Berlijn. Op 11.8.2004 reed de nieuwe partytram 4592 (ex 6014) zijn eerste rit voor genodigden.

Er werd een vervoerplan "BVG 2005 plus" aangenomen dat per 12.12.2004 ingevoerd gaat worden. Het plan voorziet in een beter vervoeraanbod. Met name op trajecten met drukke verkeersstromen wil de BVG haar aandeel verhogen. Men rekent op 18 miljoen nieuwe reizigers per jaar en een kosten besparing van ± €17 miljoen. Nieuw is het begrip Metro Linien, een net van 24 (15 bus- en 9 tram-) lijnen. Dit moet een aanvulling worden op het metro- en S-Bahnnet. Kenmerken zijn: een aanvulling op belangrijke vervoerassen waar geen metro of S-Bahn rijdt, dienstuitvoering op metroniveau, exploitatie op alle dagen van de week, minimaal 20 uur per dag, met een hoge frequentie (minimaal elke 10 minuten). Er wijzigen veel bus- en tramlijnen, ook is er sprake van enige inkrimping. Van de 27 tramlijnen vervallen er zeven, van die twintig worden er dus negen Metrolijnen en van de elf overige lijnen blijven zes lijnen ongewijzigd. Nog niet alle plannen zijn volledig en de verwachting is dat het nu voorgestelde lijnennet nog zal worden gewijzigd. Ook het metronet wordt in het kader van "BVG 2005 plus" gewijzigd. Er blijven 9 lijnen bestaan waarvan er twee een gewijzigde route krijgen.

Berlijn-DB. S-Bahn Berlin. Van de 170 Vierteltzüge serie

485/885 zijn er nog 128 dienstvaardig.

Op 10.8.2004 ontstond door een warmgelopen as in een S-Bahntreinstel serie 480 brand. Hierdoor ontstond schade in het station Anhalter Bahnhof. Op 13.8.2004 werd het treinverkeer tussen de Potsdamer Platz en Yorckstrasse hervat waarbij de treinen van de lijnen S1, S2 en S25 voorlopig niet in het Anhalter Bahnhof stoppen. In het verleden waren er meer gevallen van brand met dit type materieel. Een onderzoek moet uitwijzen of de serie 480 nog wel op tunnellijnen mag rijden.

Dresden. Van het type NGTD12DD werden inmiddels 20 trams afgeleverd (2801-2820). De DVB heeft er 12 bijbesteld. Er ging weer een aantal Tatra's naar Oradea. Op 30 en 31.8.2004 vertrokken per spoor de motorrijtuigen 224.008, -.048, -.052, -.055, -.058, -.059, -.121 en de aanhangrijtuigen 274.007, -.022, -.042, -.045, -.049, -.051, -.057, -.059, -.061, -.062, -.064. In aanleg is het nieuwe traject naar Kaditz, Riegelplatz. Dit komt in november 2004 in dienst.

Halle-DB. DB Regio. Zoals eerder bericht komt de nieuwe S-Bahnlijn Halle - Leipzig op 12.12.2004 in dienst. Van maandag t/m vrijdag wordt tussen 5.00 en 1.00 uur elk half uur gereden. De rijtijd is 30 minuten. Verlengingen zijn gepland naar Halle Nietleben en door de Leipziger centrumtunnel naar Connewitz (2009).

Jena. Er zijn goedgekeurde plannen voor een nieuwe tramlijn vanaf Lobeda West via Göschwitz naar een aansluiting op het tramnet in Burgau. Voor de exploitatie hoeven geen nieuwe trams te worden aangeschaft. Eind 2006/begin 2007 kan met de aanleg worden begonnen.

Schöneiche. Men nam nog 2 GT6 trams uit Heidelberg over. Op 28.7.2004 arriveerde motorrijtuig 220, twee dagen later de 227.

DUITSLAND west.

Bochum. Zelf een B80 Stadtbahnmotorrijtuig besturen op lijn U35 kan op 5.12.2004. Aanmelden/info: DGEG www.dgeg.de

Bonn. Niet weg te krijgen, schreven we in HOV/RN 546: de "Bönnschen Bimmel". Wel op 7.11.2004 rijdt deze historische 3-asser een rondrit vanuit Bonn naar Bad Godesberg, Bad Honnef en over de Vorgebirgs- en Rheinuferbahn. Info: DGEG www.dgeg.de

Bremen. Na protesten en een inspraakprocedure hebben de inwoners van Lilienthal hun gemeentebestuur op andere gedachten kunnen brengen en zijn de kansen gestegen voor een verlenging van lijn 4 vanaf Borgfeld naar Lilienthal, Falkenberg. Minder goed lijken de kansen voor de RegionalStadtBahn. De BSAG plant nu een lijn 11 (project aanduiding) tussen Bremen Hauptbahnhof en Delmenhorst via het centrum en deels over DB sporen met een systeemgrens bij het station Neustadt.

Essen. Op 19.12.2004 rijdt de historische Dueweg gelede 1753 een rondrit vanuit Essen naar Gelsenkirchen Horst, naar Mülheim en het nieuwe traject Oberhausen - Sterkrade. Info: DGEG www.dgeg.de

Freiburg. De Combino's 271-279 staan nog steeds buiten dienst. Het trambedrijf wil ze pas weer inzetten als de betreffende instantie (TAB) zijn goedkeuring heeft gegeven aan de door Siemens voorgestelde reparatie- en aanpassingswerkzaamheden. Om de FVAG (Freiburger Verkehrs AG) tegemoet te komen heeft Siemens 5 Combino's van het type Advanced ter beschikking gesteld. Samen met de eerder genomen maatregelen (o.a. inzet van gereactiveerd oud materieel) lijkt hiermee de uitvoering van de winterdienst, die op 10.10.2004 inging, gered. De Advanced's waren toch al voor Freiburg bestemd, maar deze weigerde na de ontstane problemen de afname.

Hamburg/Hamburg-DB. HHA en S-Bahn. Voor een toekomstige lijn U4 naar Hafens City werd een aantal proefboringen uitgevoerd. Deze lijn takt tussen het Rathaus en de Mönkebergstrasse af van lijn U3. Als in 2005 met de ambtelijke voorbereiding wordt begonnen (onteigeningsprocedures, enz.) kan in 2007 met de aanleg worden begonnen. Een eerste gedeelte komt dan in 2009/2010, de gehele lijn in 2011, in dienst. Overigens is de financiering nog niet geregeld. Door de DB werd een alternatief aangedragen in de vorm van een aftakkende S-Bahnlijn ten noorden van Veddel (S3). Als er ooit een S-Bahn richting Ahrensburg komt is een lijn Stade - Harburg - Veddel - Hafens City - Jungfernstieg - Hauptbahnhof - Ahrensburg mogelijk.

Hamburg-DB. S-Bahn Hamburg. Op 13.11.2004 organiseert de

Historische S-Bahn Hamburg e.V. een romantische avondrit met een hapje en een drankje. Info: www.historische-s-bahn-hamburg.de

Heidelberg. De twee rijtuigen van de onderste sectie van de kabelspoorlijn werden op 25.4.2004 voor sloop afgevoerd. Bij het Oostenrijkse bedrijf Swoboda worden twee nieuwe rijtuigen gebouwd. De twee historische rijtuigen van het boventraject gingen naar Garaventa in Zwitserland en worden daar gemoderniseerd. De kabelspoorlijn komt pas begin 2005 weer in dienst.

In juni 2004 ging de eerste schep de grond in voor de nieuwe tramlijn naar Kirchheim. Eindelijk! In Heidelberg takt deze lijn af/aan op het net aan de Römerkreis. Medio 2006 komt de lijn in dienst.

Eind juli 2004 vertrokken de GT6 motorrijtuigen 220 en 227 naar Schöneiche.

Karlsruhe. In aflevering is de serie 901-915, tweesysteem motorrijtuigen van het type GT8-100D/M-2S. Er werden er zeven bijbesteld: 916-922. Deze worden geleverd vanaf april 2005.

Kassel. In het vorige nummer schreven we o.a. over de nieuwe RegioCitadis trams. Deze hebben een lengte van 37,47 meter. Het is de bedoeling dat men in de spitsen met drie gekoppelde trams gaat rijden. Komende vanuit de regio wordt in Kassel Hauptbahnhof één stel afgekoppeld omdat met zulke lange tramtreinen niet door het centrum mag worden gereden. Ook een dubbelstel met een lengte van ± 75 meter door de voetgangerszone Königstrasse wordt door vele nog te lang gevonden. Het nieuwe materieel wordt onderhouden in de remise Sandershäuser Strasse. Hier wordt het deels ook 's nachts gestald. De rest overnacht aan de eindpunten omdat men voor de bouw van een nieuwe remise nog geen overeenstemming kon bereiken met de DB.

Keulen. Er zijn nog 13 achtassers serie 3200 actief. Vanuit de remises West en Merheim rijden ze nog spitsdiensten op de lijnen 6 en 15 en worden ze ingezet in het stadionvervoer. Eind juli 2007 vertrokken de 3770, 3774, 3777, 3866 en 3872 per spoor naar Konya. In oktober 2004 vertrekken er nog eens vijf naar dit Turkse bedrijf. Het Land Nordrhein-Westfalen financiert de aanleg van de S-Bahnhalte Bonnstrasse in Weiden. Dus mogelijk toch een verlenging van lijn 1 (zie ook HOV/RN 549). De Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) wil actief worden in het regionale treinvervoer. Daar hoort een nieuwe huisstijl bij die men al eens ontwikkelde voor de afgeketste fusie met het trambedrijf van Bonn. Het nieuwe logo is een rechthoek met daarin de letters KVB en een pijl in een cirkel met als hoofdkleur rood. Op 18.5.2004 werd de nieuwe stijl gepresenteerd uitgevoerd op motorrijtuig 5157.

Mannheim-OEG. Oberrheinische Eisenbahngesellschaft. De achtassers 83 en 88 (bouwjaar 1966) werden gesloopt. Eenzelfde lot wacht de 84, 87 en 95.

Mannheim-VRN/DB. S-Bahn Rhein-Neckar. De trajecten vanuit Neckargemünd naar Aglasterhausen, Jagsfeld en Eppingen worden geëlektrificeerd om te zijner tijd onderdeel te worden van het S-Bahnnet.

Reutlingen. In opdracht van het Regionalverband Neckar-Alb werd onderzoek gedaan naar een RegionalStadtBahn. De kosten/baten analyse is gunstig voor een net met een lengte van ± 410 kilometer. In Reutlingen loopt de tramlijn vanaf het Hauptbahnhof via het centrum naar het vroegere Südbahnhof waar een aftakking komt naar Eningen en de lijn zelf doorloopt via Pfullingen en Honau naar Kleinengstingen. Dit traject zou met 750V moeten worden geëlektrificeerd. Voor andere trajecten is meersysteem materieel nodig en bij doorgaande diensten ook hybride materieel met diesel-elektrische tractie. Reutlingen had tot 1974 een trambedrijf. Afwachten of het in een nieuwe vorm ooit terugkeert.

Stuttgart. Op 24.7.2004 werd de kabelspoorlijn naar het Waldfriedhof weer in dienst gesteld. (zie ook HOV/RN 544). Van 19.7.2004 t/m 11.9.2004 was lijn 10 (tandradlijn Marienplatz - Degerloch) in verband met spoorvernieuwing buiten dienst. Er reden bussen. Op 27.11.2004 worden er tussen 13 en 18 uur Nikolausritten gereden op de Oldtimerlijn 23. Inlichtingen bij de Stuttgarter Historische Strassenbahnen e.V., Postfach 104412, 70039 Stuttgart (www.shb-ev.de)

FINLAND.

Helsinki. Een lezer reageert op het bericht in het vorige nummer. De vierassers rijden nog alle diensten op lijn 2. Deze ingekorte lijn

(het traject naar Hagenas verviel) rijdt nu als een ringlijn in het centrum. Lijn 1/1A rijdt alleen op werkdagen en niet in de avonden en niet op zaterdag- en zondag. Lijn 1A is een spitslijn.

FRANKRIJK.

Le Mans. Men heeft voor de 14 kilometer lange nieuwe tramlijn 23 Alstom Citadis lagevloertrams besteld in de korte 30 meter uitvoering. Deze worden geleverd in 2006/2007. Inmiddels is met de aanleg begonnen. Het traject Université – Antarès komt in 2007 in dienst, de aftakking St.Martin – Sablons in 2008/

Marseille. Technische en financiële problemen leiden tot vertraging. Pas in 2007 komen de verlengde lijn 68: Noailles – Les Cailots en de nieuwe lijn Blancarde – Gantès in dienst. De trajecten Place du 4 Septembre en naar Castellanne volgen in 2008. De verlenging van metrolijn 1 vanaf Timone naar Saint Barnabé (La Fouragère) wordt uitgesteld om geld voor de tram vrij te maken.

Op 25.6.2004 kwam er een eind aan het trolleybusbedrijf.

Montpellier. In juni 2004 werd begonnen met de aanleg van lijn 2 (Jacou – L'Orlet). Laatste genoemd punt ligt in de buurgemeente St.Jean de Védas. De lijn met 34 haltes krijgt een lengte van 19,8 kilometer en een eigen depot bij de bestaande busgarage Garosud. In het centrum lopen de routes van de lijnen 1 en 2 voor een deel samen. De halte Corum wordt viersporig aangelegd. De opening is in 2006. Zoals eerder bericht zijn voor deze lijn 24 Citadis 302 trams besteld. Een tram is in veel Franse steden geen "ding" maar een stadsbeeld bepalend designproduct. Zeker in Montpellier waar op lijn 1 donkerblauwe trams rijden met witte zwaluwen. Ter onderscheid krijgen de trams van lijn 2 een bont bloemendecor in de kleuren groen, rood en geel. Inmiddels lopen de voorbereidingen voor de derde lijn zo voorspoedig dat al in 2009 (was 2012) met de aanleg kan worden begonnen. Deze lijn loopt van Juvignac via Mosson en de luchthaven Montpellier Méditerranée naar de badplaats Palavas les Flots aan de Middellandse Zee. Lengte 21 kilometer, 30 haltes. En zo bestaat in 2010 het tramnet uit drie lijnen met een lengte van 55 kilometer. Dagelijks worden op de in 2000 geopende lijn 1 gemiddeld 110.000 passagiers vervoerd. Dat zijn er naar verwachting in 2010 tweemaal zo veel.

Parijs. Alle haltes van lijn T2 werden verlengd waardoor het mogelijk is om met twee gekoppelde trams te rijden.

Toulouse. De verlenging van metrolijn A (Jolimont – Balma Gramont; 2,3 km.) kwam op 20.12.2003 in dienst. Deze VAL-lijn heeft nu een lengte van 12,2 kilometer. Sinds 2001 wordt gewerkt aan een tweede lijn (lijn B). Deze 15 kilometer lange noord/zuid lijn Borderouge – Ramonville met 21 stations verloopt geheel ondergronds. De opening is medio 2007. Het al in 2002 afgeleverde VAL208 materieel voor deze lijn wordt ingezet op lijn A.

GRIEKENLAND.

Diakoptón. Voor de bij toeristen bekende smalspoorlijn (750 mm) Diakoptón – Kalávríta (22,3 km. met drie tandrad gedeeltes) werden bij Stadler vier dieselelektrische tandradtreinen besteld. Een treinstel bestaat uit drie rijkuiten.

HONGARIJE.

Miskolc. Er kwam in de periode juni/juli 2004 nog meer materieel uit Wenen: de E1 motorrijtuigen 4652, 4657, 4658, 4678, 4679, 4684, 4690, 4702, 4703, 4705, 4708.

INDIA.

Delhi. Op 31.3.2004 werd de metro nogmaals verlengd tot Ritihala. De op viaducten aangelegde lijn heeft nu een lengte van 21,3 km. (18 stations)

IRAN.

Teheran. Metrolijn 2 werd met 2 km. verlengd tot in het centrum. Een verdere verlenging (8 km.) is in aanleg. Een Chinees consortium gaat de 21 km.lange oost/west metrolijn 4 aanleggen.

ITALIË.

Bologna. Wij lazen een persbericht met de mededeling dat de gemeente en het regiobestuur van Emilia Romagna overeenstemming hebben bereikt over het tracé voor een toekomstige metrolijn. In november 2004 wordt een uitgewerkt plan gepresenteerd. En wij maar denken dat dit plan van tafel was.

Parma. Met steun en subsidies van allerlei overheden wordt een plan uitgewerkt voor de aanleg van een 12 kilometer lange metrolijn tussen het station en de universiteit.

Turijn. Inmiddels is er genoeg tweerichting materieel beschikbaar voor lijn 4. Alle diensten rijden nu tot Cascinette en lijn 4/ tot de keerlus Derna verviel. Vanaf Cascinette wordt lijn 4 met nog eens 2 kilometer verlengd tot Falchera. Een duur stukje door de aanleg van een tunnel onder de spoorlijn naar Milaan. Als deze verlenging in dienst komt heeft lijn 4 een lengte van 18 kilometer.

POLEN.

Krakow. Uit Wenen kwamen de E1 motorrijtuigen 4461, 4462, 4645, 4648, 4651 en de c3 aanhangrijtuigen 1101, 1173, 1175, 1180, 1198, 1254, 1256, 1258, 1263.

PORTUGAL.

Estoril. Op 7.6.2004 kwam, een half jaar later dan eerder bericht, een 1,3 kilometer lange monorail in dienst. Deze geeft een verbinding met de CP voorstadslijn Lissabon – Cascais.

Lissabon. Op 15.5.2004 werd de blauwe metrolijn verlengd vanaf Potinha tot Amadora Est. Gewerkt wordt aan een verlenging Baixa – Chiado – Santa Apolonia. Dit traject naar het central station van Lissabon komt in 2005 in dienst.

Sintra. Op 4.6.2004 kwam het in 1974 opgeheven traject Ribeira – Estafanica weer in dienst.

ROEMENIË.

Arad. In mei 2004 werden nog eens 11 T4D motor- en 3 B4D aanhangrijtuigen overgenomen uit Halle. Voor de nummers: zie bericht Halle in HOV/RN 548.

Iasi. Aan de gevarieerde collectie materieel werden vier uit Augsburg overgenomen GT4 stellen toegevoegd (406+456, 408+458, 409+459, 410+460). In totaal beschikt men nu over 62 GT4's afkomstig uit Augsburg, Halle en Stuttgart. Het uit Basel overgenomen materieel kreeg de nummers 148 -153. En dat twee maal omdat naar Roemeens gebruik de motor- en bijbehorende aanhangwagens dezelfde nummers hebben. De komst van de Be8/8 motorrijtuigen 711-714 en 717 uit Bern werd uitgesteld. In verband met de Combino problemen in Basel gingen ze voor een periode van zeker twee jaar naar Basel. Wel arriveerden in juni 2004 uit Bern de vierassige motorwagens 627, 629, 630 en de vierassige aanhangwagens 330, 332 en 334. Alle Timis motorrijtuigen werden gesloopt. Alleen de 323 ontsnapte aan dit lot en wordt museumtram.

Oradea. De uit Dresden overgenomen T4D+B4D tramstellen kregen de nummers 33-36 (motor- en aanhangwagen hetzelfde nummer). De aanhangwagens vervangen eerder uit Magdeburg overgenomen exemplaren. Een voor die tijd al aanwezig motorrijtuig 33 (ex Magdeburg 1206) kreeg het nummer 37. In september 2004 kwamen uit Dresden nog eens 7 T4D motorrijtuigen en 11 B4D aanhangrijtuigen. Zie voor de nummers bericht Dresden.

Sibiu. Sinds januari 2004 is dit kleine trambedrijf gedurende een aantal maanden buiten bedrijf. Er zijn problemen met de wielbanden van de ex Genève motorrijtuigen. Van de nood een deugd makend vervangt men ondertussen wat sporen door betere.

SPANJE.

Madrid. In HOV/RN 549 schreven we over een bestelling van 252 metrolijnrijtuigen serie 9000 bij Ansaldo Breda. Maar de TFM (Transportes Ferroviarios de Madrid) bestelde meer. Bij het consortium CAF, Bombardier, Siemens werd ook materieel besteld (446 rijkuiten; series 3000 en 8000). Bij Alstom werden 70 Citadis LRV (Light Rail Vehicles) trams besteld voor de nieuwe "Metro Ligero" lijnen waarover wij schreven in HOV/RN 547. De één zal het trams noemen, een ander licht metro materieel. Het wordt geleverd in 2006/2007.

Valencia. Na de terugkeer van de 609 en 610 in april 2004, keerden in mei 2004 ook de motorrijtuigen 612 en 614 terug naar Erfurt.

THAILAND.

Bangkok. Na een proefbedrijf kwam op 3.7.2004 de eerste metrolijn Hua Lampong – Bang Sue (20 km.) in dienst. Zoals eerder bericht leverde Siemens hiervoor 19 driedelige metrotreininstellen. Het is het begin van een net dat uiteindelijk een lengte moet krijgen van 110 kilometer.

TUNESIË.

Tunis. In 2002 schreven wij over een verlenging van lijn 1 in zuidelijke richting naar El Mourouj die in 2005 in dienst zou komen. Dat wordt 2006. En niet als een verlenging maar als een nieuwe lijn 6, aan te leggen door Alstom die hiervoor ook 30 Cita-

dis lagevloer trams levert. Behalve een voorstadspoorlijn en een busnet exploiteert de SML (Société du Metro Léger) sinds 1985 ook een tramnet dat tegenwoordig een lengte heeft van 32 kilometer (5 lijnen). Hiervoor beschikt men over 134 Duewag/Siemens hogevoermotorrijtuigen van het type Stadtbahn Hannover. Men wil het tramnet de komende jaren belangrijk uitbreiden. Omdat het huidige systeem redelijk overbelast is en veel hinder ondervindt van het explosief toegenomen autoverkeer zijn er ook plannen voor een metro.

TURKIJE.

Istanbul. De tramlijn Eminönü – Zeytinburnu werd op 30.5.2004 van hogevoerlijn aangepast tot lagevloerlijn. Ingezet worden de lagevloertrams geleverd door Bombardier, gelijkend op het Keulse type K4000.

Kayseri. Dit wordt mogelijk en volgend Turks trambedrijf. De aanbesteding loopt voor de aanleg van een 17½ kilometer lange tramlijn en 22 trams.

Konya. Eind juli 2004 vertrokken uit Keulen de achtassige motorwagens 3770, 3774, 3777, 3866 en 3872. In oktober volgen nogmaals vijf van deze trams.

VERENIGDE STATEN (USA).

Dallas. De proef met het verlengde motorrijtuig 170 is geslaagd. Door Kinki Sharyo werd deze tram met een lagevloerbak (9,45 m) verlengd waardoor het rijtuig een totale lengte kreeg van 37,80 meter. Men gaat nu vanaf 2006 alle 95 aanwezige trams verlengen plus de nabestelling (20 trams) die in 2005/2006 worden geleverd.

Las Vegas. Na enige vertraging kwam de 6,2 km. lange volautomatische monorail afgelopen zomer in dienst.

Philadelphia. Zoals eerder bericht worden 18 PCC's gemoderniseerd en vernummerd tot 2320-2337. Ze zijn bestemd voor de te heropenen lijn 15. Eind februari 2004 reed de 2320 een eerste proefrit en vanaf april 2004 worden er instructieritten gereden. Een heropening per 13.6.2004 moest worden verschoven naar september 2004 omdat nog niet voldoende materieel beschikbaar was.

Pittsburgh. Op 2.6.2004 werd de interlokale Overbrook lijn Castle Shannon – Overbrook – South Hills Junction (8,85 km.) heropent. Deze lijn moest in 1993 in slechte toestand worden gesloten. De afgelopen vier jaar werd het geheel gemoderniseerd.

Sacramento. Op 11.6.2004 werd de tramlijn vanaf het eindpunt Watt/I-80 met 4,5 km. verlengd tot Sunrise. Uiteindelijk worden er maar 21 Bombardier trams uit San José overgenomen. Een vervolgbestelling bij CAF (40 besteld + 14 optie) wordt niet gedaan.

Salt Lake City. Zoals eerder bericht werden uit San José 29 Bombardier trams overgenomen. Twee hiervan waren er al sinds 2001, de komende maanden volgt de rest.

San Francisco. Lijn N wordt vanaf Caltrain Station King Street via Mission Bay verlengd naar het Caltrain Station Bayshore. Opening: 2005. Dan komt ook de tweede nostalgische tramlijn, lijn E, in dienst.

San José. Na allerlei eerdere aantallen: er gaan 21 hogevoerbombardier trams naar Sacramento en 29 naar Salt Lake City. Op 23.6.2004 werd de "groene" Tasmanlijn met 10 km. verlengd vanaf I-880/Milpitas tot de Alum Rock Road in East San José.

Seattle. Op 31.5.2004 ontstond brand in een treinstel van de monorail. Het systeem werd buiten dienst gesteld.

VIETNAM.

Hanoi. Een Frans consultingbedrijf (waarin o.a. de SNCF en RATP, Parijs) verricht een haalbaarheidsstudie voor een 14½ kilometer lange tramlijn Bac Co (in het centrum) – Nihon. Prognose: 100.000 passagiers per dag. Het resultaat wordt in oktober 2004 wereldkundig gemaakt als de Franse president op staatsbezoek komt. Toeval? Neen. Frankrijk steunt het project met €22 miljoen.

ZWEDEN.

Stockholm. Alle tram-, metro- en voorstadslijnen kregen een lijncijfer voorafgegaan door de letter L voor lokaal- en tramlijnen, P voor voorstadslijnen en T voor metrolijnen. Alleen de museumlijn Norrmalstorg – Djurgården hield het naakte lijncijfer 7.

L-lijnen: (tram- en lokaallijnen)

L12	Alvik-Nockeby (tram, Nockebylijn)
L21	Ropsten-Gåshaga brygga (tram, Lidingölijn)
L22	Alvik-Sickla udde (tram, Tvärbanan)
L25	Slussen-Saltsjöbaden (Saltsjölijn)
L26	Igelboda-Solsildan (Saltsjölijn)

L27	Stockholm Ö.-Kårsta (Roslagslijn, smalspoor)
L28	Stockholm Ö.-Österskär (Roslagslijn, samlspoor)
L29	Stockholm Ö.-Näsby Park (Roslagslijn, samlspoor)

T-lijnen: (metro)

T10	Kungsträdgården-Hjulstra
T11	Kungsträdgården-Akalta
T13	Norsborg-Rupsten
T14	Fruängen-Mörby Centrum (ex lijn 24)
T17	Skarpnäck-Akeshov
T18	Farsta Strand-Alvik
T19	Hagsätra-Hässelby Strand

P-lijnen: (voorstadslijnen)

P35	Bålstra-Nynäshamns Färjeterminal
P36	Märsta-Södertälje Centrum
P37	Gnesta-Södertälje Centrum

ZWITSERLAND.

Basel. Ongeveer de helft van de Combino's rijdt weer en met het BLT- en uit Bern geleende materieel weet men de dienstuitvoering goed te handhaven. Toch is men er niet geheel gerust op dat als men straks een aantal Combino's voor aanpassing/herstel moet missen dat dan kan worden volgehouden. Men kijkt links en rechts rond wat eventueel beschikbaar is en men heeft interesse voor een aantal Duewags uit Würzburg. Van de vijf uit Bern geleende trams deden er tot medio augustus 2004 drie dienst op lijn 1/14. Met slechte wielbanden werden ze toen buiten dienst gesteld. Die van motorrijtuig Bern 711 (Basel intern nummer 351) waren in de remise Wiesenplatz geslepen toen daar op 18.8.2004 brand uitbrak veroorzaakt door kortsluiting in de koelkast van partymotorwagen 602 ("Hayfisch"). Door snel ingrijpen van het personeel en de brandweer konden de meeste trams in veiligheid worden gebracht. Van een hal stortte het dak naar beneden en raakten vier rijtuigen zwaar beschadigd: partymotorwagens Be4/6 602, een drieassige aanhangwagen B3 708 (bj 1933), de "Badwännli", open aanhangwagen B2 1046 en het Berner motorrijtuig Be8/8 711. Geluk bij een ongeluk was dat op het moment van het uitbreken van de brand veel materieel onderweg was waarbij drie historische tramstellen. Een deel van het materieel wordt nu gestald in het gereactiveerde Eglisee.

Bern. Het afstemmen van het plan Tram Bern West (HOV/RN 549) betekent niet dat nu de vervoersproblemen zijn opgelost. Het hoge aantal passagiers maakt een tramverbinding zeer noodzakelijk. Er worden nieuwe varianten onderzocht. De fusie met RBS en Postauto (zie HOV/RN 549) blijkt te complex en is van tafel. De motorrijtuigen Be4/4 627, 629, 630 en de aanhangrijtuigen B330, 332, 334 werden in juni 2004 naar Iasi verzonden.

Genève. In december 2004 gaat niet lijn 17 maar een lijn 15 naar Pont Rouge rijden (Tram Acacias). Planning lijnennet na de opening van de nieuwe tramlijn naar Meyrin/CERN:

lijn 12	Bachet-Plainpalais-Bel Air-Moillesulaz
lijn 13	Palettes-Bachet-Plainpalais-Cornavin-Nations
lijn 14	Augustins-Plainpalais-Cornavin-CERN
lijn 15	Pont Rouge-Plainpalais-Cornavin-Nations
lijn 16	Meyrin-Cornavin-Bel Air-Moillesulaz
lijn 17	Palettes-Pont Rouge-Planpalais-Bel Air-Chêne Bourg

Lausanne. Correctie op het bericht in HOV/RN 549 (met dank aan een lezer). De tandradlijnen LO en LG worden sinds een aantal jaren als M1 aangeduid. De sneltram is lijn M2.

Zürich. Schrijven we eens over de Dolderbahn – en dan gaan we in de fout (HOV/RN549). Dit was tot 1973 een kabelspoorlijn en thans een tandradlijn. Met dank aan een corrigerende lezer. De met een lagevloerdeel ("Sanfte") verlengde 2000-en worden als eerste ingezet op de lijnen 6 en 10. De 7½ meter langere trams bieden op deze drukke lijnen niet alleen meer comfort maar ook meer capaciteit. Twee Cobra's gingen terug naar fabrikant Bombardier war ze worden aangepast voor het rijden in dubbeltraktie.

Zürich-FB. Forchbahn. In aflevering zijn de 13 Be4/6 motorrijtuigen 61-73. Regelmatig worden drie gekoppelde motorrijtuigen ingezet. Zoals eerder bericht beschikken deze rijtuigen maar over één stuurstand. Gesponsord door enkele Zwitserse bedrijven gingen in juli 2004 de BDe4/4 motorrijtuigen 11-16 en vier stuurstandrijtuigen uit de serie Bt 101-108 per schip via de Rijn en de haven van Antwerpen naar Madagaskar. Wat ze er daar mee gaan doen lezen we in Op de Rails (2004-8, blz 301). Na van een generator te zijn voorzien worden ze ingezet op een opgeknapt deel van het niet geëlektrificeerde metersporige railnet op dit eiland.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

NMBS

Reeks 11.8

• De al algemeen bekende geruchten dat de 11.8 na de opheffing van de Beneluxdienst in 2007 de 25.5 gaan vervangen in het goederenverkeer met Nederland worden steeds hardnekkiger. Laten we hopen dat de betrouwbaarheid van deze reeks er dan net zo op vooruit gaat als bij reeks 12. Ook deze meersysteemlocomotieven voldeden niet volledig in de reizigersdienst, maar kennen sinds ze puur in de goederendienst rijden een veel lagere defectenstand. Er gaan voor wat betreft de Beneluxdienst overigens eveneens geruchten dat de NMBS geïnteresseerd zou zijn in de NS-ICR stuurstanden. Wellicht is het beter dit gerucht voorlopig naar het rijk der fabelen te verwijzen, al was het alleen maar om dat deze rytuigen in geen enkel opzicht compatible zijn met de NMBS-standaard.

Reeks 12

• Vanaf 12 december zullen de omlopen van reeks 12 en de Franse locs serie 36000 gecombineerd worden. Hierbij zullen beide typen op plaatsen gaan komen die ze nog niet eerder in de normale dienst gezien hebben. Meer hierover verderop in het nieuws.

Reeks 22

• Nu zouden de Noord-Koreaanse spoorwegen weer geïnteresseerd zijn in de locs reeks 22. Weer een gerucht. Het enige dat erover gezegd kan worden is dat men überhaupt geen zaken zou moeten doen met dergelijke landen. Liever naar de sloop!

• In praktijk wordt de slag Blankenberge-Turnhout niet gereden door een 22 of 25. De loc die voor deze dienst bedoeld was, rijdt meestal trein 7892/8894 Braine le Comte-Schaarbeek v.v.

Reeks 25.5

• Op 30 september botste de 2554 als losse loc te Roosendaal op een DD-IRM treinstel. Zowel treinstel als loc raakten zwaar beschadigd. Ondanks de zware averij wordt de loc vermoedelijk toch hersteld vanwege loctekort.

Reeks 27

• Al eerder werd gemeld dat deze locs aangepast gaan worden voor het rijden met de M6-stuurstandrijtuigen, eventueel in vaste samenstelling met automatische koppeling (hoewel hier niets meer van vernomen is). Wat wel duidelijk lijkt, is dat de locs hierbij voorzien gaan worden van de bediening conform de I11 stuurstanden en de locs reeks 13. Hiermee lijkt helemaal een fysieke scheiding in inzet tussen de reeksen 21 en 27 een feit.

Reeks 45

• De 4510, die bestemd was voor de ombouw tot meetrijtuig, blijkt naar Saint Ghislain gegaan te zijn. Het vorm nu een onderdelenbank voor het TSP in de wagenwerkplaats aldaar en de motorwagen zou aangekocht zijn, maar dit is nog niet zeker. De eerder genoemde ombouw lijkt in elk geval dus van de baan.

Reeks 51

• Er vertrokken medio september weer drie locomotieven naar Italië, eerst de 5104 (naar Ventura) en daarna de 5175+5182. Eerstgenoemde is verkocht aan een andere spoorondernemer die ook de naam Ventura draagt, de tweede aan Esposito, ook een aannemer in Italië.

• Bij de naar Montzen verhuisde locs was de 5178 nog vergeten. Alle locs reeks 51 die in Antwerpen stonden, staan nu in Montzen op museoloc 5166 na.

Reeks 62

• Door een wat ongelukkige combinatie van vakantie en deadline moet uw redacteur concluderen dat er wat foutjes zijn geslopen in de vorige editie, waarvoor welgemeende excuses. Hierbij een zo volledig mogelijke rechtzetting:

• Op 2 juli 2004 werden de 6248 en 6326 afgevoerd als gevolg van de botsing te Lier op 3 juni jl. Ze werden bij Infra vervangen door de 6292 en 6295, die anders buiten dienst gesteld zouden zijn. De in de vorige HOV genoemde 6271 en 6301 waren al langer afgevoerd (respectievelijk 1 november en 14 december vorig jaar) en de eveneens genoemde 6307 is gewoon nog in dienst. Ook van de 6252 werd de indruk gewekt alsof dit een nieuwe schrapping zou zijn: deze loc was echter ook al genoemd als af-

gevoerd, en wel op 1 maart dit jaar.

• In de loop van juni werden in 'parc' (terzijde) gesteld: 6204, 6221, 6244, 6246, 6250, 6253, 6254, 6256, 6260, 6268, 6277, 6281, 6283, 6294, 6296, 6297, 6299, 6315 en 6331.

• De 6216 en 6288 zijn inderdaad overgeplaatst van Merelbeke naar Kinkempois.

Reeks 77

• Begin oktober waren de locomotieven tot en met de 7847 afgeleverd. De in ons vorige nummer vermelde transfer van de 7825-7830 naar Merelbeke vond plaats op 9 juli, voor wat het waard is.

• Aangezien een aantal wijzigingen aan de oudere locs van de reeks aangebracht moest worden in Antwerpen, reed in de zomer een aantal locs tijdelijk in diensten van andere stelplaatsen.

• Dat B Cargo aan het uitkijken is naar een kleine serie sterkere diesellocomotieven is geen geheim. Dat dit wellicht een sterk opgevoerde variant van de reeks 77 wordt en dat ook het kleurtje wel eens anders zou kunnen zijn, is natuurlijk niet meer dan een gerucht.

SNCF 36000 in België

• Vanaf 12 december worden de omlopen van reeks 12 en de SNCF-serie 36000 geïntegreerd. Hierdoor worden meer treinen door beide types gereden, en (dat is eindelijk weer eens leuk voor de fotograaf) kan voor eenzelfde trein de ene dag een ander type aangetroffen worden dan de andere dag. De actieradius van beide typen neemt fors toe: de locs verschijnen beide op plaatsen waar ze niet eerder in de normale dienst verschenen. Dit geldt zelfs voor reeks 12 in België. De nieuwe omloop omvat diensten naar Aulnoye, Fréthun, Grande Synthe, Lille Délivrance en Somain in Frankrijk en Antwerpen (Noord, Lillo en Zandvliet), Châtelet, Gent, Kinkempois, Monceau, Montzen, Muizen en Ronet in België.

• Naast de 36000'en van de SNCF, die per 12 december aanstaande de diesels serie 67400 verdringen van de verbinding via Quévry naar Mons, zullen dezelfde diesels dus ook vervangen worden van de route via Mouscron en Kortrijk naar Gent. Eind 2004 zullen Kortrijkse machinisten beginnen met hun opleiding op de 36000'en, dus of alles gelijk per 12 december vervangen is, is de vraag. Overigens heeft de SNCF ook proefritten aangevraagd voor toelating op het Nederlandse net. Dit zou dan kunnen zijn om de treinen van Lille naar de Kijfhoek doorgaand te rijden, maar dat is vooralsnog pure speculatie. De verschijning van locs in Montzen en Kinkempois is vermoedelijk het vervangen van de meerdaagse treinen tussen Duitsland en Frankrijk via de Maaslijn. Hierin kunnen zij per trein twee locs vervangen: een reeks 20 tussen Montzen en Châtelet en een klassieke eloc tussen Châtelet en Erquélennes of Jeumont.

DLC

• Het gaat ineens goed met DLC! Vanaf eind september rijdt een nieuwe wekelijkse containertrein tussen Antwerpen Kallo en Duitsland. Vertrek op zaterdag (trein Z 41511) om 10.51 en terugkomst op donderdag in de holst van de nacht. Vanaf november rijdt DLC voorts een nieuwe binnenlandse trein (die echter al vorig jaar aangekondigd was) tussen de aansluiting van Carlam/Arcelor in Châtelet en de Antwerpse haven. Dat is niet het enige goede nieuws voor het bedrijf; de containertrein tussen Antwerpen Berendrecht en Altenschwand wordt ook nog steeds door DLC gereden. Eerder berichtten wij dat van officiële zijde was gemeld dat het contract met DLC niet verlengd zou worden.

Sloopmaterieel

• De op 24 juli naar de sloper afgevoerde 59'ers en 76'ers zijn gesloopt bij Luxfer te Aubagne (Luxemburg). Ook de rest van de 21 76'ers (exclusief de reeds gesloopte 7601 en 7615 en de verkochte 7608 en 7618, welke overigens op 5 oktober richting Nederland vertrokken) zou daarheen gaan, en wel in opzending met goederentreinen. De 7603 is al signaleerd in Monceau, vermoedelijk op doortocht.

Suikerbieten

• De suikerbietencampagne van dit jaar startte op 27 september. Dit jaar is er nog maar één slag naar Moerbeke, die bovendien aan het einde van de middag rijdt. Voor de spoorwegfotograaf is dit een regelrechte domper.

• Een veel grotere domper is dat de voorgenomen sluiting van de lijn 141 naar de suikerfabriek van Genappe inderdaad bewaarheid is: de fabriek is niet meer heropend en de lijn zal dus hetzelfde lot

beschoren zijn. Dat er in mei en juni nog enkele treinen gereden hebben zorgde aanvankelijk voor wat hoopvolle gedachten, die feitelijk op niets gebaseerd waren. Immers: in de zomer worden de voorraden uit de fabriek opgehaald, en dat heeft dus weinig te maken met de nieuwe campagne van het daarop volgende najaar. Zoals gepland rijden de suikertreinen, naast vanaf Brugelette, nu van de fabriek in Statte. In tegenstelling tot wat eerder bericht was, rijden zij via Kinkempois en de lijn naar Leuven en niet via Namen. Ze vertrekken om drie uur uit Statte (op enkele zaterdagen om twee uur) en staan in Kinkempois stil tot het begin van de avond. Het gevolg hiervan is, en het lijkt wel zo te moeten, dat ook deze trein nauwelijks goed te fotograferen lijkt.

Nieuwe dienstregeling

- Vanaf 12 december stoppen er na twintig jaar weer treinen in Schelle. Verder rijdt eindelijk de Duitse ICE van en naar Brussel via de HSL2, en niet meer via de 'langzame' lijn 36.
- De EC 295/296 "Jean Monnet" Brussel-Staatsburg gaat naar Basel doorrijden. Trein 295 rijdt zondag tot en met vrijdag (vertrek Brussel 17.32) en 296 komt aan van maandag tot zaterdag in Brussel (om 12.43). De samenstelling van deze trein: twee rijkuitgen type I6 en een I10-rijtuig van de NMBS en dat is het.... EC 90/91 "Vauban" Brussel-Milaan wordt, zoals eerder gemeld, ingekort tot Brig. De trein rijdt nog altijd dagelijks en de Italiaanse rijkuitgen worden vervangen door vijf I11-rijtuigen en een I6-rijtuig, dus ook hier een volledige NMBS-samenstelling. De EC 96/97 "Iris" is tenslotte zo goed als ongewijzigd. Het is de laatste 'exotische' trein tussen Brussel en Luxemburg: de trein bestaat volledig uit (een zestal) SBB-rijtuigen.

Kort nieuws

- Vanaf eerste Kerstdag tot medio maart rijdt de wekelijkse 'Bergland Express' van TTC weer, ditmaal vanaf Brussel Zuid naar Zell am See. Vertrek 19.12 uur (op vrijdag), aankomst 10.16 uur (op zondag), de trein rijdt via Luik-Verviers.
- In mei 2005 zullen er weer reizigerstreinen gaan rijden via de grensovergang Quévy-Aulnoye. Dit baanvak werd alleen nog door goederentreinen bereden sinds de opening van HSL1, nu zouden er doorgaande treinen Brussel-Aulnoye moeten gaan rijden.
- Vanaf eind september is er een nieuwe bediening bijgekomen te Ruisbroek bij Boom. Naast Prayon Rupel wordt ook de naastgelegen Mouterij Albert per spoor bediend. Het bedrijf heeft een eigen rangeerloce en zal tweemaal per week (maandag en woensdag) ongeveer 22 silowagens van CITA ontvangen. Bediening gebeurt eenmaal 's morgens (brengen) en eenmaal 's middags (halen). De "graan" wagens werden tot voor kort gelost op de koer van station Boom.
- Het Duitse deel van de Vennbahn, bij Büllingen de grens over naar Losheimergraben, is vanaf begin oktober opgebroken. In 2000 werd de lijn, net als het stuk Raeren - Sourbrodt van de Vennbahn, gesloten vanwege gebrek aan onderhoud. Een nieuwe exploitant of niet vervoer werd niet gevonden. Op 9 oktober werd, vermoedelijk dan nu écht voor het laatst, gereden op het laatste resterende stuk van de prachtige spoorlijnen in de Hoge Venen. De motorwagens 4403 en 4506 reden nog éénmaal van Trois Pons naar Büllingen en Sourbrodt en terug.
- In het investeringsprogramma voor de komende jaren is een op-hoging van de lijn Gent-Eeklo tussen Gent en Wondelgem van de lijst afgevoerd. De NMBS kon niet langer op de financiën voor dit project wachten met het vervangen van de bekende draaibrug te Gent Muide: er komt nu gewoon een nieuwe brug en de lijn zal gelijkvloers door dit drukke deel van de stad blijven lopen.
- Op 20 september was er een extra werkweekende aan de brug bij Moresnet omdat een week eerder het allerlaatste brugdeel door een defect aan de kraan niet vervangen kon worden. Op de 20^e ging het wel goed, waarmee de hele brug nu vernieuwd is. In het weekeinde van 3 oktober werd de brug feestelijk "geopend". In 2005 begint de elektrificatie van het traject Montzen-grens.
- Het "Belarus" rijtuig dat in de Jan Kiepura meerijdt is natuurlijk geen Bulgaars rijtuig zoals vermeld in de vorige editie, maar een Witruissisch rijtuig. Uw redacteur weet dat wel, maar let ook wel eens niet goed op.... De trein gaat overigens vanaf 12 december via Keulen Hbf. rijden, waardoor de dienstregeling in België iets wijzigt.
- Op 11 oktober kwam dispoloc 189 989 met een goederentrein vanuit de Kijfhoek België binnen na enkele dagen getest te zijn in

Nederland. Mogelijk, maar dat is alleen naar aanleiding van wat geruchten, wordt de loc bekeken of getest voor B Cargo.

- Meer details over de nieuwe structuur van B Cargo en het meerjarenplan van de NMBS vanwege tijd- en plaatsgebrek hopelijk in de volgende editie...

DUITSLAND

♦ Eind september 2004 maakte het Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) en het Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe bekend dat de treindiensten Essen-Hagen-Siegen (RE 16 en RB 56), Hagen-Siegen (RB 91) en Essen-Hagen (RB 40) voor de periode tussen december 2007 en december 2019 wordt aanbesteed.

♦ De deelstaat Brandenburg deed een aanbesteding voor de lijn Berlijn-Lichtenberg – Küstrin-Kietz (- Kostrzyn, Polen) voor de periode 11 december 2006 tot en met 13 december 2014.

Infrastructuur

♦ De DB wil mogelijk een aantal grote bouwprojecten, zoals de opwaardering van het noordelijke gedeelte van de lijn München – Ingolstadt – Neurenberg en de rechtstreekse aansluiting van de hogesnelheidslijn uit Frankfurt op het *Hauptbahnhof* van Keulen, niet uitvoeren. De spoorwegmaatschappij vindt het financieel niet verantwoord, hoewel het aandeel van de DB in de uiteindelijke kosten gering is.

♦ Op 11 september 2004 werd het reizigersvervoer op de spoorlijn Stolberg Hbf – Eschweiler – Weisweiler hervat. Over deze verbinding reed op 28 mei 1983 de laatste reizigerstrein. De treinen rijden in een halfuurdienst; de gereactiveerde lijn maakt deel uit van het Eurogiobahn-netwerk, dat tot Heerlen reikt.

♦ Het traject Meißen – Döbeln – Leipzig kwam op 21 augustus 2004 weer in bedrijf. Deze spoorlijn was tijdens de wateroverlast van augustus 2002 op een groot aantal plaatsen beschadigd door het water uit de Mulde. Tegelijk met de herstelwerkzaamheden werd de lijn gemoderniseerd, waardoor de treinen tussen Meißen en Döbeln tien minuten minder nodig hebben dan voor de watersnood. In december 2004 zullen de beperkingen van de treindienst tussen Schöna en Pirna tot het verleden behoren. De herstelwerkzaamheden aan het door het water uit de Weißeritz getroffen station van Dresden duren zeker nog tot het einde van 2005.

♦ In Saarbrücken is op 11 oktober de bouw van een werkplaats gestart, waar zowel locomotieven als goederenwagons onderhouden gaan krijgen. De werkplaats krijgt een oppervlakte van 5100 vierkante meter.

Materieel

♦ Railion Deutschland is voornemens de onderhoudsintervallen van enkele series elektrische locomotieven te verlengen tot 40.000 kilometer. Daartoe wordt een onderzoek gedaan, waarvoor met 150 locomotieven van de series 139/140, 151 en 155 wordt geëxperimenteerd. Voor de series 139/140 en 151 betekent dat 8.000 kilometer langer zonder klein onderhoud, voor de 155 zelfs 16.000 kilometer.

♦ Baureihe 111: Loc 111 072 werd in oktober 2004 tijdens een revisie in het verkeersrot geschilderd, waardoor op reclameloc 111 030 na de serie 111 nu een qua kleur uniform park vormt.

♦ Baureihe 141: De laatste 141 van het Betriebshof (Bh) Trier, de 141 063, is in de loop van de maand september buiten dienst gesteld. De verwachting is dat de inzet van de kleine Einheitsloks vanuit Dortmund en Kiel in december eindigt. Ook de vooruitzichten voor de laatste in München gehuisveste loc (de 141 366) zijn niet gunstig. Deze loc wordt in de herfst van 2004 nog ingezet tussen Murnau en Oberammergau om een treinstel serie 426 vrij te maken. Als deze inzet is afgelopen, zal waarschijnlijk ook voor deze loc het doek vallen en dus ook voor de inzet van 141-en vanuit München. Het laatste Bh waar vanuit 141-en rijden, zal dus Braunschweig zijn.

♦ Baureihe 146.1: De eerste twee van acht elektrische locomotieven serie 146.1 voor het *Betriebshof* (Bh) Freiburg kwamen op 26 augustus op hun nieuwe thuisbasis aan. De locs zijn bestemd voor de treindienst Offenburg – Basel, waar ze locs serie 111 aflossen. Deze verdringen op hun beurt weer de serie 110 van de *Schwarzwaldbahn* Offenburg – Konstanz.

♦ Baureihe 151: Op 30 september kwamen in Venlo (Nederland)

twee duo's 151 onzacht met elkaar in aanraking. De locs 151 090 en 151 117 raakten hierbij zwaar beschadigd.

◆ Baureihe 171: En toen waren er nog maar drie! De 171 008 werd per 28 september uit de dienst genomen. Resteren de 171 002, 003 en 005.

◆ Baureihe 181.2: Het onderhoud van deze bicourante locs is per 1 oktober 2004 overgegaan van Bh Saarbrücken naar Bh Frankfurt/Main. Hierdoor raakte Bh Saarbrücken haar laatste elektrische locomotieven kwijt. De inzet van de 181.2 veranderde niet.

◆ Baureihe 185: Twee elektrische locomotieven serie 185 reden in augustus toelatingsritten in Oostenrijk. Tien 185-en hadden eerder dit jaar al een beperkte toelating tot dit land gekregen. Als de serie 185 onbeperkt wordt toegelaten op het net van de ÖBB eindigt de inzet van de serie 140 in Oostenrijk.

◆ Baureihe 218: Loc 218 902 (de voormalige gasturbineloc 210 002) werd eind september als laatste van de onderserie 218.9 terzijde gesteld. Ter nagedachtenis aan de serie 210 werd op 2 oktober 2004 in Braunschweig een parade georganiseerd, waarbij alle nog voorhanden machines waren te zien. De 218 905 en 908 waren eerder dit jaar in Magdeburg gesloopt.

◆ Baureihe 425: Treinstel 425 029 krijgt in de werkplaats Halle-Ammendorf van Bombardier magneetremmen ingebouwd. Dit is een ingrijpende operatie, omdat naast nieuwe draaistellen delen van het chassis moeten worden aangepast en ook de software een modificatie moet ondergaan. Als de verbouwing gereed is zal het treinstel aan een uitgebreid testprogramma worden onderworpen, om zo vast te stellen of de magneetremmen de oplossing zijn voor de remproblemen van de treinstellen in natte jaargetijden.

De serie 425 gaat vanaf de nieuwe dienstregeling tussen Bremen en Nordenham rijden.

◆ Baureihe 627.1: In de vorm van de 627 102 is het eerste dieselmotorrijtuig van de tweede serie prototypen 627/628 uit dienst genomen. Van de serie 627.1 zijn in 1981 vijf stuks in dienst gesteld; van de tweedelige versie 628.1 zijn in hetzelfde jaar drie exemplaren geleverd.

Privatbahnen

◆ De AKN Eisenbahn (AKN) rijdt vanaf 12 december door tot het *Hauptbahnhof* van Hamburg. Op dit moment eindigen de treinen van AKN in Hamburg Eidelstedt. De AKN bouwt een aantal dieseltreinstellen serie VT 2^E tot hybride treinstel, zodat deze elektrisch door de S-Bahntunnel kunnen rijden.

◆ Arriva heeft het aandelenpakket in de Regentalbahn van de deelstaat Beieren overgenomen. Hierdoor heeft het Britse bedrijf een belang van 76,9 procent in de groep, waartoe onder andere de Regental Bahnbetriebs-GmbH (RBG) en de Vogtlandbahn (VBG) behoren. Arriva nam eerder dit jaar al negentig procent van de Prignitzer Eisenbahn (PEG) over. Naar verluidt betaalt Arriva een bedrag van zestig miljoen euro. Ter vergelijking: voor het belang in PEG werd slechts een tiende van dit bedrag op tafel gelegd.

◆ Connex-dochter Regiobahn Bitterfeld (RBB) en de particuliere Poolse spoorwegonderneming Chem Trans Logistic Rail (CTL Rail) gaan meerdere keren per maand bloktreinen met raapzaadolie rijden. Deze treinen zijn afkomstig uit de omgeving van Posen en hebben Bitterfeld als eindbestemming. Tot Guben staat een loc van CTL Rail voor de trein; vervolgens neemt een G1206 van de RBB het laatste stuk voor haar rekening.

◆ De aanbesteding van het Nordost-Hessennet (het regionale reizigersvervoer op de lijnen Göttingen – Eichenberg – Kassel, Kassel – Bebra – Fulda, Bebra – Eisenach en Göttingen – Eschwege – Bebra) is gewonnen door de combinatie Hamburger Hochbahn/Hessische Landesbahn. Het contract loopt van december 2006 tot en met december 2016.

◆ De Mitteldeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (MEG) test dit jaar drie loctypen als alternatief voor de thans in gebruik zijnde *Ludmila's* (ex DB serie 232), waarvan de MEG drie exemplaren in bezit heeft. Het spits werd afgebeten door de 250 002 ("Blue Tiger") van Bombardier.

◆ Voor de Nord-OstseeBahn (NOB) wordt in Husum een werkplaats gebouwd. Deze vergt een investering van twaalf miljoen euro en gaat werk bieden aan dertig mensen. In de werkplaats zal het materieel dat vanaf december 2005 ingezet gaat worden op

de verbinding Hamburg – Westerland (de zogenaamde Marschbaan) worden onderhouden.

◆ De Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft (PEG) heeft één van haar twee Krokodillen overgedaan aan de Pfalzbahn, die met deze E 94 051 (de voormalige *Denkmallok* van de stad Singen) toeristische en goederentreinen wil rijden. De E 94 051 heeft nimmer voor de PEG gereden.

FRANKRIJK

Elektrische locomotieven

• In de periode sinds de vorige opgave werden de volgende locomotieven afgevoerd: 6506, 6508, 6515, 6516, 6521, 6522, 6523, 6527, 6531, 6532, 6543, 6547, 6557, 6567, 8559, 20204, 20207, 25111, 25524, 25545, 25548 en 25577. Naast een tweede afvoergolf voor de zesassige 6500'en valt op dat men blijkbaar nu eindelijk begonnen is met de planmatige afvoer van de oude meersysteemlocs serie 20200. In principe zijn zij overbodig nu de serie 37000 compleet is. Overigens bleek de eerder gemelde brandschade van de 6555 dermate mee te vallen, dat deze loc ondanks de Zwaard van Damokles-status van deze serie weer hersteld is.

• Loc 25253, nog maar recentelijk vernummerd na aanpassing voor trekduwverkeer met 160 km/u, werd met schade afgevoerd. De loc werd vervangen door een nieuw omgebouwde loc: de 25257, ex 25225.

• De 16769 werd opnieuw in dienst gesteld, zijn recente afvoer berustte op een intern misverstand bij de SNCF. Ook weer in dienst is de 9641, één van de twee 9600'en die werd gebruikt voor de TGV-Pendel maar onlangs aan de kant werd gezet. De loc dient ter vervanging van de door brand beschadigde 9604, die zal worden afgevoerd.

• Vernummerd werden de 36236-36238 en 36241 in 36336-36338 en 36341. Hiermee is de aanpassing van vijf 36200'en (geschied voor Italië) om ook de vrachtautotreinen te kunnen rijden voltooid.

• Nieuw afgeleverd werden de 37000'en tot en met de 37029. Hiermee is de levering van deze serie voltooid, tenzij de SNCF besluit nog meer van deze meersysteemlocomotieven voor de goederendienst aan te schaffen. De als dertigste 37000 bedoelde loc werd uiteindelijk uitgevoerd als 'Prima 6000' en kreeg het nummer 47001. De levering van de serie 27000, die tijdens de levering van de 37000'en stil lag, zal nu worden voortgezet.

Diesellocomotieven

• De volgende diesellocomotieven werden aan de kant gezet sinds de laatste opgave in HOV/Railnieuws: 63006, 63062, 63211, 66064, 66089, 67066, 68007, 68036, 68045, 68046, 68065, 68067, 68082, 68532. De 68029, 68048 en 68060 werden voorts buiten dienst gesteld en zullen ook afgevoerd worden.

• Vernummerd na remotorisering werden de 66441, 66461, 66466, 66477 en 66505 in 69441, 69461, 69466, 69477 en 69505 (zie hierna) en tevens de laatste 72000'en in 72100 (zie eveneens verderop in dit verhaal). De eerder afgevoerde 67062 en 76013 werden, volgens planning, verbouwd tot LGV-hulploc en vernummerd in 67274 en 67275. Ter herinnering: laatstgenoemde is de laatste van 67000 tot 67200 verbouwde loc.

Remotorisering serie 66000/66400

• Hoewel de eerste – op proef – geremotoriseerde loc van deze familie de 66235 was, is de serieombouw gestart met de serie 66400. Aan het einde van de zomer waren reeds vijf locs van deze serie geremotoriseerd, gereviseerd en voorzien van de FRET-kleurstelling: 69441 (ex 66441), 69461 (66461), 69466 (66466), 69477 (66477) en 69505 (66505). Waarom verder niets vernomen wordt van de 66000'en of waarom de 66235 nog altijd niet officieel vernummerd is, is volstrekt onduidelijk. Het enige dat is opgevangen, is dat de te verbouwen 66000'en niet vernummerd worden in 69000, maar in de serie 60000.

Remotorisering serie 72000

• Het voorzien van dertig 72000'en van nieuwe motoren, de nieuwe 'en voyage'-livrei en een nummering in de serie 72100 is voltooid. Op 9 juli werd de 72080 als laatste in dienst gesteld, met het nummer 72180. De hele cyclus is ongeveer volgens de aanvankelijke planning verlopen, en tevens volgens het typische SNCF-principe: als het dan eenmaal loopt, dan loopt het hard. Immers, na de eerste proefloc duurde het lang voordat de serieombouw begon, maar die hele ombouw heeft vanaf dat moment

nauwelijks een jaar geduurd.

Ter herinnering: de volgende locomotieven zijn omgebouwd en vernummerd in de serie 72100: 72021, 72030, 72037-72041, 72043, 72045, 72047, 72048, 72051, 72056-72058, 72060, 72063, 72066, 72068, 72072, 72075-72080, 72082, 72086, 72089, 72090. Al deze locs zijn in dienst vanuit depot Chalindrey, waarvan de 72139, 72156, 72168, 72176 en 72177 voor de TER-diensten en de rest voor Grande Lignes.

- Direct na het afronden van de remotoriseringen, zijn de 'gewone' grote revisies van deze locomotieven voortgegaan. Alle negentien niet geremotoriseerde 72000'en van Grande Lignes (die allen vanuit Nevers rijden) krijgen een grote revisie met levensduurverlenging. Zij worden hierbij natuurlijk ook geschilderd in de 'en voyage' schildering. De eerste was de 72049, tevens de eerste loc van Nevers in de nieuwe kleurstelling. Met het uitvoeren van deze revisieronde lijkt het enige deel van deze serie dat echt op kortere termijn bedreigd is de locs van FRET te zijn. Verder, als alles doorgaat als gepland, blijven alleen nog de 72028, 72070, 72071, 72081, 72084, 72087 en 72091 over in de tot voor kort zo karakteristieke blauwe Arzens-schildering.

Serie 62400

Uiteraard zijn veel Nederlanders geïnteresseerd in het wel en wee van "onze" 2400'en. Helaas; we lijken wel de enige: noch de Franse liefhebber, noch de Franse 'vak'pers, noch VFLI Cargo lijkt bereid of geïnteresseerd ons te voorzien van actuele info. Op een boel terreinen blijft het dus gissen. Feit is wel dat onlangs de locs 1 en 2 van Lafarge zijn opgedoken op het VFLI-terrein te Petit-Roselle bij Merlebach. Deze locs werden al een paar jaar geleden bij de SNCF buiten dienst gesteld en in gebruik genomen bij één van de steengroeven van Redland Lafarge. Het betreffen de ex NS 2411 en 2425 en zij werden mintgroen geschilderd. Begin 2003 verhuisden zij naar een ander filiaal van Lafarge toen VFLI Cargo de exploitatie van de groeves van Lafarge overnam. Nu zijn ze dus, met onbekende toekomst, weer bij hun voormalige seriegenoten teruggekeerd.

Het opknappen en in VFLI-kleuren (of Fertis-kleuren zoals u wilt) brengen van een handvol 62400'en voor de HSL Oost-aanleg lijkt wel stopgezet. Na een aanvankelijke vlotte start wordt er niets meer gedaan, zo lijkt het. Het omschilderen is bevestigd van de 62413, 62418, 62432 en 62439 en onbevestigd van de 62414.

Treinstellen

- Afgevoerd werd sinds de vorige opgave alleen Caravelle X 4668.
- Nieuw afgeleverd sinds de vorige opgave werden de elektrische treinstellen Z 21601/602, Z 21603/604, Z 24503/504, Z 24505/506, Z 24507/508, Z 24509/510, Z 24511/512, Z 24513/514 en Z 24515/516, de bimodale stellingen B 81505/506, B 81507/508, B 81509/510 en B 81511/512 en de dieselstellen of -motorwagens X 73810, X 73811, X 73812, X 76513/514, X 76515/516, X 76517/518 en X 76519/520. Met deze leveringen is de serie X 73500 compleet met 312 exemplaren.
- Het al eerder afgevoerde stel Z 6118 zou verkocht zijn aan een privé-vervoerder in Roemenië, ten zuiden van Craiova. Er zouden er nog vijf dezelfde weg moeten gaan.
- Ook de drie eerder verkochte Caravelles zijn, in tegenstelling tot wat eerder gemeld was, naar Roemenië gegaan en wel naar het bedrijf Trans B.V. Niet bekend is of het dezelfde firma betreft.

TGV-POS

Eind juli leverde Alstom de eerste twee nieuwe motorrijtuigen voor de TGV-POS (de TGV Est) af. Met de eerste gereviseerde tussenrijtuigen uit een TGV-Reseau-stel werd set 4401 gevormd, die meteen naar Tsjechië vertrok voor duurtreppen op de proefbaan. De TGV-POS motorrijtuigen hebben een Thalys-kop, maar de standaard grijs-blauwe beschildering van de binnenlandse TGV's. Het schijnt echter dat de definitieve kleurstelling van de koppen nog goedgekeurd moet worden.

TÉOZ

Met ingang van 10 januari 2005 zullen de verknutselde TEOZ-Corails gaan rijden van Parijs naar Toulouse (via Limoges-Brive). Uiteindelijk moeten er volgende zomer zeven van dergelijke stammen rijden. Het is het derde traject waarop deze kleurrijke treinen nu te zien zullen zijn.

Feedback

De redacteur Frankrijk hoort graag van u of hij zijn tijd goed besteedt bij het uitzoeken van het Frankrijk-nieuws voor u. Reacties zijn welkom op diesels@xs4all.nl.

GROOT-BRITANNIË

De grootste spoorwegonderneming van Groot-Brittannië, English Welsh & Scottish Railway (EWS) rust haar 250 locomotieven class 66 uit met buitenspiegels, zoals ze doorgaans op vrachtauto's zijn gemonteerd. Het is de eerste keer dat in GB locomotieven van dergelijke spiegels worden voorzien. Ze zijn bedoeld om de machinist bij rangeerbewegingen en wegrijden beter zich te geven op wat om hem heen gebeurt.

ITALIË

De eerste zes van een serie van 200 driedelige "Minuetto"-treinstellen voor de regionale dienst werden door Alstom afgeleverd aan Trenitalia. De stellingen worden verdeeld over zes regio's: Piedmont (40 stuks), Veneto (16), Emilia Romagna (8), Tuscany (20), Campania (19), en Sicilië (40, inclusief 10 dieselvarianten). Op 9 september jl. werden de nieuwelings tegelijkertijd in de stations van Turijn, Venetië, Bologna, Florence, Napels en Palermo feestelijk aan het publiek getoond. Elk treinstel biedt plaats aan 345 passagiers, is 51,9 m. lang en 2,95 m. breed. De elektrische stellingen zijn goed voor een top van 160 km/u; de dieselvversie 130 km/u. De buitenkant van de stellingen is na het schilderen voorzien van een vinyl anti-graffiti-film.

LUXEMBURG

De eerste drie locomotieven van de bestelde serie 4000 kwamen op de laatste vrijdag in september via Wasserbillig het land binnen. Deze machines zijn gebaseerd op de DB-serie 185 en hebben vier stroomafnemers, waarvan er twee smallere sleepstukken hebben voor het Luxemburgse net. De locomotieven dragen de roodgrijze kleurstelling, De rode kleur is feller dan het huidige bordeauxrood van de CFL. In totaal zullen 20 locomotieven worden geleverd. Zoals gebruikelijk waren ze binnen een week in de binnenlandse treinen te aanschouwen. Zodra de toelating naar Frankrijk is geregeld, betekent dit het absolute einde van de oude 3600-en, daar de leaselocomotieven DB 185 niet in Frankrijk waren toegelaten. Tegelijkertijd verscheen het tweede dubbeldeksreinstel van de serie 2200 in Luxemburg. Tijdens het weekend van 18 en 19 september vond in Pétange het jaarlijkse stoomspektakel Peiteng am Dampf plaats. Tijdens het groots opgezette festival reden er vanuit Pétange extra treinen naar Fond de Gras, Rodange, Dippach-Reckange en Esch sur Alzette. Er werd gereden met de stoomlocomotieven AMTF 5, AMTF 8, Cockerill 503, CFL 5519 en de elektrische (museum)locomotief 3608! Ze reden afwisselend met de Prins Henrijiuigen en andere museumrijtuigen. Er reed eveneens een stam Wegmannrijtuigen van de CFL, die op een 'historische' stam na, door de komst van de nieuwe dubbeldeksrijtuigen gaan verdwijnen van het CFLnet.

NOORWEGEN

Op 1 september 1854 reed in Noorwegen de eerste trein en wel tussen Oslo en Eidsvoll. Dat betekent dus dat dit jaar het 150-jarig jubileum van de spoorwegen in dit Scandinavische land op de agenda stond. En daarom reed op 1 september j.l. een trein met genodigden dezelfde route nog een keer. Hiervoor gebruikte men, zoals bij dit soort gelegenheden gebruikelijk is, stoomlocomotieven. Het waren de 17 "Caroline" en 271. Dezelfde dag kwam ook een trein met spoorwegliefhebbers vanuit Hamar naar Oslo. Hiervoor werd de tractie geleverd door NoHab Di3.602 en wederom de 271.

Het daaropvolgende weekeinde, 4 en 5 september, reden diverse extra treinen, waarbij onder andere de (alweer) 271, de 17 en de El 11.2107 hun kunsten mochten vertonen.

In Noorwegen werd het jubileum echter ontsierd door een stammenstrijd tussen diverse verenigingen, waardoor een groot aantal locs op de jubileumfeestiviteiten ontbrak.

OOSTENRIJK

De "Licht ins Dunkel"-loc is niet meer. Taurus 1116.100 is inmiddels in de bekende rode kleur onderweg.

Eloc 1046.024 is verkocht aan de Duitse Eisenbahn-Kurier. Deze zet de loc in voor extra treinen.

De elektrische S-Bahntreinstellen 4020 281-300 krijgen een grijs/rode City-Shuttle beschildering. Deze treinstellen rijden in Wenen.

De groene museumloc 2143.040 werd bij een brand in de motorruimte op 10 oktober 2004 zwaar beschadigd.

ZWITSERLAND

De bij Gsteigwiler, door een botsing zwaar beschadigde motorwagen ABeh 4/4 305 van de **Berner Oberland Bahn**, kwam eveneens in het nieuwe kleurenschema in dienst. Vanwege de vertraging in de aflevering van de nieuwe gelede stuurstandrijtuigen ging het in het vorige nummer genoemde, buitendienst gestelde, materieel pas in september naar Frankrijk.

Door een nieuwe opzet van de materieelomloop zet de **Brienz Rothornbahn** de stoomloks H 1,2 en 5 alleen nog in voor extra ritten. Van de stoomloks H 6 en 7 rijdt er één in de dagelijkse dienst. Het zwaartepunt van de dienstuitvoering ligt bij de nieuwe stoomlocomotieven 12, 14 en 15, ondersteund door 2 van de 3 diesellocomotieven.

Een aantal EuroCitytreinen die door de SBB werd gereden is in juni overgegaan naar **Cisalpino AG** die deze treinen als getrokken treinen exploiteert. Cisalpino AG is een samenwerkingsovereenkomst tussen SBB en TrenItalia. Het gaat om de EC's Canaletto en Cinque Terre. 56 rytuigen werden gerevideerd en verschenen in een elegante zilverkleur en donkergrijze raampartij met een felblauwe band en het Cisalpinologo. In de nabije toekomst zullen meerdere verbindingen volgen,

Bij het jaarlijkse sneeuwruimen maakt de **Dampfbahn Furka Bergstrecke** gebruik van satellietnavigatie waarbij het traject op de centimeter nauwkeurig wordt opgespoord, nadat de oorspronkelijke meetpunten door een groep van de technische universiteit in Karlsruhe werden bijgewerkt naar de laatste bevindingen. Naar aanleiding van een promotierit werd het voor rolstoelgebruikers ingerichte uitzichtrijtuig C2 2353 aan het publiek voorgesteld. Het werd door de Paraplegikerstichting gefinancierd. Eveneens nieuw is rijtuig B4 4229. Stoomlocomotief HG ¾ 4 zal in het jubileumjaar 75 jaar Glacier Express in dienst worden gesteld.

Per december zal de gastronomie door **Elvetino** verzorgd gaan worden in de nachttreinen naar Italië. Hierdoor zal de service in deze treinen kwalitatief verbeteren. Het gaat om de verbindingen naar Rome, Venetië, Lecce en Villa San Giovanni.

Een Frauenfelder transportonderneming eist dat de treindienst van de **Frauenfeld Wilbahn** wordt vervangen door een busdienst, ondanks dat de bovenbouw zich in een uitstekende staat van onderhoud bevindt..

De **Giessbachbahn** viert dit jaar haar 125 jarig bestaan. Het is het oudste tandradspoor in Europa, die ononderbroken in dienst is. De lijn bevindt zich aan de oever van het meer van Brienz naar het 98 meter hoger gelegen hotel. Gereden wordt met 2 drie-assige rytuigen.

De ingebruikname van de nieuwe locomotieven Re 4/4 485 van de **Lötschbergbahn** heeft ertoe geleid dat 3 van de 4 Loks Ae 4/4 buitendienst gingen en één exemplaar als historische lok zal worden bewaard voor het nageslacht. Deze rijdt rond met stickers met opschrift 60 Jahre Ae 415 en de naam van een evenoude modelspoorfabrikant, die de lok in model uitbrengt. De basistunnel is nu voor 95% uitgebroken. De afstand tussen de beide tunnelportalen zal 34,1 km gaan bedragen. Door zachter gesteende bij het naderen van de zuidelijke uitgang, werd de vooruitgang ernstig vertraagd. De via de Gotthardlijn rijdende goedrentreinen rijden uitsluitend met DB loks serie 185. De serie 485 is hier zelden en de serie 425, als opdruklok op de hellingen, niet meer te zien. Het wandelpad langs de zuidhelling is sinds het voorjaar tussen Hohenstein en het Bietschtalviadukt wegens verhoogd steenslaggevaar officieel gesloten. Er kan via een omweg met 200 meter hoogteverschil worden gepasseerd.

In juli heeft de **Luzern Stans Engelbergbahn** bij Stadler drie driedelige lagevloerpendelstuurstandrijtuigen in bestelling gegeven. Totale kosten 17 miljoen Zw.Fr. De eenheden hebben een lengte van 47,6 meter en zijn gelijk aan de Spatz treinstellen. Ze zullen in 2007 gaan rijden met een HGe 101 lok en gemoderniseerde rytuigen type Alpine Liner. Met ingang van 1 januari 2005 vindt U deze berichten onder de nieuwe naam Zentralbahn.

In december aanstaande zal het **Regionalverkeer Bern Solothurn** geen letters meer tonen als lijnvoering. De letters W, J en Z worden resp. 57, 58 en 59. De in het vorige nummer genoemde fusie zal niet verder worden uitgewerkt, alles blijft zoals het nu is.

De lijn Langenthal-Wolhusen van het **Regionalverkeer Mittel-**

land zal na de fusie met de BLS niet overgaan naar de SBB maar naar de BLS. Alle driedelige GTW's RABe 526 zijn afgeleverd. Een aantal drietjes zal van een vierde rijtuig worden voorzien. Vijf jumborijtuigen gaan in NPZ treinen rijden op S4 Bern-Affoltern.

De **Rhätische Bahn** heeft de doorgaande verbinding van de Glacier Express naar/van Davos opgeheven per half oktober wegens de te lage bezettingsgraad. Tegelijkertijd wordt het concept aangepast vanwege de nieuwe opzet van de dienstregeling, die tussen Landquart en Davos alleen nog trek/duwtreinen met Ge 4/4 III zal kennen.

Bij **SBB Historic** verschijnt steeds meer ouder materieel in een historisch verantwoorde outfit. Twee rytuigen EW I A verschenen weer in hun oorspronkelijke groengrijze jas en verchroomd opschrift SBB-CFF. Ze maken deel uit van een binnenlandse sneltrein uit de jaren zestig.

De TGV's rijden in Zwitserland te langzaam! Hoe zit dat? De **Schweizerische Bundesbahn** kwam tot deze ontdekking tijdens testritten op de nieuwe hogesnelheidslijn Mattstetten-Rothrist. Door de begrensde inzet in Zwitserland tot 140 km/u wordt het vermogen evenredig verminderd. Hierdoor kunnen ze de rijtijden van de nieuwe dienstregeling, inclusief stops, niet aanhouden. Door middel van een schakelaar kan de machinist het vermogen wijzigen van 2,8 naar 4 MW om 160 km/u te kunnen rijden. De naar Zwitserland rijdende stellen zullen hiertoe worden aangepast.

Positief nieuws in het nachttreinverkeer. De treinen naar Italië, die jaarlijks 300.000 reizigers vervoeren, zullen door de SBB en TrenItalia in een soort partnerschap worden ondergebracht, daar de komende jaren een aantal verdragen zal eindigen, waardoor 5 slaaprijtuigen en 45 ligrijtuigen vrij zullen komen voor mogelijke verkoop.

Men heeft grote problemen met de veertig jaar oude RBe 4/4 540. Met deze motorwagens worden pendeltreinen in het regionale verkeer gereden. Van de 72 eenheden staan 28 tot 32 eenheden buitendienst. Loks Re 4/4 II van SBB Cargo met een extra rijtuig verzachten het leed. De 500 elektrische locs en treinstellen, die nog langer dan tien jaar mee moeten gaan, krijgen een klimaatvoorziening in de cabines. Met de nieuwe winterdienst verdwijnen 20 halteplaatsen uit het spoorboekje. Daarentegen komen er 17 nieuwe halteplaatsen bij, waarvan 9 voor de nieuwe S-Bahn Zug. Bij verschillende stations, zoals Allaman, Burgdorf werden/worden verbeteringen uitgevoerd aan de bestaande infrastructuur. De gehele spoorlijn Glovelier-Porrentruy ging zelfs van 10 juli tot 8 augustus buiten dienst vanwege de vele nieuwe bouwwerken. Tussen Hettlingen en Henggart (Schaffhausen – Winterthur) kwam het dubbelspoor en de seinpost in dienst. De boorwerkzaamheden aan de noordzijde van de Gotthardbasistunnel bij Intschi gaan voorspoediger door de goede bodemgesteldheid, terwijl problemen waren voorzien.

Na de terugtrekking van de RhB van de Ferrovia elettrica Bellinzona-Messocco heeft de **SEFT** hard gewerkt om dit jaar weer met toeristische treinen op het resterende deel te kunnen rijden. Nadat half april de bovenleiding onder spanning werd gezet, werd in juli tijdens twee, in augustus drie, en in september en oktober twee weekenden gereden.

Begin juli heeft de **Südostbahn** het nieuwe dubbelsporige traject tussen Pfäffikon en het dienststation Hurden officieel in gebruik genomen, nadat deze een maand eerder in dienst kwam.

De **Transports Publics Fribourgoises** heeft van de SOB locomotief Ae 4/4 476 012 (ex DR 142) voor een jaar gehuurd. De lok verhuisde midden juni naar Bulle, zodat de drie overgebleven ex DR locomotieven nu bij een maatschappij dienst doen.

Met de beoogde aflevering in 2006 heeft het **Thurbo Regionalverkeer** negen treinstellen type Flirt voor de lijn Weinfelden-Engen besteld.

Van Thurbo Regionalverkeer ontving **Travys** motorwagen ex MThB ABDe 4/4 16 ex GFM en stuurstandrijtuig Bt 204. Het zal uitsluitend tussen Vallorbe en Le Brassus worden ingezet..

Behalve de Lötschbergbahn is ook **TX Logistik** op de Gotthardlijn te zien. Ze rijdt nu onder eigen beheer treinen met "tonerde", een soort ijzerhoudende aardesoort, containertreinen en autotreinen. In Basel wordt van personeel gewisseld, In Chiasso neemt FS Trenitalia (voor 15% eigenaar van TX Logistik) de treinen over.

SPOORWEGEN BINNENLAND

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

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst
8498	23-08	8632	8621 18-08
8415	06-09	8615	8733 26-08
8499	22-09	9426	8665 03-09
8226	11-10		8734 14-09
			8734 16-09
			8632 21-09
			8735 04-10
			8735 30-09
			8632 05-10
			8615 07-10

De 8621 en 8733 werden op 31-08 in dienst gesteld, waarna de 8621 voor het herstellen van een klein defect naar Onnen ging en de 8733 in Ob Leidschendam beplakt werd omdat in deze stam de 300^e VIRM-bak loopt. Op 02-09 maakte de stam de feestelijke rit van Maastricht naar Zandvoort aan Zee (blz. 218).

Ook de 8665, die op 16-09 samen met de 8734 de afleveringsproefrit 82000/82001 Amersfoort – Den Haag HS maakte en diezelfde dag in dienst werd gesteld, ging voor het herstellen van een defect aanvankelijk nog naar Onnen. Hij sleepte als 89146 ICM 4071 mee naar het Onderhoudsbedrijf, waar de laatste werd hersteld van een storing aan de laagspanning. Beide stellen waren op 17-09 gereed. De 8734 kwam de volgende dag in de dienst van twee ICM-vieren als 73521 naar Utrecht en reed die dag in de 3500. Na in Amsterdam als 73562 te zijn aangekomen, reed de stam als 89251 naar Den Haag.

In de nachten van 19- op 20-08 en 20- op 21-08 werden te Gouda proefritten gemaakt met twee VIRM-treinstellen. Daarbij werd gekeken naar de invloed van de choppers van VIRM-en op de assentellers, die op een gedeelte van het Goudse emplacement zijn geïnstalleerd toen daar ATB NG werd aangelegd ten behoeve van de A32-trams. Proefondervindelijk was in het voorjaar van 2003 vastgesteld dat vele beveiligingsstoringen te Gouda optraden op het moment dat een VIRM daar passeerde. De choppers van VIRM zijn van een andere fabrikant dan die uit IRM. Met het wijzigen van de routes van de treinserie 2000 over het emplacement bleken de storingen uit te blijven. Naar verluidt houden de testen verband met de mogelijke inzet van VIRM in de treinseries 1600 en 1700. Immers, in het oosten van het land bevinden zich ook vele assentellers, die daar zijn geplaatst met het aanbrengen van ATB NG.

In de nachten van 17- op 18-09 en van 18- op 19-09 werden opnieuw proefritten gemaakt met twee VIRM-VI-en. De gloednieuwe 8734 (als 89251 uit Amsterdam overgebracht; zie boven) en de 8651 kwamen als 82161/82162 van de Haagse Binckhorst via Den Haag HS naar Gouda. Na metingen keerden de treinstellen als 82163/82164 terug naar Den Haag. De volgende nacht waren het de 8713 (met defect diagnosesysteem) en de 8651 die in Gouda gezien werden.

Stam 8415 werd op 19-08 afgeleverd door Rb Haarlem met een herstelde vloer en kwam naar Onderhoudsbedrijf Onnen, waar hij werd voorbereid voor de ombouw tot IRM. Op 06-09 ging het stel de grens over.

Al op 23-08 was de 8498, één van de twee vierwagenvellen met extra zitplaatsen eerste klasse, naar Aken gesleept. De 8499 liep in de week van 06-09 in Onnen binnen en vertrok op 22-09 van Sittard naar Aken. De aparte omloop voor beide stellen kwam per 06-09 te vervallen. De tot 8632 verlengde 8498 kwam op 21-09 naar Nederland en werd direct naar Rb Tilburg gesleept (89309) voor het verhelpen van lekkageproblemen.

Een oplettende lezer wees ons er op dat van meerdere VIRM-zeswagenvellen op de ABv3/4 de belijning van de eerste klasse één raam te ver doorloopt. Op de bovenverdieping stopt de afdeling eerste klasse een raam eerder dan de blauwe streep aangeeft. Op de benedenverdieping klopt de belijning overigens wel. Het is overigens nog steeds zo dat van de tot VIRM-VI verlengde 8400-en op de ABv5 de belijning in het geheel niet is aan-

gepast. Op de bovenverdieping wordt een afdeling tweede klasse (die met de grote eerste-klasserammen) van stoelen eerste klasse. Aan de belijning en de klassenaanduiding is niets gewijzigd. Bij VIRM-2/-3 (de 8700-en) zijn geen fouten geconstateerd.

Op 10-09 ontstond te Ede-Wageningen brand in de hoogspanningskast van mBvk 290 8579 van VIRM 9401, onderweg als achterste treinstel van trein 2045. De uitslaande brand richtte zware schade aan in de bak en de belendende (oudste) ABv6 380 8301. Tijdens de bluswerkzaamheden liep het treinpersoneel lichte verwondingen op. De brand zorgde voor grote problemen in de treindienst tussen Utrecht en Arnhem in de vrijdagavondspits, zeker toen trein 42763 te Ede defect raakte en bleek dat de DB-machinist van ICE 129 geen wegbekendheid via de Kippenlijn had. Tevens had de brand een bovenleidingbreuk boven spoor 4 veroorzaakt. Na bijna vijf uur kwamen de 9479 en 9401 als 72045 achter een uit Arnhem gekomen Railion-loc naar Arnhem. Ook voor de 42763 moest een hulploc ter plaatse komen. Nog diezelfde avond sleepte de 8624 de onfortuinlijke VIRM als 89057 naar Revisiebedrijf Haarlem. Pas rond 21.30 uur kon het treinverkeer weer op gang komen. In Haarlem werden beide bakken vervangen door mBvk 290 8571 en ABv6 380 8316, waarvan de eerste juist hersteld was van brandschade (Amsterdam C, 03-05). De 380 8316 maakte deel uit van de 9410, die op 22-09-2003 in Dordrecht ten prooi viel aan brandstichting in ABv 3/4 380 8010.

In mei is RB Haarlem begonnen met het herstellen van de mBvk 290 8529 (ex-8215), ABv 3/4 380 8027 en mBvk 290 8568 (ex-8279), als 8227 eind dit jaar naar Talbot zullen gaan om daar in de nieuwe stam 9427 terecht te komen. De 290 8529 raakte op 17-06-2003 beschadigd bij de botsing met een pantservoertuig te Beilen, de 380 8027 was op 16-10-2000 slachtoffer van brandstichting in een toilet (bij Alkmaar Noord). mBvk 290 8568 was de hoofdschuldige van een eigenaardige brand te Utrecht op 30-10-2000, waarbij de stammen 8201, 8202 en 8279 (waarin de 290 8568 liep) betrokken waren.

In 2002 ontwikkelde Ob Leidschendam een methode om het opnieuw stofferen van banken na viltstift- en graffiti-schade in te perken, met de Zoetermeerlijn naast de deur geen overbodige luxe. Na enige proefnemingen had men een bruikbaar middel in handen, waarmee de banken simpelweg worden overgeschilderd als ze beklad zijn. Overgeschilderde banken zijn eenvoudig te herkennen omdat ze enorm glimmen. Nieuwe graffiti en vervuiling zijn gemakkelijker te verwijderen. Omdat de ervaringen overwegend positief zijn, is besloten de proef uit te breiden, onder andere naar VIRM. Stam 9434 is in één afdeling voorzien van ge-coate zit- en rugkussens. Het treinstel zal zo'n zes maanden gevolgd worden.

Een andere proefneming in vier VIRM-stammen heeft reeds geleid tot invoering ervan. NSR is ertoe overgegaan een veertiende softwareversie van het diagnosesysteem te installeren in VIRM. De nieuwe versie kan meer storingscodes tonen dan het oude.

In stam 9430 wordt een proef uitgevoerd met een verbeterde cabineverwarming. In de koude maanden regent het klachten van machinisten over koude voeten. Om hieraan een eind te maken is een verwarmingselement onder de metalen voetenplaat gemonteerd; in de voetennis zijn er twee geplaatst. Ook deze stam zal enige tijd worden gevolgd.

De nog nieuwe 8728 raakte op 30-09 zwaar beschadigd bij een botsing met NMBS-loc 2554 te Roosendaal. Door nog onopgehelderde oorzaak was de VIRM – onderweg als 2163 naar Vlissingen – op het spoor richting Essen terechtgekomen en bots- te daar frontaal met de 2554, die als losse loc als 44853 onderweg was van Gent naar Kijfhoek. Eerst om twee uur 's nachts stond de 8728 weer op emplacement Roosendaal. De eveneens ernstig gehavende 2554 werd 's nachts door de NMBS opgehaald (91965). Pas op 01-10 om zes uur 's morgens kon het treinverkeer ten zuiden van Roosendaal weer op gang komen. Een mBvk raakte aan de kop zwaar beschadigd en knikte halverwege de bak. Herstel lijkt op het eerste gezicht een moeizame – zo niet onmogelijke – klus. Naar verluidt worden alle bakken van de in Amsterdam verongelukte 8656 in Rb Haarlem in herstelling genomen, zodat echter niets moet worden uitgesloten. De 8728 kwam in de nacht van 01- op 02-10 als 89310 op eigen kracht, maar onder begeleiding van Nedtrain-personeel, naar Haarlem.

De maximumsnelheid bleef beperkt tot 60 km/h; in wissels mocht het niet harder dan 20 km/h. Of in Haarlem een bakwisseling heeft plaatsgevonden met de op 07-10 afgeleverde 8721, is nog niet duidelijk.

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst
2856	25-07	2956	2953 13-08 2953 18-08
2857	12-08	2957	2952 31-08 2952 01-09
2858	02-09	2958	2955 16-09 2955 17-09
2862	13-09	2962	2956 07-10 2956 12-10
2860	06-10	2960	

■ In tegenstelling tot eerdere plannen gingen op 02-09 geen twee Sprinters tegelijk de grens bij Bentheim over, hoewel er wel twee stellen gekoppeld naar Hengelo werden overgebracht op 01-09. De 2862 en 2858 kwamen die dag naar Twente. De 2858 ging na de noodzakelijke werkzaamheden al op 02-09 op transport, terwijl de 2862 pas op 13-09 vertrok.

■ De op 03-08 afgeleverde 2028 (blz. 219) kwam op 13-08 in dienst. De Bk2 van het stel is van binnen grotendeels als nieuw. De wandbekledingplaten in het interieur zijn van een iets ander type dan in de overige Sprintertweetjes. Daar hebben ze een licht gemarmerd motief; in de herstelde 2028 zijn ze egaal (iets donkerder) geel. De afdeling waar de brand heeft gewoed, is voorzien van nieuwe vloerbedekking. Bovendien heeft de Bk2, in tegenstelling tot de overige SGM-tweewagenstellen, getinte ramen zoals Plan V die ook heeft.

■ De nieuwe 2953 werd bestemd voor instructiedoeleinden te Arnhem en kwam op 09-09 als 89211 naar Utrecht. Op 11-09 vertrok het treinstel naar Arnhem. Na afloop van de instructie werd op 06-10 het treinstel als 82160/82161 via Zwolle naar Groningen overgebracht.

■ SGM-treinstel 2029 wordt gebruikt voor een aantal proefnemingen met betrekking tot het geïnstalleerde camerabewakings-systeem. Momenteel nemen de camera's alleen beelden op, maar men onderzoekt meer mogelijkheden. Zo worden er in de 2029 proeven gedaan met een directe verbinding tussen de trein en de wal, gebruikmakend van UMTS-frequenties. Het is dan mogelijk dat surveillancepersoneel in kritieke situaties met een armbandje onopvallend contact maakt met de bewakingsruimte. Ook zou het camerasysteem op basis van geluiden kunnen bepalen dat de beelden van de camera's die in de buurt van het tumult gesitueerd zijn, op de monitoren van de bewakingsmedewerkers te zien zijn. Tevens zou men dan – live – kunnen meeluisteren. Om een en ander te beproeven, werd op 07-10 een tweetal rondjes over de Zoetermeerlijn gemaakt, beide linksom. Na de ritten 82171/82172 en 82175/82176 werd de meetapparatuur op spoor 10 te Den Haag Centraal weer uitgebouwd en kwam het treinstel weer in de normale dienst.

■ Een voor 08-10 geplande uitwisseling van de uit Tilburg komende 2032 met de 2024 ging op het laatste moment niet door. De 2024 moest met een defecte compressor Ob Leidschendam opzoeken; de 2032 bleef vooralsnog in Tilburg en kwam op 11-10 alsnog naar Leidschendam; de 2024 ging die dag naar Tilburg.

Mat '64

■ Plan V 914 ging op 08-09 op proefrit naar Leiden (89165) na de R6-revisie. Dat het bij zo'n proefrit ook wel eens fout kan gaan, bleek wel toen het stel op de terugweg (89166) kort na vertrek uit Leiden stil kwam te staan. Trein 2240 werd – als enige – omgeleid via Schiphol. De 914 ging te Lisse aan de kant en vervolgde met een half uur vertraging zijn weg. De 915 maakte met meer succes de proefritten op 21-09, hoewel daags erna nogmaals een retour-tje Leiden werd gemaakt.

■ De groene 419 kreeg van de Inspectie van Verkeer & Waterstaat geen toestemming om in de huidige beschildering als voorts treinstel van een trein te mogen rijden. Met folie werd in het weekend van 18- en 19-09 een licht vlak op de neuzen van 1 m2 aangebracht. Op 17-09 was nog in de oude uitmonstering gereden. Vanaf 20-09 startte opnieuw een weggleerprogramma met de 419. Tot en met 15-10 werd hetzelfde programma als in het voorjaar gereden. De 419 overnachtte meestal op spoor 26 op het Westelijk Eiland. Na afloop van het weggleerprogramma wordt het treinstel overgedragen aan *Stichting Mat '64*, die zich over de 419

zal ontfemen. Wat de plannen met het treinstel zijn, is nog niet bekend.

■ De op 03-09 voor R6 binnengenomen 919 wordt in Haarlem tevens van botsschade hersteld. Waar de schade is opgelopen, is niet bekend.

■ Medio september werden de beide in Roermond gestalde Plan V's 404 en 432 door Railion naar de sloper in Maastricht gesleept. In aansluiting daarop startte in de week van 20-09 de overbrenging van de op Arnhem Berg gestalde stellen naar Limburg. De 405 en 407 beten op 22-09 het spits af. Op 29-09 kwamen de 430 en 438 als 53843 tussen de 6500 en een aantal Overnight Express-vrachtrijtuigen naar Maastricht. De volgende dag volgde de overbrenging naar de Beatrixhaven (89300) achter de 713. Op 06-10 op gingen de 414 en 421 van Arnhem naar Limburg, eveneens als 53843.

■ Plan T 509 raakte op 22-09 in Vlissingen defect. De tractiestoring en een defect draaistel maakten overbrenging naar Ob Amsterdam op eigen kracht onmogelijk, zodat op 24-09 de 9514 voor het verslepen van het stel werd gebruikt. De stellen kwamen als 89304 in eerste instantie naar Den Haag HS.

■ Op 28-09 ging de 503 defect na als 5027 in Dordrecht te zijn aangekomen. Het stel werd vervangen door de 9404, die in allerijl van trein 2429 werd afgekoppeld. De 503 kon na herstel gelijk voor de 898 en 877 inspringen die door een defecte snelschakelaar van de 877 na trein 5045 in Dordrecht uit de dienst genomen werden. De 877 kwam achter de 502 als 89248 naar Amersfoort Bokkeduinen, waar eerst de syndanioplatten behandeld werden.

■ Het ontasbesten van mat '64 was half oktober ten einde. De speciaal ingelegde treinen tussen Utrecht enerzijds en Ob Amsterdam en Amersfoort Bokkeduinen anderzijds werden geschrapt.

■ Door de korte restlevensduur van Plan V4 – V6 is nog niet zeker of de treinstellen van deze deelseries nog uitgerust worden met nieuwe machinistenstoelen. Thans loopt bij alle materieelsoorten een vervangingsactie van de oude typen stoelen.

■ De 419 maakte in het weekend van 02- en 03-10 enkele ritten naar onder andere Valkenburg, Roosendaal en Kerkrade. Een familiedag in Onderhoudsbedrijf Leidschendam op 09-10 bracht op 07-10 de groene Plan V naar de Zuid-Hollandse plaats, evenals (op 08-10) de 252 en 113 en het Blokkendoostreinstel. De 419 werd tijdens een tussenstop in Utrecht gewassen. Op 10-10 keerde hij via Rotterdam Hofplein terug naar Amsterdam, waarbij een ruim stationnement moest worden ingelast om een verloren koffer uit de trein te verwijderen.

■ Met ingang van het wijzigingsblad van februari 2005 worden vijf treinen met een tweetje Plan V versterkt. De treinen 8816, 6331, 7123, 4422 en 14320 worden alle met één tweewagenstel versterkt. Om dit mogelijk te maken, worden de Plan V's 441, 443, 444, 445 en 452 middels *remcontrolebeurten* langer in dienst gehouden. Aanvankelijk bestond het plan deze treinstellen bij het bereiken van de revisietermijn direct buiten dienst te stellen.

ICM

■ De proefritten met de 4082 gingen ook in september door. Opnieuw werden vele remproefritten tussen Helmond en Horst-Sevenum verreden. Het treinstel overnachtte in Eindhoven. De ritten waren op 23-09 ten einde en 24-09 kwam het treinstel als 82170 naar Onnen. Op 04-10 kwam de 4077 voor een nieuwe reeks proefritten in de Peel van Onnen naar Eindhoven. Tijdens die ritten werd ook 160 km/h gereden. De ritten verliepen blijkbaar bevredigend, want na afloop ervan kwam het treinstel op 13-10 als 89300 naar Den Haag en direct in de reizigersdienst.

■ De *Kinderboekentrein*, ICM 4028, maakte op 27-09 een rit. Als 28340/28341 werd een slag van Utrecht C naar Den Haag C gemaakt. Het was buitengewoon jammer dat het gezelschap kinderen dat op de heenrit had moeten meerijden, niets wist van een spoorwijziging en uiteindelijk per gewone trein naar de Hofstad moest komen...

■ De in 2003 gestarte proef met zandstrooiers op de 4051, 4062 en 4084 is nu uitgebreid met de 4211. Voor deze stellen zijn apart omloopjes gecreëerd, die diensten omvatten in de treinseries 9100 en 7000. Opvallend is dat er twee diensten zijn voor vierwagenstellen.

■ Een fotosessie met zes met folie beplakte treinstellen (4028,

4226, 4238, 4241, 4444, 8733) op 29-09 in de Haagse Binckhorst viel grotendeels in het water omdat door enkele verstoringen vier stellen uit hun geplande omloop raakten.

Plan U

- Op 04-10 bracht Railion-loc 6420 Plan U 119 van de Amersfoortse Vlakakkers naar Onderhoudsbedrijf Zwolle, waar naar verluidt een bezichtiging door een potentiële (buitenlandse) klant plaatsvond. Onder nummer 53585 vond overbrenging naar Zwolle Rangeer plaats. Van daaruit werd Ob Zwolle bereikt.

ICE

- Om op passende wijze de *Denderende Dagen* – tijdens welke voor spotprijzen internationale treinkaartjes gekocht kunnen worden – te kunnen inluiden, liet NS Internationaal op 15-09 een ICE3-treinstel een rit maken tussen Zwolle en Leeuwarden. De 4651 kwam als 800222 van Amsterdam Centraal naar de Watergraafsmeer, onderging een reinigingsbeurt en werd als 800358/800359 via Amsterdam Arena naar Zwolle gestuurd. Met reizigers ging het als 28359 naar Leeuwarden, van waaruit als 28360 naar Wolvega werd teruggekeerd. Na een oponthoud van tien minuten werd als 28362 naar Leeuwarden teruggedreden; onder nummer 28363 werd Zwolle weer bereikt. Het lege treinstel werd als 800363 overgebracht naar de Watergraafsmeer.

Serie 1300

- NSR heeft met ACTS een overeenkomst gesloten waarbij de laatste het transport van de nog in Roosendaal verblijvende locomotieven serie 1300 naar sloper HKS in de Amsterdamse Westhaven verzorgt. De transporten geschieden via Rotterdam Noord Goederen, alwaar bij het depot van de SSN compressoren en stroomafnemers verwijderd mogen worden voor hergebruik in de 1200-en van ACTS. De eerste rit van Roosendaal naar Rotterdam vond plaats op 13-09 met de 1306 en 1310; twee dagen later werden beide locs naar Amsterdam vervoerd. Als remrijtuigen fungeerden vier rijtuigen van Herik Rail, terwijl in het konvooi ook een reeks 67 van ACTS voor de beremming werd meegenomen. Trein 87203 werd bij Harmelen Aansluiting abusievelijk richting Utrecht gestuurd, zodat met een behoorlijke vertraging de Amsterdamse Westhaven werd bereikt.

- Op 27-09 gingen de volgende twee locs naar de sloper. Achter de 1255 reden de 1305 en 1309 naar Amsterdam, waarbij de 6703 en de vier rijtuigen van Herik opnieuw meereden voor het remgewicht.

- Op 08-10 werden de laatste twee locs uit Roosendaal opgehaald. De 1311 en 1313 kwamen die dag naar Rotterdam Noord GE, waar ze op 09- en 10-10 – onbereikbaar voor het publiek – figureerden op open dagen van de Stoom Stichting Nederland. Op 11-10 werden de locs door de 1254 en 6702 naar Amsterdam gereden.

- Opvallend is dat de cabines van de 1300-en het terrein van HKS weer verlaten en per vrachtwagen naar een nog onbekende bestemming gaan.

- De 1315 is aan de Werkgroep 1501 geschonken.

- Df 92-37 003 werd op 06-09 door museumloc 1302 van Maastricht naar Arnhem gebracht. De 1302 had op de heenweg zes Plan W's meegenomen (zie hieronder). De Df zal zijn draaistellen afstaan het museumrijtuig Plan E. Samen met de 1312 bracht de 1302 de Df op 16-09 naar Amsterdam Zaanstraat, alwaar het geheel achter de werkplaats werd gestald. Op 09- en 11-10 werd de C 6703 uit Amersfoort opgehaald door de 2215 en 1302 en naar Amsterdam gesleept. Nadat in Amsterdam de draaistellen van de Plan E en de Df gewisseld waren, volgde de retourrit van de Plan E, eveneens met de 2215 en 1302, op 11-10 als 82102. De 1300, 2200 en Df zetten als 82103 koers naar Arnhem. Op 16-10 werd door de 1302 met de Df en loc 2215 zuster-machine 1312 in Tilburg opgehaald, samen met locomotoren 362 en 274. Die werden naar Blerick gereden (82106), waarna de locs en de Df naar Arnhem kwamen (82107). De 1302 bracht tenslotte op 17-10 de Df als 82104 (terug) naar Maastricht en keerde als 82455 terug naar Arnhem.

- Op 05-09 kwam loc 1302 als 82453 uit Arnhem naar Tilburg, pikte de daar nog gestalde Plan W's op. Het geheel reed als

82114 naar Eindhoven. Op 06-09 vertrok de combinatie – die inmiddels was uitgebreid met vier Plan W's die nog in Eindhoven stonden, naar Roermond als 82119. Daar werden de laatste nog daar verblijvende rijtuigen aangekoppeld en als 82120 kwam de trein naar Maastricht. Op de terugweg (82456) nam de 1302 Df 92-37 003 mee naar Arnhem.

Plan W

- De rijtuigen 21-27 458 en 465, die als oefenobject op het militaire terrein Vijf Eiken te Gilze-Rijen gebruikt zijn, kwamen op 10-09 achter de 6466 naar Maastricht. Drie ONE-vrachtrijtuigen fungeerden als remrijtuig. De rijtuigen waren dusdanig toetgetakeld dat ze buiten profiel geworden waren. Ook rijtuig 21-37 451 uit Roosendaal (afkomstig uit de BR 189-proeftrein) kwam in dezelfde trein naar Maastricht. Op de museumrijtuigen 21-37 455, 457 en 472 na, zijn alle Plan W's daarmee bij de sloper gearriveerd.

Serie 1800

- De 1858 liep op 31-08 binnen in het Tilburgse revisiebedrijf voor het aanbrengen van de wijzigingen voor ICRm. Vorig jaar werden twee locs op proef behandeld, maar de wijzigingen om te kunnen rijden met het gewijzigde deursysteem van ICRm werden vervolgens niet bij de overige locs tijdens de LT3-beurt aangebracht.

Serie 1700

- Met de binnenkomst van de 1776 en 1768 op 01-09 begon in Revisiebedrijf Tilburg het eerste lange-termijnonderhoud aan de serie 1700 (LT1). Tijdens de behandeling worden belangrijke schakelaars en componenten vernieuwd. Ook het vervangen van de luchtslangen op de bufferbalken, de ATB-asgever en het wisselen van de compressor horen bij de werkzaamheden. De revisie is vergelijkbaar met de LT3 van de 1800'en, maar uitgebreider dan de LT3. Of de inbouw van cabineairco ook tot de beurt behoort, is nog niet duidelijk. De 1776 en 1768 zullen overigens de locomotieven zijn die het laatst het Revisiebedrijf weer zullen verlaten. Nedtrain heeft met NSR afgesproken dat twee 1700-en tijdelijk worden geplukt, zodat de onderdelenpositie tijdens de operatie wat ruimer wordt. Daarmee wordt bereikt dat de doorlooptijd van een te behandelen loc zo kort mogelijk gehouden wordt. Eventuele verrassingen kunnen zo worden opgevangen zonder dat ofwel de onderdelenpositie, ofwel het revisieprogramma in gevaar komt. Men heeft voor deze aanpak gekozen nadat bovengenoemde problemen enkele malen bij het LT3-programma van de 1800 waren opgetreden. De onderdelen die uit de 1768 en 1776 worden gehaald, zullen zijn gereviseerd tegen de tijd dat de volgende locomotief het RB binnenkomt.

ICK

- Op 24-08 werd een stam ICK benut voor het vervangen van een defecte Beneluxstam. Aan beide zijden van de trein liep een 1700. Uiteraard reed de trein niet verder dan Roosendaal.

- Met ingang van de omloopwijziging van 06-09 verdwenen de ICK-rijtuigen uit de serie 3500. Tot en met 10-09 werden de rijtuigen echter nog steeds volgens de "oude" omloop ingezet, om voldoende materieel voor de veteranendag op 24-09 voorhanden te hebben.

- Één rijtuig, de 22-37 977, staat met brandschade in RB Haarlem; Samen met de 1831, 1759 en de ICRm-en 10-70 362 en 82-77 006 stond de 12-37 008 vanaf medio augustus tot half oktober op spoor 10 (langs het postperron) te Den Haag HS, ten behoeve van instructie aan rijdend personeel. Een onbekend rijtuig kwam voor datzelfde doel later naar Rotterdam.

- Per 13-09 werden de eerste 27 rijtuigen ICK (tijdelijk) terzijde gesteld. Ze kwamen nog niet naar de Amsterdamse Dijkgracht, maar werden opgeborgen in Maastricht (één stam) en Heerlen (twee stammen). Het ging om de rijtuigen 12-37 011, 021, 023, 032 en 034, de 22-37 908, 910, 915, 919, 924, 928, 929, 937, 939, 940, 942, 944, 945, 947, 949, 954, 958 en 959 alsmede de BD's 82-37 051, 061, 062 en 064. De rijtuigen 12-37 016, 024, 031, 22-37 935, 941, 948 en 961 bleven tot in oktober in dienst om over voldoende rijtuigen te kunnen beschikken. In verband met de herfstperiode worden namelijk twee extra stammen inzetbaar gehouden, boven de acht stammen van tien rijtuigen die

voor de omloop nodig zijn. De 22-37 919, 924, 928, 937, 939, 945, 954 werden in dat kader aanvankelijk aan de kant gezet, maar kwamen weer in dienst. Na enig geschuif met rijktuig stonden per 04-10 uiteindelijk 23 rijktuigen terzijde en daar bleef het voorlopig bij. Uiterlijk met het wijzigingsblad per 04-12 zullen nog eens 21 rijktuigen aan de kant gaan. In totaal staan dan 44 rijktuigen terzijde: 8 A-, 30 B- en 6 BD-rijtuigen.

- De 12-37 032 en 22-37 908, 929, 944, 959, 915 en 942 werden op 21-09 door de 1850 (trein 89310) op de Bokkeduinen geplaatst, in afwachting van hun komst naar de Dijkgracht.
- Met het oog op de mogelijkheid de rijktuigen op korte termijn weer in gebruik te nemen, werden en worden aan de rijktuigen voor opstelling op de Dijkgracht de defecten aan de elektrische installatie, de verwarming, ramen, deuren en draaistellen verholpen.
- Niettegenstaande de (tijdelijke) terzijdestelling van ICK, wordt aan dit materieeltype een aantal wijzigingen doorgevoerd. De toiletrollen worden vervangen door losse vellen, waarmee het probleem van verstopte toiletpijpen tot het verleden moet behoren. Voor deze wijziging zijn nieuwe toilethouders nodig. Een gewijzigde vorm van de toiletpijp moet bovendien voorkomen dat de onderzijde van de rijktuigen vervuult. Aan de binnenzijde van de draaivouwdeuren wordt een vierkantslot gemonteerd, zodat de deuren voortaan ook van binnen gesloten en geopend kunnen worden. In de deurstijl wordt aan de bovenzijde een pen aangebracht die ter vergrendeling in het deurblad schiet als de conducteur een sluitcommando geeft. Ook bij een snelheid hoger dan 5 km/h is de pen in werking. Om het kapot trekken van de UIC-kabel tijdens rangeren te voorkomen, worden de rijktuigen voorzien van een trekonderbreking. Een kastje op de kopwanden van de rijktuigen draagt een extra verbinding voor de kabel in zich. Deze verbinding schiet los zodra er aan de kabel wordt getrokken. Het is beduidend gemakkelijker de voor de verbinding gebruikte nylon boutjes te vervangen dan op zoek te moeten naar moeilijk te lokaliseren storingspunten die het uit elkaar trekken van de UIC-kabel veroorzaakt. Tenslotte wordt een minimum-spanningsrelais vervangen en wijzigt men de laadkarakteristieken van de batterij. Beide maatregelen zijn bedoeld om beschadiging van de batterijen te voorkomen.

ICR

- In Revisiebedrijf Haarlem is men een nawerkactie aan ICRm-rijtuigen begonnen. Rijktuig 20-70 421 was het eerste wat een nabehandeling onderging. Het gaat hier overigens niet om een ad hoc-operatie; met de terugkomst van de gereviseerde rijktuigen was bij aflevering al rekening gehouden. Destijds kon niet aan alle technische en kwalitatieve eisen voldaan worden zonder de gevraagde aflevertermijn in gevaar te brengen. Bij de eerste 55 rijktuigen zijn de werkzaamheden redelijk beperkt. In 2005 en 2006 komen twee series van respectievelijk 20 en 27 rijktuigen naar het Revisiebedrijf waaraan omvangrijker wijzigingen worden doorgevoerd. Tenslotte komt een serie van 34 rijktuigen naar Haarlem die weer de beperkte nawerkwijzigingen behoeven. Medio 2006 is de klus volledig geklaard. Bij vele rijktuigen worden de watertanks vervangen. In de afgelopen jaren kwamen al vele rijktuigen met lekke tanks naar het RB. In de ICR-en die nog geel marmoleum op de vloer hebben, zal dat vervangen worden door grijs.
- Een geplande omstationering van rijktuig 20-70 581 van Ob Amsterdam naar Maastricht ging als gevolg van juist de nawerkactie vier elfder ure niet door. De verhuizing zal waarschijnlijk wel plaatsvinden als de Benelux-rijtuigen alle behandeld zijn.
- Op 17-08 werden de BDs-rijtuigen 82-77 008 en 022 van Zwolle naar Maastricht overgeplaatst ten behoeve van inzet in de series 800 en 900. Sedert de omloopwijziging van 06-09 rijden in deze treinseries vijf stammen met een stuurrijtuig, hoewel in de praktijk regelmatig een BDs wordt vervangen door een 1700. Regelmatig wordt ook een loc vóór de BDs geplaatst vanwege technische problemen. Onderzoek heeft uitgewezen dat in de 61-aderige stuurstroomkabels van de Bv(f)-rijtuigen 26-37 501 – 503 bedradingsfouten voorkomen. Ook blijkt er overgangswaerstand voor te komen in de contrastekers van de stuurstroomkabels. Revisiebedrijf Haarlem onderzoekt de contrastekers op fouten.
- Zoals elders gemeld werd, worden de bioreactoren die op proef in de ICRm-rijtuigen 10-77 306, 82-70 435 en 20-77 102

geplaatst waren, verwijderd. De drie rijktuigen kwamen met het werkplaatssternet naar het revisiebedrijf.

- Het is nog niet duidelijk of de nummering van een aantal Bf-rijtuigen in de reeks 29-70 493 – 496 geschiedt met het oog op inzet van de rijktuigen in de treinserie 600. De drie reserve-Benelux-BKD's 82-70 591 – 593 die tot Bf 29-70 497 – 499 zullen worden omgebouwd, houden hun stuurstroomkabels. Zij zijn dan echter niet meer bruikbaar als reserve voor een BD, omdat een conducteursafdeling ontbreekt.
- Zoals gemeld op blz. 223 gingen de rijktuigen 20-70 204 en 10-70 358 voor metingen aan de statische omzetter naar München. De rijktuigen werden op 12-08 door RB Haarlem binnengenomen en op 16-08 afgeleverd. Ze kwamen naar de Westhaven om daar in een goederentrein richting Duitsland te vertrekken. Op 07-09 keerden de ICRm-en terug in RB Haarlem, dat ze direct doorstuurde naar Maastricht.
- Het Koninklijk rijktuig 61 84 89-70 003 maakte op 16-09 een proefrit achter loc 1854.
- De tweede tot B10 omgebouwde ex A4B6, de 30-70 062, kwam op 07-10 als 20-70 542 weer op de baan. De nummering van de eerder afgeleverde 20-70 441 (ex-30-70 061) zal dus nog (moeten) worden aangepast. De nummering van het gemoderniseerde ICR wordt er niet overzichtelijker op. Was het vroeger zo dat in het algemeen de 400-nummers voor Benelux-A's en B's en de 500-nummers voor reserve-Beneluxrijtuigen gereserveerd waren, thans ontstaat een warboel. De 10-70 374 – 379 zijn geschikt voor de Benelux maar in aansluiting op de "gewone" rijktuigen genummerd. De voormalige AB's worden als Benelux-reserve beschouwd, hoewel ze geen NMBS-stuurstroomkabel meer hebben.
- Begin november zal het eerste Bs-stuurstandrijtuig in Revisiebedrijf Haarlem binnenlopen voor een zogenaamd *Middentermijn Onderhoud* (MTO). Daarbij worden alleen technische zaken aangepakt. Aan het interieur zal niets gewijzigd worden, hoewel het gerucht de ronde doet dat het toilet zal worden afgesloten.
- De kopeinden die van tot BDs omgebouwde BKD's zijn afgesneden en werden bewaard om eventueel van Bs- BD-rijtuigen te maken (blz. 223), zijn eind september alsnog naar de sloper vervoerd. Het bij de botsing te Amsterdam onherstelbaar beschadigde rijktuig 20-70 224 werd per 23-09 terzijde gesteld en eind september eveneens per dieplader naar de sloper vervoerd.
- Per 04-10 werd een aantal rijktuigen van Ob Zwolle naar Ob Maastricht overgeplaatst. De 10-70 631, 20-70 231, 241, 247 en de BDs-en 82-70 006 en 021 gingen over. De 631 verbleef reeds sinds 21-09 met een defect in Rb Haarlem, de 247 was op weg naar Haarlem en de 231 reed al enige tijd in de series 800/900. De BDs-rijtuigen stonden ten behoeve van instructie in respectievelijk Den Haag HS en Eindhoven.

Internationale rijktuigen

mutaties		
51 84 92-70-051	15-07	terzijde
51 84 92-70-054	15-07	verkocht aan EETC
51 84 92-70-056	15-07	verkocht aan EETC
61 84 88-70 016	15-07	verkocht aan EETC
61 84 88-70 018	15-07	verkocht aan EETC
61 84 88-70 017	01-06	verkocht aan EETC
61 84 88-70 020	01-07	verkocht aan EETC
61 84 88-70 021	01-07	verkocht aan Nedtrain
61 84 88-70 022	17-02	verkocht aan Herik
61 84 88-70 026	17-02	verkocht aan Herik
61 84 50-70 118	15-07	verkocht aan EETC
61 84 50-70 119	15-07	verkocht aan EETC
61 84 50-70 128	15-07	verkocht aan EETC
61 84 72-70 622	15-07	verkocht aan EETC

- Negen van de tien blauwe Avmz-rijtuigen die al enige tijd werkloos op de Watergraafsmeer stonden, vertrokken eind augustus naar Duitsland. *Eisenbahn Erlebnisreise Arnold Kühn*, naar verluidt een potentiële koper, had de rijktuigen gehuurd voor gezelschapstreinen vanuit Frankfurt (Main). Daarvoor kwam regelmatig de fraai geschilderde 103 184 te staan. De Avmz rijden samen met in Rheingold-kleuren rood/beige gestoken (restaurant-) rijktuigen. De charterritten voerden onder andere naar Warschau, Frankfurt (Oder) en bestemmingen in Oostenrijk. De huur liep af op 19-09, waarna de rijktuigen op 27-09 als trein 82410 terugkeerden via Venlo.
- Het aan Nedtrain Consulting verkochte Buffetrijtuig 88-70 021 (blz. 223) is uiterlijk op minimale wijze aangepast. Op de plek waar voorheen "Buffet" geschreven stond op de zijwand, is thans een kleine sticker van Nedtrain aangebracht.
- Bij de CIWLT-werkplaats in Oostende blijken nog vier Dm-

rijtuigen (ex-Postmrz van Deutsche Post) te staan, die NS daar in 1999 wilde laten verbouwen. Geruchten willen dat een Zwitserse onderneming mogelijk de 10 Avms en de vier in Oostende verblijvende Dm wil kopen. Overigens zou volgens diezelfde geruchten EETC de nog overgebleven Dm 051 niet willen overnemen van NS Int.

Materieelinzet

De op blz. 222 genoemde herschikking van de rijtuigeninzet gaat vooralsnog niet op die manier plaatsvinden. In principe zouden ze "treinstelnummers" (naar verluidt in de serie 5600) en een vereenvoudigde vorm van *Tracking & Tracing* moeten krijgen, maar dat gaat in de praktijk (nog) niet gebeuren. De kans is groot dat een proef met de vaste stammetjes in Ob Zwolle ook niet doorgaat. De stammen van de 800/900 worden per december weer omloopmatig op de lengte van twaalf rijtuigen gebracht. De A's zullen dan aan de zuidzijde lopen.

In het algemeen beginnen de stammen in de getrokken dienst weer – als vanouds – een rommelig beeld te vertonen. Diverse stammen in de serie 1900 en 2500 lopen verkeerd om, waarmee men de eerste-klasse reiziger die rekent op A-rijtuigen aan de Limburgse kant van de trein, heel wat aandoet: minimaal 210 meter lopen tot de eerste A. De BD (met plek voor rolstoelen) wordt soms eveneens geheel aan het uiteinde van de trein gezien. Ook de rijtuigstammen van de series 800/900 vertonen een rommelig beeld. Het blijkt voor NSR niet mogelijk de samenstelling van rijtuigstammen op orde te houden. Los van het feit dat enkele jaren terug hiermee men minder moeite had, moet geconcludeerd worden dat de inzet van vaste stammen en een min of meer ijzeren vuist vandaag de dag de enige remedie vormen tegen deze problemen.

De laatste tijd worden regelmatig Beneluxstammen gesignaleerd die acht rijtuigen lang zijn. Op 25-09 werd rijtuig 20-70 401 gezien tussen de A-rijtuigen van de stam met Bs 28-70 108 en loc 1190, hoewel het rijtuig naar verluidt door een gezelschap gebruikt werd. De bewuste stam is met één rijtuig verlengd omdat gedurende enige tijd een gezelschap van en naar België reist. De groep is dermate groot dat een extra rijtuig in de stam is geplaatst.

Met ingang van de omloopwijziging van 04-10 werd een aantal reservedinsten in de omlopen verwerkt. In den lande staat nu materieel op reserve. In vroeger jaren en in de zomerdiensten van de afgelopen jaren geschiedde dit ook al; de materieelstand is thans van dien aard dat het structureel mogelijk is. In Alkmaar staat een SGM-driewagenstel, in Amersfoort twee ICM-drietjes, in Arnhem een VIRM-6, in Eindhoven een 1700 met 10 ICK, in Hengelo een DM'90, in Maastricht 2 Plan V's, in Roosendaal een VIRM-6, in Utrecht eveneens 2 Plan V's en in Zwolle 2 Buffels en 2 Plan V's. Tot aan het wijzigingsblad van februari 2005 zullen deze aantallen en locaties gehandhaafd blijven. Voldoen deze, zullen ze worden gehandhaafd.

Gouda – Alphen aan den Rijn

In augustus ontstonden er regelmatig problemen met de dienstuitvoering met de lightrail tussen Gouda en Alphen aan den Rijn. Op 09-08 kon een zieke trambestuurder niet tijdig worden vervangen, zodat 's morgens een aantal slagen moest worden opgeheven. Dat leidde tot kamervragen van het Tweede-Kamerlid Gerkens aan staatssecretaris Schultz Van Haegen, waarbij de eerste aantoonde duidelijk het zicht op de werkelijkheid te zijn verloren. De staatssecretaris hield het hoofd wél koel en antwoordde dat bij een klein bestand bevoegde trambestuurders het wel eens kan voorkomen dat in de vakantieperiode een zieke niet direct opgevangen kan worden. Ook wees zij met kracht de suggestie van de hand dat het befaamde *rondje rond de kerk* iets met de problematiek van doen zou hebben.

Op 19-08 waren te veel A32-tramwagens defect, waardoor de inzet van *heavy rail* noodzakelijk werd. Uit Rotterdam werden de Rotterdamse Sprintertweetjes die in de zomerdienstregeling als strandreserve gebruikt worden (omdat de SpitsPendels Rotterdam – Vlaardingen in die periode niet rijden) naar Alphen gebracht. De 2007 en 2011 verzorgden een aantal slagen.

Ook op 24-08 werd teruggevallen op Sprinters, ditmaal de 2865 en 2874, toen niet voldoende dienstvaardige trams voor-

handen waren. De volgende dag kwamen de 2860 en 2883 als vervanging naar Gouda – Alphen.

Een tekort aan bestuurders stak op 11-09 door ziekte opnieuw de kop op. Halverwege de dag moest een aantal slagen worden opgeheven. Uit Rotterdam werd Plan T 518 met een Rotterdamse machinist naar Alphen gestuurd (89220), waarna dit stel de 9557, 9550, 9561, 9554, 9565 en 9558 reed. Als 89228 keerde het stel terug naar Rotterdam, nadat een bestuurder van de late dienst in dienst gekomen was.

Het is overigens niet toegestaan om meer ritten met spoorwegmaterieel te rijden als er ook A32-trams op de lijn rijden. Deze zogenaamde *mixed-railverklaring* is opgesteld om het risico tussen een aanrijding tussen een A32 en een echte trein te minimaliseren, maar het NSR niet onmogelijk te maken op werkdagen de spits-treinen van de serie 19500 te kunnen rijden. Wanneer het van tevoren duidelijk is dat er lange tijd trams niet beschikbaar zijn, is NS dus genoodzaakt alle diensten met treinen te rijden, ook al zou één omloop met trams gereden kunnen worden.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie							
binnengenomen		wordt		afgeleverd			
10-70 566	10-08	10-70 566		20-70 575	10-08	82-77 017	14-09
10-77 606	17-08	10-77 319		82-77 016	12-08	10-77 310	16-09
82-70 976	18-08	82-70 976		20-77 150	12-08	20-70 582	22-09
20-77 773	18-08	20-77 152		20-70 581	20-08	82-70 982	29-09
20-70 585	25-08	20-70 585		82-77 975	31-08	82-77 018	01-10
10-77 607	02-09	10-77 320		10-70 378	31-08	20-77 151	01-10
82-70 978	07-09	82-70 978		10-77 318	31-08	20-70 542	07-10
10-77 608	15-09	10-77 629		ICRm nawerk			
10-77 611	15-09	10-77 611		binnengenomen		afgeleverd	
82-70 953	15-09	82-70 438		82-77 022	09-08	82-77 022	17-08
10-70 567	16-09	10-70 380		82-77 008	17-08	82-77 008	24-08
10-77 612	28-09	10-77 312		82-77 009	25-08	82-77 009	31-08
10-77 613	28-09	10-77 313		20-70 421	03-09	20-70 421	05-10
82-70 981	05-10	82-70 981		20-77 144	14-09	20-77 144	05-10
10-70 642	07-10	10-70 364		20-70 216	28-09		
30-70 063	08-10	20-70 543		20-70 205	01-10		
				20-70 212	01-10		
Plan V revisie R6				Plan TV syndanio			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
918	17-08	913	13-08	527	09-08	527	11-08
919	03-09	912	27-08	528	12-08	528	13-08
920	20-09	914	15-09	530	17-08	530	19-08
		915	27-09	531	20-08	531	24-08
		917	08-10	516	25-08	516	27-08
Schades/defecten							
binnengenomen		euvel				afgeleverd	
20-70 204	12-08	voorbereiding metingen DB				9422	12-08
10-70 358	12-08	voorbereiding metingen DB				20-70 204	16-08
20-77 102	20-08	bioreactor verwijderen				10-70 358	16-08
20-70 581	26-08	airco defect				8415	19-08
82-70 435	31-08	bioreactor verwijderen				20-77 102	25-08
507	03-09	defect stoot-/trekwerk				20-70 581	26-08
10-70 378	03-09	onbekend defect				20-77 126	02-09
20-70 204	07-09	terugkeer metingen DB (naar Mt)				82-70 435	02-09
10-70 358	07-09	terugkeer metingen DB (naar Mt)				20-70 204	07-09
10-77 306	08-08	bioreactor verwijderen				10-70 358	07-09
82-70 975	08-09	airco defect				2943	10-09
8721	06-09	botsschade 290 8703				82-70 975	13-09
4242	09-09	botsschade				10-77 306	13-09
9401	13-09	brandschade				10-70 378	14-09
22-37 958	14-09	schade				507	16-09
20-70 241	15-09	defect + nawerk				4242	28-09
10-70 378	21-09	onbekend defect				26-37 105	29-09
10-77 631	21-09	botsschade				10-70 378	01-10
4024	23-09	botsschade				8721	07-10
8728	04-10	botsschade Rsd					
12-37 016	05-10	schade					
465	07-10	botsschade					

Korte berichten

Op 11-09 werd de *Euregiobahn* van Heerlen via Aachen Hbf naar Stolberg Hbf doorgetrokken naar Eschweiler Weisweiler. Het nieuwe traject kent in totaal vier haltes: Eschweiler-West, Esch-

weiler-Talbahnhof/Raiffeisenplatz, Eschweiler-Nothberg en de eindhalte Eschweiler-Weisweiler. De treinen splitsen en combineren in Stolberg Hbf. Één treindeel rijdt door naar Stolberg Altstadt, het andere rijdt naar Eschweiler.

- Op 07-09 maakte NS bekend dat het bedrijfsresultaat over de eerste zes maanden van 2004 met € 56 miljoen € 40 miljoen hoger lag dan over dezelfde periode in 2003. NS Reizigers kwam uit de rode cijfers boekte een winst van €21 miljoen.

- Eind september kondigde NSR aan per 01-12 de vertrekprocedure van treinen bestaande uit stroomlijnmaterieel te wijzigen. Deze wettelijk voorgeschreven wijziging heeft tot gevolg dat een trein nu zal vertrekken met alle deuren, dus ook die van de conducteur, gesloten. Voorheen was het zo dat de conducteur na het draaien met de driekantsleutel de gele "openen"-knop bediende waarmee de machinist het vertrekbevel (de groene lamp "deuren dicht") kreeg en de trein vanuit de geopende deur in de gaten hield bij het optrekken. Enkele ongevallen met (onoplettende) reizigers zullen ten grondslag liggen aan de wijziging.

- Op 24-09 reed weer een bedevaarttrein van 's-Hertogenbosch naar Maastricht (16116), getrokken door loc 1766. Deze was als 82172 uit de Watergraafsmeer gekomen. De trein keerde op 01-10 als 16117 terug uit Frankrijk en werd door de 1743 naar 's-Hertogenbosch gereden.

- Op 05-10 maakte Nedtrain wereldkundig eind 2005 Onderhoudsbedrijf Zwolle te sluiten. Doordat het nieuwe materieel minder onderhoud nodig heeft, dreigt overcapaciteit in de werkplaatsen. Tot uiterlijk begin 2007 blijft Ob Zwolle open voor onderhoud aan goederenmaterieel en de behandeling van materieel op de kuilwielenbank.

- Schijnbaar overmoedig geworden door de massale opkomst tijdens de protestdemonstraties op 02-10 in Amsterdam, meende FNV zich te kunnen bemoeien met de bedrijfsvoering van NS en presenteerde op 04-10 een plan volgens welk de organisatie van het NS-concern op de schop moet.

Treinen door de herfst

- Ook dit jaar heeft NS de nodige maatregelen genomen om met zo min mogelijk kleerscheuren door de herfstperiode te geraken. In deze kolommen werd meermalen bericht over de remproefritten met SGM- en ICM-materieel dat van een verfijnde antiblokkeerinstallatie is voorzien. Na deze herfstperiode zal worden besloten of het ICM-materieel van een zandstrooi-installatie (SmartSander) wordt voorzien (zie ook bij ICM).

- Op de trajecten waar relatief weinig materieel met de nieuwe ABl rijdt of waar sowieso vaak gladde sporen verwacht worden, zal weer het gladheidsbestrijdingsmiddel Sandite aangebracht worden: Leeuwarden – Meppen, Groningen – Meppel, Amersfoort - Zwolle, Utrecht – Arnhem, Weesp – Baarn, Baarn – Den Dolder en Nijmegen – 's Hertogenbosch. Op nootore gladde plaatsen zal een vaste installatie (*Vandite*) het goedje op de sporen aanbrengen. Komt er een acute melding binnen, wordt 's nachts handmatig Sandite gesmeerd waar dat nodig is (*Handite*).

- Afhankelijk van de beschikbaarheid van de verschillende materieeltypes geven NSR en Nedtrain dagelijks een *rij-advies* per materieelsoort. Het moge duidelijk zijn dat het devies in een normale situatie "op tijd rijden" zal luiden. Nadert de omvang van een materieelserie een kritische grens, zal het rijdbaar houden van de overgebleven treinstellen of locomotieven ondergeschikt worden gemaakt aan de punctualiteit (hoewel die uiteindelijk wel weer gebaat is bij de beschikbaarheid van voldoende materieel).

- Nedtrain is door de opening van de kuilwielenbank in Eindhoven (de zesde) in staat om 130 wielstellen per dag af te draaien. Zeven dagen per week zijn de onderhoudsbedrijven geopend, in een vroeg-/laat-/nachtroulering. Alle onderdelenvoorraden zijn op peil gebracht, zodat defect materieel zo snel mogelijk het de onderhoudsbedrijven weer kan verlaten.

- Het gladheidswaarschuwingssysteem LAWS (Low Adhesion Warning System) dat in 2003 voor het eerst werd gebruikt, is dit jaar ook weer in gebruik. De treinstellen 2009, 3417, 3418, 520, 529, 7444, 7842, 8624, 9431, 875, 877, 8701 en 9502 zijn uitgerust met het systeem. Ook kunnen machinisten zelf een glad spoorgedeelte doorgegeven aan de transportbesturing van NSR, die dan zorg draagt voor het verspreiden van de melding. Daarbij

wordt nu ook rekening gehouden met de verschillende materieeltypes.

Op 02-10 werd violiste Janine Jansen met het blokkendoostreinstel naar Utrecht Centraal gebracht, waar zij werd opgewacht en – na enkele stukjes uit Vivaldi's "De vier jaargetijden" te hebben gespeeld – samen met 400 jonge violisten tussen 4 en 16 jaar naar muziekcentrum Vredenburg kwam. Daar brachten Jansen en de jonge muzikanten gezamenlijk "Herfst" uit "De vier jaargetijden" ten gehore.

Revisiebedrijf Tilburg

6400 ombouw Duitse Herder				1700/1800 CW deuren			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
6490	16-08	6489	11-08	1858	31-08		
6493	30-08	6486	16-08				
6491	07-09	6488	03-09				
6492	07-09						
1700 LT1				1600 LT3			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
1768	01-09			1615	03-09	1606	11-08
1747	29-09			1616	20-09	1602	16-02
1745	05-10						
SGM spoelen luchtleidingen				SGM CW deuren/spoelen luchtleidingen			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
2873	30-08	2873	01-10	2029	13-08	2022	12-08
2872	01-10			2030	27-08	2001	27-08
				2032	02-09	2035	02-09
				2021	17-09	2029	17-09
				2023	01-10	2030	30-09
				2024	11-10	2032	11-10
Schades/defecten							
binnengenomen			euvel			afgeleverd	
6470	11-08		motor & draaistel wisselen			1853	11-08
1772	13-08		omzetter defect			6468	11-08
1831	13-08		lagers defect			6419	13-08
6490	16-08		pezen tandwielkast lek			1849	20-08
1849	19-08		oliepomp wisselen			6501	23-08
6403	30-08		wielbanden verschoven			1728	24-08
6462	30-08		draaistelproblemen			1831	30-08
1776	01-09		luchtlekkage pneumatisch blok			1851	30-08
1841	01-09		draaistel wisselen (onderhoudsresearch)			6470	31-08
1853	01-09		olielekkage			1608	01-09
6506	08-09		koelwaterlekkage			6462	06-09
6408	14-09		pezen tandwielkast defect			6513	06-09
6484	15-09		ATB defect			1841	07-09
6502	15-09		tractiemotor defect			10-77 301	07-09
1620	17-09		ATB defect			20-77 134	07-09
6506	17-09		wisselrichter defect			1853	08-09
8632	21-09		waterschade			1772	15-09
1842	29-09		tractiemotor defect; draaistel wisselen			1844	20-09
						10-77 303	24-09
						6403	10-09
						6506	14-09
						6484	15-09
						6506	20-09
						1620	22-09
						10-77 303	24-09
						6490	27-09
						8632	30-09
						1842	08-10

Onregelmatigheden

- Rond trein 4651 ontstond op 04-09 in Amsterdam enige commotie, toen er rook boven Sprinter 2890 uitsteeg. In de tractie-installatie van de Bk1 was brand ontstaan.

- In Zwolle ontstond op 05-09 door sluiting brand in een tractie-installatie van de 4030, zojuist binnengekomen als 12768. Een vlamboog tussen de stroomafnemer en de bovenleiding zorgde voor schade aan de bovenleiding. Als 89000 werd het stel naar Onderhoudsbedrijf Onnen geslept.

- De nog nieuwe 8732, op dat moment trein 3680, botste op 16-09 tussen Roosendaal en Breda op een overweg met een auto. De inzittenden daarvan raakten gewond. Voor de afvoer van gestrande reizigers kwam de 8727 als 89312 naar de plek van het ongeval en bracht de mensen naar Breda. Het stel kwam als 89313 terug naar Roosendaal, met medeneming van de 8732. Die reed op 17-09 als 89302 naar OB Amsterdam.

- Plan V 879 was op 30-09 betrokken bij een vreemde aanrijding. Een tractor had tussen Leerdam en Beesd een gesloten overweg gepasseerd en daarbij de overwegboom zodanig verbogen dat trein 7151 ermee in aanraking kwam. De boom zwoept vervolgens terug tegen de trekker. Het stel kon met 111 (!) minuten vertraging zijn weg vervolgen en in dienst blijven.
- VIRM 9525 verloor op 06-10 bij aankomst als trein 3639 in Roosendaal boven spoor 2C een gedeelte van de stroomafnemer. Het stel werd uit de dienst genomen.
- Een busje geladen met kipfilet versperde op 06-10 op een overweg tussen Roosendaal en Essen de weg voor trein 620 naar Amsterdam. Bs 28-70 111 raakte ernstig beschadigd; twee relaiskasten werden eveneens vernield. De trein werd rond half tegen twee uur 's nachts door een 6400 naar Roosendaal gesleept. De kip moest toen nog van het spoor geraapt worden. Pas op 07-10 om 14.15 uur kon één spoor weer in dienst komen. De stam met loc 1187 achterop kwam overdag als 88951 (met maximaal 80 km/h) naar Amsterdam. Naast de 28-70 111 moesten ook de 10-70 482 en 20-70 219 naar Rb Haarlem komen.
- Op 07-10 zorgde een koe op het spoor tussen Schiedam en Delft voor een chaos in de treindienst in de zuidelijke Randstad. De koe – die enige tijd voor trein 72425 uitliep – moest door tien mensen worden gevangen.

Wist u dat...

- de 1726 in cabine 2 een fraai geschilderde 1800-deur heeft?
- op 06-09 trein 3559 werd gereden door een stam van acht A-rijtuigen ICR, waarvan er enkele door middel van papieren op de ramen waren gedeclasseerd?
- op 27-08 een ICM-treinstel naar Hoek van Holland Haven werd gebracht ten behoeve van filmopnamen voor een reclamespot van NS?
- dit stel op 31-08 terugkeerde naar Rotterdam?
- voor die filmopnamen op 26-08 loc 1754 met een platte wagen van de Watergraafsmeer naar Zwolle reed, van daar naar Hoek van Holland en op 01-09 de reis in omgekeerde richting maakte?
- de 4247 op 15-09 een Plan T en een Plan V verving voor trein 2421, die in Dordrecht overgaat in de serie 5000/5700/4900?
- met trein 643 achter de Bs een rijtuig voor Brussel-Zuid werd meegegeven?
- de VIRM-en 9443 en 9525 voorzien zijn van nieuwe GSM-R-apparatuur en daarvoor hun grote Telerail-antenne hebben moeten inruilen voor een kleiner model?
- de 947 op de ABk een blauw NS-vignet heeft?
- stel 519 op de B aan één zijde noch een nummer, noch een NS-logo heeft?
- de 507 echter op een Bk óók een nummer heeft, en er aan die zijde dus drie bezit?
- de Plan V's 838 en 898 op 17-09 werden ingezet als IC 10731 van Zwolle naar Leeuwarden omdat de oorspronkelijk stellen 4043 en 4064 (gestart als 20731 in Amsterdam C) ernstig vertraagd waren (hoewel ze als *volgtrein* 200731 wel naar Zwolle kwamen)?
- de 4043 en 4064 als 544 V/2 weer in hun eigen dienst terugkwamen en de Plan V's – die op 16-09 al een ICM-4 op de Emmerlijn vervangen hadden – uitliepen in Zwolle?
- de 1854, nadat hij op 16-09 het Koninklijk rijtuig de benen had laten strekken (zie ICR), op 17-09 werd gebruikt voor het overbrengen van vijf rijtuigen voor Euro Express van de Watergraafsmeer naar Bentheim (800312) en als losse loc terugkeerde naar de Watergraafsmeer (82453)?
- op zaterdag 18-09 om 06.02 uur er op het traject tussen Amsterdam Centraal en Maastricht zich slechts één trein op het spoor bevond, en wel de 54084 van de Kijfhoek naar Geleen-Lutterade DSM?
- met name op de 890 de bekende *vlekkenziekte* zijn rentree gemaakt heeft?
- stel 4201 – vers van de kuilwielenbank – op 24-09 door Ob Leidschendam als vervanging van een DD-AR4 in trein 75119 naar Den Haag Centraal werd gestuurd en diverse slagen in de 5100 maakte?
- dit stel, juist toen de uitwisseling van trein 5145 door stel 9407 geheel gepland was, in Den Haag HS defect raakte en naar

de Binckhorst gesleept moest worden?

- ICM 4039 op 24-09 de treinen 4026/4037 Rotterdam – Amsterdam v.v. reed?
- in de Bk2 van de 2006 nog een (blauwe) armleniging aanwezig is, die eigenlijk in geen enkele Sprintertwee nog voorkomt?
- de 2874 en 2872 op 27-09 een DD-AR4 vervangen in de treinen 3420/3443?
- diezelfde dag de loc van trein 1925 niet inzetbaar bleek en derhalve de 4226 werd ingezet voor de treinen 1925/1934?
- VIRM 9522 op 29-09 een groot deel van de dag in de series 4900/5700/5000 reed?
- van VIRM 8637 (onderweg als 2687) een lijnschakelaar defect raakte, daardoor verder rijden onmogelijk werd en voor tegentrein 2676 werd teruggevallen op de 2881 en 2863, die als 89121 leeg terugkwamen naar Den Haag?
- *Buffel* 3409 op 05-10 door VIRM 8727 als 89309 van Venlo naar de Eindhovense kuilwielenbank werd gesleept?
- de 8727 op 06-10 opnieuw als trekpaard werd gebruikt, nu voor de 3419 die als gevolg van het ongeval in Venlo (zie boven) in Roermond opgesloten was, door de 9407 naar Eindhoven gesleept was en uiteindelijk naar Venlo moest?
- die 3419 na aankomst in Venlo door een lezer werd gezien, waarbij hem opviel dat de baanruimers van dit stel zwart in plaats van geel zijn?
- de 1744 (defecte ED-rem) en 1774 (remproblemen) op 06-10 getweeën een proefrit van Maastricht naar Roermond maakten (89306/89307)?
- diezelfde locs 's avonds als 80586 naar Eindhoven kwamen, waarna de 1774 rond middernacht over een stopontspoorblok reed waarbij de ATB-spoelen en zandstrooiers defect raakten?
- een kortstondige EBS-storing bij Hoofddorp voor een fikse husseling in de materieelomloop zorgde, waardoor de 2936 en 2951 in Amsterdam in trein 4021 naar Rotterdam terechtkwamen en de gehele dag in de serie 4000 reden?
- de 9506 weliswaar een geheel nieuwe VIRM is, maar in één mBvk een LED-bestemmingsdisplay van een DD-IRM heeft?

Railion

Reeks 77

- Tussen 22-09 en 04-10 werd door machinisten van de NMBS weggeleerd van Roosendaal naar het Sloegebied. Dat gebeurde met locs reeks 77. De bedoeling is dat de NMBS met deze locomotieven Ford-autotreinen gaan rijden. Het gaat om: trein 47610 (Esn 19.07 - Rsd 19.20/20.15 - Gs 20.57 - Sloe 21.20) en trein 49611 (Sloe 22.34 - Gs 22.57 - Rsd 23.39/00.26 - Esn 00.39).

Serie 6400

- Bij de Shunter-werkplaats in de RET-locatie aan de Rotterdamse Kleiweg is het een komen en gaan van 6400-en die daar hun onderhoud krijgen. Voor de loods staan doorgaans vier à vijf locomotieven opgesteld en op de kopsporen langs de Ceintuurbaan kunnen ook vaak 6400-en worden waargenomen. Op de tot kopspoor verworven verbindingsboog naar Rotterdam Kleiweg werd in de avond van 24-09 een proefdraaiende 6400 waargenomen.
- Overigens werd de aansluiting naar de Centrale werkplaats aan de Kleiweg in de nacht van 04- op 05-10 weer eens gebruikt voor het overbrengen van een metrotreinstel. Het treinstel was beschadigd en kwam als 53895 van de Waalhaven naar Rotterdam Noord Goederen. Als 53587 kwam het geheel naar "Hilligersberg Aansluiting".

BR 189

- Op 01-10 arriveerde opnieuw een loc Baureihe 189 voor proefnemingen in Nederland. Op 05-10 werd gestart met een aantal proefritten, waarvoor door Nedtrain Consulting het recentelijk verworven Buffetrijtuig 89-70 021 en loc 6470 gebruikt werden. Het betrof geen loc in Railion-uitmonstering, maar een exemplaar dat deel uitmaakt van de locpool van Siemens Dispolok. De lichtgeel/grijze loc draagt het (LZB-) nummer 189 989; bij Siemens is de loc bekend onder het nummer ES 64 F4 089. Deze 189 trok in mei de Asien-Europa-Express van Istanbul naar Mannheim, een feit waaraan door stickers wordt gememoreerd. Op 09- en 10-10

gaf de sierlijke loc acte de présence bij de al eerder genoemde happening van de Stoom Stichting Nederland te Rotterdam Noord. In trein 44603 vertrok de Dispolok uit Nederland.

Class 66

▪ Railion zet vanaf medio oktober diesellocs Class 66 in voor de Opel-treinen van Emmerich naar Antwerpen. De locs EC1, EC2 en EC3 zijn locomotieven die al sinds het najaar van 2003 in het Tilburgse revisiebedrijf verblijven en waarvoor aanvankelijk nog geen gegadigde was. Enige tijd terug is de ombouw van de locs van start gegaan. Twee locs zijn bestemd voor Railion Nederland en dragen de nummers 266 452 (EC1) en 453 (EC2). Deze locs krijgen Roosendaal als uitvalsbasis. Nedtrain Tilburg zal daar het korte-termijnonderhoud verzorgen. De Railion-huisstijl werd overigens niet aangebracht; beide locs zijn nog steeds grijs. De locnummers staan in klein schrift op de fronten en zijkanten. De locs werden op 31-08 afgeleverd en door Railion-machinisten opgehaald. De EC2 ging naar Arnhem GE en de EC3 kwam naar de Kijfhoek. Op deze standplaatsen kregen de machinisten instructie op de locomotieven. Voor het opdoen van praktijkervaring kwamen de Class 66 voor allerlei treinen te staan. Het was de bedoeling dat de twee locs vanaf 04-10 de tractie van de Opel-treinen voor hun rekening zouden nemen. De ontbrekende toelating in België, waar elke loc apart moet worden toegelaten, gooide roet in het eten. De treinen reden vanaf Duitsland tot Nijmegen met de Class 66 en verder naar België werd de tractie verzorgen van een Vlaamse Reus van Railion. Op 11-10 volgde voor beide Class 66 de toelating voor België.

▪ EC3 ging het park van Rail4Chem versterken en werd op 27-07 afgeleverd en in de ShortLines-werkplaats in Rotterdam van bestickering voorzien. De trekkracht draagt het nummer 66020.

Reorganisatie

▪ Railion kondigde op 17-09 aan vanwege tegenvallende resultaten in het personeelsbestand te gaan snijden. Van de circa 1300 personeelsleden zouden er ongeveer 90 moeten verdwijnen. Gedwongen ontslagen zouden niet voorkomen kunnen worden. De vakbonden reageerden getergd en kondigden acties aan. Velen bij Railion hebben het idee dat de Duitse moeder Stinnes Railion Nederland "stukje bij beetje" ontmantelt.

Onregelmatigheden

▪ Loc 1606 kwam op 03-09 met één as naast het spoor te staan, toen ze in de Amsterdamse Westhaven naar trein 45743 rangeerde. Na ruim vier uur stond de as weer in het spoor; trein 45743 werd door een andere loc naar Emmerich gebracht.

▪ Uit een op emplacement Waalhaven Zuid staande koelwagen lekte op 07-09 300 liter dieselolie.

▪ In Roosendaal liep op 08-09 autotransportwagen 24 73 43 59 884-9 op spoor 42 uit de rails. Na twee uur stond de wagen weer in het spoor.

▪ De voor deze klus opgeroepen ongevallenploeg kon direct doorrijden naar een overwegbotsing tussen Terneuzen en Sas van Gent. Trein 48570 kwam daar in botsing met een auto. Nadat de auto onder de loc verwijderd was, kon de trein zijn weg vervolgen.

▪ Een onbekende 6400 liep op 14-09 in Amersfoort tijdens rangeren met één as uit de rails. Na ruim drie uur stond de loc weer in het spoor.

▪ Van trein 49764 liep op 16-09 in Amsterdam Westhaven een wagen uit de rails. Uit Haarlem werd een 6400 naar Amsterdam gedirigeerd om een gedeelte van de trein van de overweg in de Kabelweg te trekken. Een uur nadat Nedtrain Ongevallenbestrijding ter plaatse was, stond de wagen weer in het spoor.

▪ Loc 6472 kwam op de Kijfhoek op 16-09 met één as naast het spoor te staan. Na drie uur was de loc herspoord.

▪ Op 23-09 ontspoorde de loc van trein 49693 bij het verlaten van Crailoo met twee assen. Men had er drieënhalf uur voor nodig om de loc weer in het spoor te krijgen.

▪ Op dezelfde dag dat in Roosendaal de 2554 met de 8728 botste, 30-09, ontspoorde twee DB-locs in Venlo op spoor 18. Hoewel de DB herhaalde malen aangaf de locs graag zelf te hersporen, bleek dit niet toegestaan en moest Nedtrain er – in naam – aan te pas komen om ze weer in het spoor te zetten.

▪ Kort voor middernacht op 04-10 ontspoorde in Venlo van een 43 wagens lange lege kolentrein de 15^e, 16^e en 17^e wagen en haalden een bovenleidingportaal omver. Treinverkeer richting Tegelen en Kaldenkirchen was tot in de ochtend van 06-10 onmogelijk. De herstelwerkzaamheden liepen vertraging op toen een herspoorde wagen tijdens rangeren opnieuw uit de rails liep. In de nacht van 06- op 07-10 werd nogmaals gewerkt om de infrastructuur definitief te herstellen.

▪ In de Amsterdam Westhaven botste in de vroege uurtjes van 13-10 de 6470 met drie beladen kolenwagens op de 1620. De diesellocc ontspoorde met drie assen; de hersporing duurde tot 11.00 uur.

Exploitatie

▪ Op 4/10 werd de 'Fluistertrein' in gebruik genomen. De Dolomiet-shuttle rijdt drie keer per week van Veendam naar Hermallesous-Huy in België. De wagons zijn onder andere voorzien van andere remblokken en wioldempers. Zowel bij Nedmag Industries in Veendam als te Hoogezand-Sappemeer waren er festiviteiten. Loc 6500 trok een halve Dolomiettrein van Onnen naar Veendam.

▪ Op 09-09 reed Railion een proefvervoer van Delfzijl naar de Maasvlakte. Met trein 54300 werden zes Lgns-en meegestuurd met containers. Deze waren beladen bij Wijne & Barends in Delfzijl, dezelfde terminal waarvan een aantal jaar geleden gebruik werd gemaakt toen de Tussenklappenpolder ondergelopen was en Veendam niet per spoor bereikt kon worden.

▪ Railion Nederland heeft bij Omya in de Moerdijk haar diensten uitgebreid. Omya vervoert 200.000 ton kaoline via het spoor. Het bedrijf wilde graag af van de rangeeractiviteiten. Naast het rangeren verzorgt Railion ook het onderhoud aan de wagons van Omya en levert het bedrijf twee werknemers.

▪ Microchemie wil weer graag ammoniaktreinen laten rijden naar Rotterdam. Staatssecretaris van Geel probeerde hiervoor een stokje te steken maar dat bleek juridisch kansloos. Het bedrijf maakt namelijk gebruik van de transportvergunningen van het voormalige Kemira.

De houtafvaltreinen vanuit Roosendaal rijden ook weer. Op zondagen verlaat trein 49593 via Venlo het land. De treinen rijden weer naar Italië, maar niet meer naar Mortara.

ACTS

Materieel

▪ Naar verluidt komt de derde Class 58, de 5813 (ex-58038) met vertraging naar Nederland. De loc heeft zijn draaistellen moeten afstaan aan de 5811, waarvan de wielbanden versleten zijn. De draaistellen zouden los naar ons land gezonden worden.

▪ Eind september huurde ACTS ook weer locs van Shortlines. Zo werden de PB01 en PB02 voor (extra) Veendam-shuttles gesignaleerd op diverse data. De locs waren nodig door gebrek aan Class 58 locs.

▪ In ons vorige nummer werd gemeld dat EWS-loc 58046 de favoriet was om ACTS 5813 te worden. Thans lijkt het de 58038 te gaan worden. De loc wordt eind dit jaar in Nederland verwacht. Al eerder komt een andere nieuweling. ACTS heeft bij Vossloh een G1206 besteld voor het vervoer op de Havenspoorlijn. De loc wordt eind oktober verwacht. Vanaf 01-11 geldt op de Havenspoorlijn een ATB-plicht. De V60 en 6700-en beschikken niet over deze beveiliging. Wel mag nog met de oudjes gerangeerd worden maar op de vrije baan zullen ze na 01-11 niet meer te zien zijn.

Exploitatie

▪ Eind september werd bekend dat Husa Capitol, een investeringsmaatschappij van Van Gansewinkel, de meerderheid van de aandelen van ACTS Nederland B.V. heeft overgenomen. De huidige directeur John Hoekwater wordt opgevolgd door R. van Gansewinkel. Hoekwater blijft nog actief als adviseur bij ACTS. Al snel deden geruchten de ronde dat al het oude materieel snel aan de kant zou gaan. De 1200-en blijven echter volgens de huidige inzichten tot 2009 in dienst. Ook de Class 58 blijven bij ACTS.

▪ Ook was ACTS druk met werktreinen. In en rond het weekend van 11- en 12-09 rangeerde ACTS met diverse locs en treinen van Spitzke Nederland in en om Zutphen. Naast een Spitzke

V100 staat voor dit werk ook de 6705 van ATCS in Zutphen. Deze loc is door een technisch mankement tijdelijk niet welkom op het hoofdnetaf.

- Wanneer de 5813 wordt afgeleverd is het de bedoeling dat ACTS het vuilvervoer vanuit Noordwijkerhout naar Haarlem overneemt van Railion. De datum voor de overname is al vele malen uitgesteld. De planning voorziet nu in november 2004. De tractie voor deze treinen moet een duo 1200+6700 leveren.

Schadegeval

- Op 03-09 lekte uit een in de Waalhaven opgestelde ACTS-loc dieselolie. De firma Van Willigen verwijderde de olie van de opvangmatten.

ERS

Materieel

- Op 11/10 werd de ERS 1202 na herstel van botsschade door Nedtrain Tilburg weer afgeleverd. Binnenkort volgt de inbouw van GSM-R in de Class 66. De ombouw van Telerail naar dit nieuwe communicatiesysteem duurt een week per loc. Omdat ERS zolang een loc liever niet kwijt is zal er tijdelijk een ERS 6611 zijn. Kandidaat hiervoor is de ER6 die nu bij Nedtrain in Tilburg wordt afgebouwd.

- In ons vorige nummer konden we nog net vermelden dat het bestickeren van de laatste vijf Class 66 was begonnen. Inmiddels zijn nu alle tien locs voorzien van stickers en de "nieuwe" nummers. De PB07 t/m PB11 heten nu 6601 t/m 6605. Het beplakken van de locs gebeurde in Nedtrain-Onderhoudsbedrijf Feijenoord op: 09-08 (6606), 10-08 (6609), 19-08 (6608), 23-08 (6607) en 24-08 (6610). De locs hebben verschillende details aan de neuzen zodat ze alle uniek zijn. Op 17-09 kreeg de 6610 nog extra bestickering vanwege het 10 jarig jubileum van ERS, de klant van ERS Railways.

Exploitatie

- Vanaf 13/9 wordt de RST terminal op de Waalhaven niet meer aangedaan door ERS. De Melzo-treinen 40105/40106 worden nu behandeld op het RSC Waalhaven. De bediening van P&O in de Europoort blijft gehandhaafd. De trein is altijd goed te herkennen aan de grote hoeveelheid Norfolk- en P&O-containers.

Shortlines/Rail4Chem

Overname

- Op 25-09 werden de twee V60's SL1001 en 1002 (ex-ACTS 6002) overgebracht naar Dordrecht Zeehaven. De locs zijn overgenomen door Volker Stevin Rail & Traffic. Waarschijnlijk zullen de locs in een fris VSRT-jasje terugkeren op het spoor.

- Het laatste half jaar was de financiële situatie van Shortlines zorgelijk. Doordat het Rotterdams Havenbedrijf zich vanwege het RDM-schandaal terugtrok kon het bedrijf niet blijven bestaan. Sinds 11-10 bestaat Shortlines niet meer. Rail4Chem Benelux, een nieuwe firma en een volledige dochter van Rail4Chem GmbH, neemt alle activiteiten van Shortlines over. De vestigingen aan de Rotterdamse Rosestraat en in de Botlek worden gesloten. R4C Benelux betreft een pand in de Europoort. Rond het weekend van 09-10 verloren alle Shortlines-locomotieven hun bestickering.

- R4C reed al twee treinen met Shortlines samen (naar Worms en Duisburg) en neemt nu ook al het binnenlandse vervoer over. Daaronder worden ook de transporten voor spoorbouwers verstaan. De laatste maanden vervoerde Shortlines erg veel machines van Volker Stevin.

Strukton

Exploitatie

- Strukton heeft sinds kort de mogelijkheid werk aan te nemen in Duitsland. Het Eisenbahn Bundesamt heeft Strukton daarvoor de toelating verleend. Van HGK heeft Strukton twee locomotieven overgenomen. Het gaat om de DH36 (Deutz 57471) die nu de naam Janine en locnummer 1322320 draagt, en D38 (Deutz 57983) die verder door het leven verder gaat als Monique en het nummer 1322321 heeft.

HGK

Exploitatie

- Locomotieven van Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) komen al sinds 1998 in Nederland. Tot 2003 gebeurde dat op licentie van Shortlines met treinen van en naar Keulen en Duisburg. Ook huurde Shortlines tot 2003 locs van HGK voor binnenlandse shuttletreinen. Aan die samenwerking kwam in 2003 een einde en de Duisburg-/Keulentrein ging onder Railion vlag rijden. Sedert 30-09 heeft HGK een licentie om te rijden in Nederland. Na de Bentheimer Eisenbahn, Railion en Rail4Chem is dit het vierde Duitse bedrijf dat toegelaten is op het Nederlandse spoorwagennet. Op 04-09 vond er al een proefvervoer van HGK plaats. De nieuwkomer reed een autotrein vanuit Duitsland via Herzogenrath naar Amersfoort PON. Op 5/10 volgde een tweede proefvervoer. Dit betrof een olietrein van Tamoil die vol vanuit Zwitserland via Emmerich naar de Botlek reed. Helaas gooide Railion aldaar roet in het eten omdat zij om onbekende redenen haar wagens niet van de terminal kon rangeren. De HGK-trein werd met flinke vertraging op het RCC op de Oude Maasweg gerangeerd. Als trein 69450 ging DE66 op 07-10 met de, inmiddels lege, wagens via Venlo terug naar Duitsland. Binnenkort neemt HGK ook de Duisburg-/Keulen- (DuKo-) trein weer in eigen beheer.

Schadegeval

- Op 25-08 nam HGK DE65 de in de week daarvoor ontspoorde DE63 en daardoor licht beschadigde loc mee naar Keulen. De loc was de week ervoor bij binnenkomst vanuit Pernis ontspoord op het RSC Waalhaven.

NoordNed

Materieel

- Sinds 06-09 zet NoordNed de van NS gehuurde Buffels 3446 – 3449 niet meer uitsluitend als sneltrein tussen Leeuwarden en Groningen in, maar gebruikt ze ook voor stoptreinen. In de vier DM '90-stellen werd van 27-09 tot 01-10 een film vertoond over het landschap waardoor de treinen tussen Groningen en Leeuwarden zich verplaatsen. De film werd geprojecteerd op de tegen de rijtuigovergang gelegen wanden van twee afdelingen. Voor de film zijn opnamen vanuit de cabine gemaakt, evenals in karakteristieke gebouwen langs de lijn, uit de lucht en vanaf het water.

Arbeidsconflict

- Het sedert enige maanden slepende conflict tussen een groot deel van de werknemers van NoordNed en directeur Braam bereikte medio september een voorlopig hoogtepunt. De ondernemingsraad van het bedrijf weigerde nog met Braam te overleggen, waarna de raad van commissarissen haar president R. van den Hoek benoemde als gesprekspartner voor de OR. Die had begin september bij de Ondernemingskamer van het Amsterdamse gerechtshof het recht op een andere overlegpartner, maar de uitspraak van het hof werd door de RvC niet afgewacht. Braam, die wel directeur blijft van NoordNed, wordt door het personeel, de vakbonden en de OR verweten hen te schofferen en afspraken niet na te komen.

Syntus

Schadegeval

- Op 08-10 reed tussen Hengelo en Delden een Syntus-treinstel als trein 31274 op een overweg precies tussen een tractor en een auto door. De auto werd door de tractor juist over de overweg gesleept. De sleepkabel ging uiteraard verloren; aan de LINT ontstond slechts lakschade.

Algemeen

RandstadRail & Zoetermeerlijn-/Hofpleinlijn

- Onafhankelijk van RandstadRail ging na de bouwvakvakantie de spoorvernieuwing op de Hofpleinlijn verder. Eén van de twee G1206-locs van Strukton werd regelmatig gesignaleerd voor werktreinen. Diverse malen gebruikte men (het begin van) het on-

gebruikte spoor tussen Rotterdam Kleiweg en Bergweg voor het overdag opstellen van werkmaterieel. ProRail bezorgde bij in de nabijheid van het spoor wonende huishoudens een brief waarin gewaarschuwd werd voor nachtelijke geluidsoverlast. In Berkel en Rodenrijs lazen de ontvangers van deze brief met enige verbazing dat deze overlast veroorzaakt werd door de werkzaamheden tussen *Gouda en Gouda Goverwelle*, hetgeen aanvankelijk ernstig te denken gaf over aard en omvang van de werkzaamheden die dáár verricht werden, maar gelukkig een foutje bleek te zijn dat terstond door ProRail hersteld werd. De treindienst werd in de avonden verbust of uitgedund. Op een gedeelte van het traject werd de gehele bovenbouw vervangen. Daar verschenen ook betonnen dwarsliggers.

- Het jaarlijkse groot onderhoud aan de seininrichting en de energievoorziening van de Zoetermeerlijn had tot gevolg dat van 11- tot en met 15-10 alle treinen alleen linksom reden. Van 18- tot en met 22-10 rijden ze juist alleen rechtsom. De buitendienststelling zal ook worden gebruikt om papier te prikken.

- Hoewel het traject Rotterdam Kleiweg – Rotterdam Bergweg – Rotterdam Hofplein nog enige jaren gebruikt zal worden, begint het verval langzaam in te treden. Op 04-09 werd het houten gedeelte van het perron te Rotterdam Bergweg afgesloten omdat de stalen draagconstructie bouwvallig bleek. Tot 04-10 mochten de treinen op de Hofpleinlijn slechts uit één tweewagenstel bestaan, hetgeen in de spits tot capaciteitsproblemen leidde. Waar normaliter in twee van de vier diensten een Sprinterdrie respectievelijk twee tweetjes worden ingezet, moesten alle reizigers zich in één tweetje persen. Hoewel ProRail beloofde het perron zo snel mogelijk te herstellen, duurt het maar liefst tot in november totdat een nieuwe constructie zal zijn gemonteerd. Het plan om wél met vier bakken te rijden in de series 13500 en 13600 en door middel van waarschuwingborden mensen van twee rijtuigen beletten uit te stappen, werd uit veiligheidsoverwegingen niet uitgevoerd. Witte borden ("Hier niet uitstappen") werden echter wel geplaatst. Vanaf 04-10 tot medio november stoppen er helemaal geen treinen meer te Rotterdam Bergweg, zodat de treinsamenstellingen weer konden worden hersteld.

- In het weekend van 25- en 26-09 was er geen treinverkeer mogelijk op de Hofplein- en Zoetermeerlijn. In dat weekend werden de in recordtempo aangelegde nieuwe sporen tussen de Laan van NOI en de Loolaan aangesloten, die overigens een erbarmelijke ligging hebben. Daarmee ontstaat ruimte voor de bouw van de fly-over waarmee in de toekomst RandstadRail de sporen Laan van NOI – Mariahoeve kruist en daarmee op de buitenste sporen op de Laan terecht komt. Tijdens de werkzaamheden werden de Hofplein- en Zoetermeerlijn geheel verbust. De treinseries 6300 en 2600 kregen Den Haag HS als eindpunt. Evenals de werkzaamheden tussen Utrecht en Amsterdam en tussen Lage Zwaluwe en Roosendaal liepen deze uit, zij het kortstondig.

- Met ingang van de omloopwijziging van 04-10 werd de spoorbezetting in Den Haag Centraal zodanig aangepast dat de treinserie 2600 op spoor 12 behandeld werd. Van dat spoor werd het uitrijsein 30 meter verplaatst en het perron 30 meter langer gemaakt, zodat dit spoor geschikt bleef voor 12 bakken als per 01-10 de stootjukkanen van spoor 11 en 12 respectievelijk 46 en 25 meter teruggeplaatst werden. Jammer genoeg verplaatste ProRail eerst de stootjukkanen en dat nog ruim voor het afgesproken tijdstip van 01-10. Dat betekende dat een aantal dagen lang de treinen van de serie 2600 langer dan 10 bakken op andere sporen dan gepland moesten worden behandeld.

- In de hal van Den Haag Centraal werden vele activiteiten ontplooid om de winkels aan de uiteinden van de perrons te kunnen verplaatsen naar nieuwe, tijdelijke locaties. Op het perron van de sporen 2 en 3, buiten de kap, werden keten geplaatst waarin de storingsdienst van Nedtrain gedurende de werkzaamheden een plekje zal vinden.

- In Pijnacker werd in september en oktober gewerkt aan de bouw van tegenover elkaar gelegen noodperrons. Het huidige perron richting Den Haag zal het veld moeten ruimen als de werkzaamheden voor de onderdoorgang in de doorgaande weg Zoetermeer – Delft van start gaan. Daarvoor zal één spoor tijdelijk omgelegd worden.

- In Rotterdam wordt door een Duitse aannemer hard gewerkt aan de voorbereiding voor de bouw van de tunnel van Rotterdam

Kleiweg naar Rotterdam Centraal. Het terrein waar vroeger Rotterdam Kleiweg Aansluiting lag, is één bouwterrein; het grote onderstation staat ietwat verloren tussen de bouwkransen.

- Op het voorplein van Rotterdam Centraal wordt vanaf begin oktober veel gewerkt en een begin gemaakt van de sloop van het RET-gebouw met het opvallende groene schuine dak aldaar, nadat de bushaltes naar het Kruisplein verplaatst waren.

Roestrijden

- Railion maakte medio september bekend dat met ProRail een overeenkomst was bereikt over de aanpak van het *roestrijden*. Sporen en wissels die in de normale exploitatie sporadisch gebruikt worden, dienen met enige regelmaat (éénmaal per dag) met minimaal 20 assen bereiden te worden, zodat een goede detectie gewaarborgd blijft. Begrijpelijkerwijs worden hiervoor door de treindienstleiders graag goederentreinen of lange reizigerstreinen gebruikt, zodat de betreffende infra goed *schoon* gereden wordt. Het roestrijden kost echter veel vertraging, omdat een trein moet afremmen tot soms 40 km/h, terwijl de dienstregeling daarop niet berekend is. Railion heeft met ProRail afgesproken dat blok-treinen met gevaarlijke stoffen, doorgaande internationale treinen en andere tijdkritische treinen niet meer voor roestrijden worden gebruikt. Voor de overige treinen die wél mogen roestrijden worden tevoren duidelijke afspraken gemaakt. Hopelijk worden dergelijke afspraken ook met NSR gemaakt, want de gevallen waarin haar treinen voor het berijden van overloopwissels worden gebruikt, zijn legio. Bekend in dit verband zijn de vertragingen van IC's serie 800/900 die schijnbaar plotseling ontstaan bij Heeze en vele vroege treinen op zater- en zondagmorgen.

Korte berichten

- Op 14-08 werd in Zwolle een proef gedaan met *videoschouw*. Het emplacement wordt daarbij geschouwd door middel van een op een Eurailscout-motorrijtuig gemonteerde videocamera en niet meer door schouwers. Het voordeel is dat er minder buitendienststellingen nodig zijn van emplacementen.

- Deze zomer zijn de sporen 11 en 12 van de voormalige hoofdwerkplaats Amersfoort weer aangesloten op het spoorweg-net. De aansluiting zal worden benut door Herik Rail, die zich terugtrekt van het SSN-depot te Rotterdam Noord Goederen.

- Tussen Dordrecht en Lage Zwaluwe wordt van 06-09 tot 12-12 in de nachten van zaterdag op zondag van 23.15 tot 07.45 uur en in de nachten van zondag op maandag van 23.45 tot 05.15 uur gewerkt aan het vernieuwen van bovenleidingportalen en spoorstaven. Dat leidt tot het gedeeltelijk opheffen en verbussen van (Benelux-) treinen. Al drie maal liepen de werkzaamheden fors uit.

- In het weekend van 24- en 25-09 werd veel werk verzet in het kader van de spoorverdubbeling tussen Utrecht en Amsterdam. Tussen Abcoude en Maarssen werd het spoor Amsterdam - Utrecht verlegd. Zoals zo veel werkzaamheden liepen ook deze fors uit: na het herstellen van wissels en het verhelpen van de nodige seinstoringen kon het baanvak pas rond de middag van 26-09 volledig in dienst komen. Van Abcoude naar Maarssen en van Maarssen naar Utrecht rijden de treinen sindsdien over het definitieve, meest buitenste spoor. Daarbij wordt in Nieuwersluis gebruik gemaakt van de nieuwe vaste brug en in Breukelen van de vrije kruising. In Breukelen kwam een gedeelte van het tweede spoor Amsterdam - Utrecht in dienst, namelijk het perronspoor van de nieuwe halte. Direct achter het perron takken de treinen naar Woerden naar links af en gaan onder de vrije kruising door naar Breukelen. Voor Nieuwersluis is het de laatste stap voor het definitieve einde. Het middenspoor werd buiten dienst gesteld, waarmee het roemruchte plaatsje – ooit de aansluiting van de Haarlemmermeerspoorlijn op de hoofdbaan – niet meer is dan een beweegbare brug in het overgebleven "oude" spoor. In het weekend van 11- en 12-12 zal dat ook afgelopen zijn. Dan wordt het spoor Utrecht – Amsterdam verlegd naar het oosten. Het is het toekomstige binnenspoor Amsterdam - Utrecht, dat gedurende de tijd dat de huidige sporen worden vernieuwd in de andere richting bereden wordt. In Breukelen zal echter wel van de nieuwe infrastructuur gebruik gemaakt worden.

- Diverse stakingen troffen de goederenvervoerders weer flink. Op verschillende tijdstippen in september en oktober werd er gestaakt bij alle terminals in het Rotterdams havengebied.

- Er blijkt een hoop verwarring te zijn omtrent de risiconormen voor het spoor. De bestaande regelgeving is niet adequaat en schiet daardoor zijn doel voorbij. De vervoerders worden voor onmogelijke opgaven geplaatst en Nederland wordt er niet veiliger op. Tijdens een symposium dat eind augustus werd georganiseerd door de railsector in samenwerking met de chemische industrie werd staatssecretaris Van Geel opgeroepen om de regelgeving te moderniseren en overtollige voorschriften te schrappen. Het was voor het eerst dat op dit niveau gepleit werd voor verandering. Een veelgehoorde klacht is dat de publieke opinie negatief tegenover het vervoer van chemische producten staat, maar tegelijkertijd voorbijgaat aan het feit dat dit vervoer niet voor niets plaatsvindt en de chemische industrie een belangrijke bedrijfstak vormt.
- Aan de andere kant heeft de Raad voor de Transportveiligheid juist geconstateerd dat de controle op het vervoer van gevaarlijke stoffen tekort schiet. Dit schrijven zij in een rapport omtrent de lekkage van acrylnitril uit een wagon nabij Amersfoort op 20 augustus 2002. In de regelgeving kwam de raad "fundamentele leemtes" tegen en vond de controle "marginaal".

Betuweroute

- Half september verscheen in de media het bericht dat het Rotterdamse Havenbedrijf graag de Betuweroute wil exploiteren. Het bedrijf ziet mogelijkheden om de goederenlijn kostendekkend te maken. Verkeersminister Peijs gaf het Havenbedrijf eerder dit jaar de opdracht om samen met ProRail te onderzoeken hoe de Betuweroute zo kostendekkend mogelijk geëxploiteerd kan worden. Niet duidelijk is of het Havenbedrijf de exploitatie alleen op zich wil nemen of dat ze ook met partners in zee wil. Volgens berekeningen van het ministerie van V&W kost het in bedrijf hebben van de Betuweroute zo'n 25 miljoen Euro per jaar.
- Tijdens de bouw van de lijn is een meevaller van 117 miljoen Euro gehaald. Het gaat om de bouw van de eerste zes maanden van dit jaar. Vorig jaar viel er ook al een meevaller van 161 miljoen Euro te noteren.
- Op 01-05-2005 moet het tracé tussen de Sophiatunnel en Gorinchem klaar zijn voor een proefbedrijf. Dit gedeelte zal dan geëlectriceerd zijn met 25kV en voorzien zijn van onder meer ETCS en GSM-R.
- In een buitendienststelling in het weekend van 02- en 03-10 werd tussen Zevenaar en de Duitse grens gewerkt aan de aansluiting van de Betuweroute op de lijn Arnhem – Emmerich. Één spoor werd opgebroken, enkele andere nieuwe op emplacement Zevenaar en tussen Zevenaar en emplacement Zevenaar Oost (waar de Betuweroute daadwerkelijk aantakt) in dienst gesteld. Tijdens de werkzaamheden werden de ICE's omgeleid via 's-Hertogenbosch en Venlo. Het is aardig te memoreren dat het automatisch blokstelsel dat alleen was ingericht voor louter dubbelspoorrijden tussen Zevenaar Oost en Emmerich, werd vervangen door een beveiliging waarbij ook beveiligd linkerspoor gereden kan worden. Ook deze werkzaamheden konden niet op tijd worden afgerond: het duurde tot 04-10 12.00 uur voor de eerste treinen weer via Emmerich de grens met Duitsland konden passeren. Daarvoor moesten wel wissels geklemd en seinen afgekruid worden. Vele treinen moesten via Bentheim en Venlo omgeleid worden.
- Er komt een onderzoek naar de vraag of het mogelijk is om personentreinen over de Betuwelijn te laten rijden. Dat heeft minister Peijs toegezegd. Ze deed dat op aandringen van diverse Kamerleden. Veel enthousiasme brengt de CDA-bewindsvrouw er niet voor op. Tien jaar na het aanlegbesluit en twee jaar voor oplevering van de Betuwelijn moet er een onderzoek komen of de Betuweroute naast goederentreinen ook personenvervoer aan kan. Wellicht moeten tunnels en veiligheidssysteem van de nieuwe spoorlijn vertimmerd worden. Voor personenvervoer gelden andere normen dan bij goederen. De Betuwelijn verbindt de Rotterdamse haven met het Duitse achterland, zonder onderweg steden aan te doen. Daarom heeft het ministerie in het verleden vragen van onder meer GroenLinks voor personeengebruik steeds afgewezen. De route is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en wagons met bulkproducten die nu nog langs Brabantse of Utrechtse stadswijken denderen. Peijs heeft de Kamer opnieuw

bezworen dat Duitsland op tijd zorgt dat aansluiting op het Duitse spoornet klaar is. Nu Peijs voor de tweede maal in enkele maanden heeft gemeld dat het aanbesteden van de laatste werkzaamheden voor de Betuwelijn goedkoper uitvalt dan geraamd, wil de Kamer het overschot besteden aan andere spoorprojecten. Peijs denkt dat voor Betuweroute en hogesnelheidslijn-Zuid samen misschien 400 miljoen euro minder nodig is dan haar voorganger De Boer de Kamer heeft verteld. Of minister Zalm van Financiën een deel opeist en of echt de kosten minder tegenvallen, moet nog blijken. Zo werd bekend dat een brugpijler in het Hollandsch Diep voor de HSL-Zuid verzakt. Mogelijk een nieuwe onvoorziene tegenvaller.

Museumnieuws

- De op blz. 222 genoemde uitwisseling van locomotor 312 met de in Tilburg verblijvende 362 ging niet door. Het locje was beschadigd door een ontsporing. De 312 werd wel naar Rb Tilburg gebracht, maar de 362 nog niet mee teruggenomen. Dat gebeurde alsnog op 16-10 (zie bij Plan E).
- Mat '46-treinstel 273 kwam op 17-09 als 89285 vanuit het Spoorwegmuseum naar Arnhem, werd daar gewassen en kwam als 89286 naar Onderhoudsbedrijf Leidschendam, alwaar op 18-09 een defect aan een draaistel werd verholpen. Aan het eind van die middag kwam de *Muizenkop* als 89219/89220 via Den Haag HS weer naar Utrecht Maliebaan, na te Lunetten nog een toevallige ontmoeting te hebben gehad met de excursietrein van de Werkgroep Loc-1501, tijdens welke het personeel van de 273 werd getraceerd op verse koffie...
- Blokkendoosmotorrijtuig mC 9002 Jaap maakte op 26-09 een rit van Leiden via Schiphol, de Zuidtak, Hilversum en Utrecht naar Arnhem (28311) en terug (28312). Het rijtuig kwam uit Haarlem naar Leiden (800311) en keerde eveneens ledig terug (800312).
- Eind september werden de NMBS-locomotieven 7608 (de voormalige (bruine) NS-2275) en 7618 (ex-2205) overgedragen aan de Nederlandse *Stichting Historisch Materieel*. Deze stichting beschikt al over een Plan E RD die al een tijdje in Groningen staat. In de nacht van 08- op 09-10 werden de 2200-en – na enkele dagen in Essen te hebben verbleven – naar Roosendaal gebracht. Voorlopig staan de locomotieven opgeborgen in de locloods van Roosendaal en wachten daar op betere tijden.

Zuid Limburgse Stoomtreinmaatschappij

Bij de ZLSM is men gestart met de langverwachte uitbreidingen van de werkplaats en de stallingloods voor het materieel. Tijdens stoomtreindagen werd in het verlengde van de werkplaats een zogenaamde aardwind geplaatst, afkomstig uit werkplaats Maastricht. Hierdoor wordt het mogelijk assen van de locomotieven na te zien zonder de hele locomotief te lichten. De stallingloods wordt met twee sporen met een lengte van 125 meter uitgebreid, zodat alle rijtuigen, de railbussen en dieseltwee overdekt zullen staan. Met voortvarendheid wordt gewerkt een de overdracht van de baan door NS Vastgoed aan de ZLSM. Een aantal knelpunten dient nog te worden opgelost. Het bordes van Pullmanrijtuig 4129 zal van een doorloopkop worden voorzien, zodat dit rijtuig niet meer aan het eind of begin van de trein hoeft te rijden.

De rangeerlocomotief uit Heerlen werd door NS vervangen door een nieuw exemplaar van de serie 700. Oudgediende NS 639, bijgenaamd Hippel of koffiepote, vanwege het karakteristieke gepruttel, verhuisde naar Simpelveld. De locomotief zal zijn groene jas weer terugkrijgen. De loc 639 is op 26-08 overgedragen Die dag reed het vehikel op eigen kracht van Heerlen naar Simpelveld. Tijdens de jaarlijkse stoomtreindagen kwam de VSM met de stoomlocomotieven 52 3879 en 52 8053 naar Simpelveld.

Stichting Stadskanaal Rail

Prinses Margriet is vrijdag 27 augustus 2004 te Veendam aanwezig geweest bij de ingebruikname van het rolstoelrijtuig WG151. Dit rijtuig, een voormalig postrijtuig van de Deutsche Bundespost, is in eigen beheer verbouwd tot rolstoelrijtuig. Aan beide zijden is het rijtuig voorzien van liften, ook is er voorzien in een rolstoeltoegankelijk toilet. Afhankelijk van de opstelling kunnen er maximaal 20 rolstoelers in het rijtuig plaatsnemen. Uit handen van het Landelijk Bureau Toegankelijkheid (LBT) heeft

de S.T.A.R. een toegankelijkheidskeurmerk mogen ontvangen voor de WG151. Het LBT is vanaf de start van de verbouwing betrokken bij de ombouw.

Naast dit toegankelijkheidskeurmerk heeft de S.T.A.R. eveneens het Internationaal Toegankelijkheids Symbool (ITS) ontvangen. Zowel het ITS-symbool als het Toegankelijkheidskeurmerk geven aan dat het rijtuig en de stations voor mensen met een functiebeperking geheel toegankelijk zijn

De werkzaamheden aan stoomlocomotief "Emma" duren langer dan gepland, met name het uitlijnen van de wielen kostte meer tijd dan verwacht. De loc zit nu geheel in elkaar, het streven is dat de locomotief in december 2004 de winterritten zal rijden.

De motorrevisie van de MaK is gereed, de machine zal na enkele proefritten medio oktober weer in dienst gesteld worden. Hierna zal Deutz D19 buiten dienst gaan voor het aanbrengen van een nieuwe brandstofpomp

De revisie van Sik 249 is gereed, sinds begin september is de locomotor weer in dienst. Er wordt nu een begin gemaakt met de revisie van 'Kraansik' 250. Dit zal vermoedelijk tot het voorjaar van 2005 duren.

Het 4-assige restauratierijtuig WR132 is eind september in de werkplaats binnengenomen voor een aanpassing van het elektrische systeem. Tevens zullen enkele, door vandalisme beschadigde, ruiten vervangen worden.

Tijdens de S.T.A.R.-dagen 2004 was SSN stoomlocomotief 23 023 te gast. De voormalige sneltreinlocomotief van de DB werd op 18 en 19 september ingezet op de S.T.A.R. lijn.

Spoorwegmuseum

Staatsspoor-bagagewagen na 60 jaar terug in Nederland

Zoals in de vorige HOV/RN gemeld, is de drieassige Staatsspoor-bagagewagen met conducteursafdeling die het Spoorwegmuseum in Roemenië heeft verworven inmiddels aangekomen. Dat gebeurde echter niet op 9 juli zoals gemeld, maar op de avond van 30 juli. Op 2 augustus werd de wagen m.b.v. twee kranen in de loods te Amersfoort geplaatst.

De drieasser is in de zomer van 2002 in Boekarest ontdekt (zie HOV/RN dec-2002). Deze stond daar al 30 jaar en werd het laatst gebruikt als slaapwagen in werktreinen. Uiteindelijk heeft het twee jaar geduurd voordat de wagen daadwerkelijk in Nederland stond.

De wagen zou op een kuilwagen met goederentreinen naar Nederland komen, maar dat bleek niet te passen. Daarom werd deze per vrachtwagen vervoerd. Wielstellen, aspotten, bladveerpakketten en remwerk zijn gedemonteerd en liggen in de wagen. Nadat op 29 en 30 juli medewerkers van het Spoorwegmuseum en de twee kranen tevergeefs op de aankomst gewacht hadden (telkens bleek er onderweg iets aan de hand te zijn of was er sprake van miscommunicatie van de zijde van de chauffeur of vervoerder), kon de bagagewagen op 2 augustus wel verwelkomd worden. De wagen is van de vrachtwagen getild en in de loods op houten blokken naast het spoor geplaatst. Uiteindelijk zal de drieasser in de huidige toestand (maar wel op zijn eigen wielen) in het vernieuwde Spoorwegmuseum tentoongesteld worden.

De wagen stamt uit de serie NS D 4001-4098 en is door Werkspoor gebouwd in 1914 (één van de fabrieksplaten is voorhanden, fabr.nr. 19030). De wagen stamt daarmee uit de deelse series 4041-4060 of 4081-4088. In de oorlog zijn 14 exemplaren van dit type vermist geraakt. Van de genoemde deelse series zijn dat de D 4044, 4047 en 4088. Als alle gegevens kloppen, dan zou de bagagewagen dus één van deze drie moeten zijn. De wagen is vrijwel compleet en in oorspronkelijke toestand: handgrepen en deursluitingen zijn vrijwel allemaal aanwezig. Alleen de karakteristieke uitzichtkast op het dak is lang geleden al verwijderd.

Uitgebreidere informatie en enkele foto's kunt u vinden in Spoorweg Journaal 141.

Havenmuseum Rotterdam

Voor de Wereldhavendagen van begin september is Sik 347 in het Havenmuseum aan de Rotterdamse Leuvehaven door vrijwilligers van de Stichting Locomotor in de groene kleurstelling teruggeschilderd. Ondanks het fraaie resultaat is het jammer dat men niet eerst contact heeft gezocht met andere museumorganisaties, want de gebruikte kleur groen kan beter omschreven worden als "legergroen" en komt helaas niet bij het oude NS-groen in de buurt.

Stichting Stoomtrein Fryslân

Deze stichting heeft zich ten doel gesteld om met stoomtreinen te gaan rijden in de ZuidWesthoek van Friesland. De stoomtrein moet gaan rijden van Sneek naar Stavoren, waarvoor in de laatstgenoemde plaats een omloopspoor zal moeten worden aangelegd, anders wordt Workum het eindpunt. Voor de realisatie van de plannen is € 2,5 miljoen aan subsidies en fondsen nodig. Op het verlanglijstje van de stichting staan twee stoomlocomotieven BR 23 uit de voormalige DDR. (V.z.v. *ons bekend is daar niets te koop, red*) alsmede een tiental rijtuigen en een restauratierijtuig. Ook een Duitse diesellocomotief moet er komen, om stoomtreinen met pech weg te slepen. De rijtijden van de stoomtrein zijn afgestemd op die van de Noordnedtreinen. Materieel en gebouwen kosten ruim € 6 miljoen.

Alweer zo'n goedbedoeld ambitieus plan... Van de Werkgroep ter voorbereiding van Stichting TEE Nederland vernemen wij ook geen nieuws meer.

RTM Ouddorp

Stoomloc 50 (Henschel & Sohn, Cassel 1913) is nu in de laatste fase gekomen voor indienststelling. Binnenkort wordt het stoomgedeelte gereed gemaakt voor de keuring. In 2005 zal de loc naar verwachting in dienst komen.

Op 25 september jl. werd een in de stijl van de M 1651 "Puttershoek" gebouwde diesellocomotief, de M 1653 "Oud Beijerland" in dienst gesteld.

In de remise Ouddorp werd een replica onthuld van een wand-schildering uit het station Rosestraat. Op de afbeelding is het volledige RTM-net in 1941 te zien, met toevoegingen tot 1947, en zal dienen als startpunt van de rondleidingen en het verhaal over de RTM.

INDUSTRIE

Alstom Transport. Dit concern, waartoe ook LHB, Konstal, De Dietrich, Traxis en Fiat Ferroviaria behoren, lijkt gered. Aanvankelijk stond de Europese Commissie afwijzend tegen de steun door de Franse overheid. Ook het idee om de productie van TGV treinen door het bedrijf Areva (een holding van kernenergie bedrijven) te laten overnemen riekt volgens de EU-kommissie naar verkapte staatssteun. Maar er kwam een oplossing. De Franse staat nam een aandeel van 18½% in het bedrijf en verplicht zich om binnen vier jaar andere partners (lees: concurrenten) toe te laten. Al eerder werd Siemens genoemd als mogelijke partner in een al dan niet te splitsen onderneming. De komende twee jaar staan in het teken van reorganisatie/sanering.

Ansaldo/Breda. Voor de productie van 50 zesassige gelede trams van het type P2550, bestemd voor Los Angeles, werd de voormalige fabriek van Adtranz in Pittsburg overgenomen.

CAF. Na de productie van 40 trams voor Sacramento (een optie van nog eens 14 trams wordt niet in een bestelling omgezet) sluit CAF zijn fabriek in Californië. De 28 trams voor Pittsburg worden gebouwd in Elmira (New York).

Siemens. Men denkt de problemen met de Combino's vanaf medio 2005 te kunnen oplossen. Tot nu toe werden drie trams (uit Amsterdam, Bern en Erfurt) bij wijze van proef aangepast en Siemens hoopt dat dit volstaat. De betreffende trambedrijven sturen aan op nieuwe wagenbakken en/of een garantie dat de trams 30 jaar inzetbaar zijn.

Bij de meest getroffen bedrijven werden de eerder buiten dienst gestelde Combino's weer (deels) in dienst gesteld, met uitzondering van o.a. Freiburg.

Siemens en Vossloh hebben de handen ineen geslagen voor de bouw van zestien meterspoor diesel-elektrische locomotieven voor Vietnam Railways. De waarde van de opdracht bedraagt 46 miljoen euro. De locs, die de type-aanduiding AR15 meekrijgen, zullen beschikken over een vermogen van 1500 kW en een maximum snelheid van 120 km/h. De asindeling zal Co'Co' zijn en een AR15 weegt uiteindelijk 81 ton schoon aan de haak.

Het ontwerp van de locs voorziet in het gebruik van standaardcomponenten, die zich in de dagelijkse praktijk hebben bewezen. De locs gaan op de 1700 kilometer lange Noord-zuidverbinding tussen Hanoi en Ho Chi Minh rijden met zowel reizigers- als goederentreinen.

Bvf

▪ In 1995 werden vier dubbeldekkers voor een bijzondere inzet aangepast. Om in treinseries 800 en 900 een afdeling voor het meenemen van fietsen te kunnen bieden zonder dat die ten koste zou gaan van zitplaatsen, werd besloten een viertal Bv's op het benedendek voor fietsen in te richten en op de bovenverdieping de zitplaatsen te handhaven. De vier rijkundigen werden uit vier DDM-stammen gehaald die met ingang van de dienstregeling '95/'96 tussen Utrecht en Rhenen werden ingezet.

▪ Dat de Railtender niet in de dubbeldeks "IC"-rijtuigen kan komen, moge duidelijk zijn. In de wintermaanden worden de rijtuigen als zitrijtuigen ingezet, vandaar de benaming Bv(f). Het ontbreken van een statische omzetter in de Bv's en ABv's deed NS besluiten een diesellaggegraat in te bouwen voor de stroomvoorziening, maar deze oplossing was weinig gelukkig gekozen. Al spoedig vertoonden deze apparaten het ene mankement na het andere, zodat alsnog een statische omzetter werd ingebouwd. De aggregaat werd gesitueerd in het zithoekje naast de trap naar beneden aan rijkundzijde 2. De doorgang beneden aan de trap werd vergroot om passage van fietsen mogelijk te maken. De verstevigende functie van de tussenwanden werd overgenomen door extra aangebrachte verstevigingsprofielen. De eerste serie van vier bestond uit 26-37 401 - 404, die aanvankelijk onder hun eigen nummer bleven rijden.

▪ In 1996 werden nogmaals twee rijtuigen omgebouwd, in 1998 gevolgd door nog eens acht. Om het aantal Bv's voor de stamendienst niet te veel te laten slinken, waren de rijtuigen van 1996 twee ABv's, die tegelijkertijd naar rijtuigen tweede klasse werden omgebouwd. Deze rijtuigen werden direct voorzien van statische omzeters. In 1998 werd bovendien besloten alle rijtuigen voor de IC-dienst te vernummern. In de stamendienst werden nu ook zes gedeclasseerde ABv's ingezet, omdat de verhouding tussen ABv's en Bv's ongelijk werd. De gedeclasseerde Bv-rijtuigen zijn gemakkelijk te herkennen aan hun grotere ramen en steek.

ombouw/declassering DDM-1-rijtuigen				
nummer	1 ^e ombouw	1 ^e vernummering	2 ^e vernummering	
26-37 401	26-37 401	26-37 801	26-37 501	Bv(f)
26-37 402	26-37 402	26-37 802	26-37 502	Bv(f)
26-37 403	26-37 403	26-37 803	26-37 503	Bv(f)
26-37 404	26-37 404	26-37 804	26-37 504	Bv(f)
26-37 405	26-37 405	26-37 805	26-37 505	Bv(f)
26-37 406	26-37 406	26-37 806	26-37 506	Bv(f)
26-37 407	26-37 807	-	26-37 507	Bv(f)
26-37 408	26-37 808	-	26-37 508	Bv(f)
26-37 411	26-37 811	-	26-37 511	Bv(f)
26-37 412	26-37 812	-	26-37 512	Bv(f)
26-37 413	26-37 813	-	26-37 513	Bv(f); nu in stamendienst
26-37 414	26-37 814	-	26-37 514	Bv(f)
26-37 415	26-37 815	-	26-37 515	Bv(f)
26-37 416	26-37 816	-	26-37 416	Bv(f); nu in stamendienst
36-37 601	26-37 450	26-37 850	26-37 474	Bv(f); nu Bv in stamendienst
36-37 602	26-37 451	26-37 851	26-37 475	Bv(f); nu Bv in stamendienst
36-37 603	26-37 470	-	-	Bv voor stamendienst
36-37 604	26-37 471	-	-	Bv voor stamendienst
36-37 605	26-37 472	-	-	Bv voor stamendienst
36-37 606	26-37 473	-	-	Bv voor stamendienst
36-37 607	26-37 476	-	-	Bv voor stamendienst
36-37 608	26-37 477	-	-	Bv voor stamendienst
36-37 611	26-37 478	-	-	Bv voor stamendienst

▪ Medio 2000 werd het idee gelanceerd om de nogal ruime reserve aan Bvk-rijtuigen aan te wenden voor het terugdringen van het zitplaatstekort. De Bvf-rijtuigen in de getrokken treinen hadden te kampen met storingen aan de statische omzeters waardoor ze regelmatig aan de kant stonden. Door de Bvk's 26-37 101 en 102 met hun zware (en wel betrouwbare) omzetter nu vast te koppelen aan deze rijtuigen en ze als koppel of trio in de 800/900 in te zetten, werd een aantal stilstaande rijtuigen gebruikt om broodnodige zitplaatsen te bieden aan onze klanten.

Omdat ICR en Plan W niet voorzien zijn van stroomkabels kan geen trekduwverkeer worden uitgevoerd met de Bvk's. De stuurstandrijtuigen doen derhalve niet als zodanig dienst. De 26-37 101 rijdt in vaste combinatie met de Bvf 26-37 512; de 26-37 102 rijdt een tijd lang met de 26-37 850 waarvan de statische omzetter defect was.

In 2000 zijn de stuurrijtuigen voorzien van baanruimers, nadat in 1998 al een cabine-airco werd ingebouwd. De kans op een ontsporing bij een aanrijding op een overweg wordt door de baanruimer verkleind.

▪ Toen vanaf 13-06-2003 in de series 800/900 ICRm-stammen met een BDs-stuurstandrijtuig werden ingezet, werden daarvoor de Bv(f)-rijtuigen qua bekabeling aangepast aan de 1700-en. Het is te zijner tijd de bedoeling om de dubbeldeksrijtuigen uit de IC-dienst terug te trekken. Dit zal vooral gaan gebeuren wanneer nog meer ICR-trekduwstammen in de 800/900 in vaste composities instromen.

In 2002 werden al twee van de drie vijfswagenstammen weer verlengd tot DDM-6, in 2003 gevolgd door de derde. De rijtuigen 26-37 813 en 816 werden uit de IC-dienst gehaald en met hun eigen nummer in een stam geplaatst. Het vernummern vond pas begin 2003 plaats.

Het is mogelijk deze rijtuigen opnieuw te voorzien van een statische omzetter en in te zetten in combinatie met ICR. De voormalige ABv's 26-37 850 en 851 werden eveneens uit de Intercity-dienst teruggetrokken, en als Bv in DDM-stammen ingezet.

▪ Het Nedtrain-computersysteem R5, dat van het materieel de actuele toestand bijhoudt, zou vanaf 2002 in de problemen komen omdat de verkorte rijtuignummers van de 26-37 801 - 816 gelijk zijn aan de verkorte nummers van de nieuwe mBv7-bakken van het VIRM-materieel, de 260 8801 - 260 8880. Om dat te voorkomen, zijn ze vernummerd in 26-37 501 - 515.

Met de omloopwijziging van 15 december 2003 verdween de DDM-7-stam. Voortaan rijden alle DDM-1-stammen met zes rijtuigen. Omdat de verhouding tussen Bv's en ABv's opnieuw scheef kwam te liggen, werden nogmaals twee ABv's (de 36-37 608 en 611), omgebouwd tot Bv.

BOEKEN

De rijtuigen van de Nederlandse paarden-, stoom- en motor-tramwegen, auteur A. Dijkers. Dit boek is nummer 15 in de boekenreeks van de NVBS. ISBN 90-808885-1-6. Na het verschijnen van een eerder naslagwerk waarin de rijtuigen van de stoom-tramwegen werden behandeld, kwam zoveel nieuwe informatie boven tafel, dat de auteur een nieuwe publicatie nodig achtte. Van deze gelegenheid is gebruik gemaakt om tevens de rijtuigen van de overige "tramwegen zonder bovenleiding" te behandelen. In deze publicatie worden de rijtuigen per bedrijf behandeld, voorafgegaan door een beknopte samenvatting van de geschiedenis van het bedrijf. Nummerlijsten, inclusief vernummerningen, zijn opgenomen. Behalve wanneer dit bij gebrek aan gegevens niet mogelijk was, zijn tekeningen op schaal 1 : 100 opgenomen van de rijtuigen in hun oorspronkelijke staat. Behoudens enkele foto's op het omslag bevat het boek geen foto's, maar wel een schat aan informatie. Diverse lijsten, tabellen e.d. completeren deze 524 blz. tellende uitgave, die met recht encyclopedie genoemd kan worden. Het vele verrichtte speurwerk van de heer Dijkers dwingt bewondering af. A4 formaat, € 34,95.

TRANSPRESS, Sächsische Ueberland Strassenbahnen sinds 1898. H.K. Miszbach bekijkt 4 interlokale trams in Saksen, waarvan er nog maar één over is, namelijk de Kirnitschbalbahn in Bad Schandau. De andere zijn de Lockwitzalbahn van Niederseidlitz naar Kreischa, de Ueberlandbahn Hohenstein-Oelsnitz (Erzgebirge) en tenslotte de lijn Klingenthal-Georgenthal. Dienstregelingen, materieel (ook goede tekeningen), lijnen en vooral ook plaatjes onderweg in kleur en zwart/wit. Een zeer gedegen overzicht. Jammer dat nogal wat plaatjes ons inziens te klein zijn. 160 blz., 21,5 X 24,5 cm., € 14,90, ISBN 3-613-71243-1

Gottwaldt's **Bundesbahnalbum**. Eerder verscheen idem over de oude Reichsbahn. 500 zwart/wit foto's van alle tractievormen in alle hoeken van het land, beginnend met de chaos in 1945. Het personeel en de reizigers komen ook aan de orde. Speciaal belicht worden de Fern- en Interzonenzüge, het goederenvervoer, de nieuwe dubbeldekkers. Verder reist men van landstreek naar landstreek. Er zijn nogal wat foto's die bekend zijn. Zij werden eerder gepubliceerd en stammen uit de DB-archieven. De gebruikte papiersoort is niet ideaal en laat de zwarte partijen vaak dominant overkomen. 376 blz., 21,5 X 29,5 cm, € 24,90, ISBN 3-613-71250-4.

Wolfgang Kiebert schreef **Die Berliner S-Bahn 1924 bis heute.** Waarom 1924? Toen werd de allang bestaande S-Bahn geëlektrificeerd. Dit boek is een echt geschiedenisboek. De illustraties in zwart/wit en kleur zijn van ondergeschikt belang en kwaliteit. De hoofdstukken zijn simpel ingedeeld: 1. een reis van 90 jaar; 2. S-Bahn in de pers; 3 t/m 10. per elk hoofdstuk 10 jaar t/m 2000. Het rijtuigpark wordt apart behandeld. Opvallend zijn de zeldzame plaatjes van de wagens die als oorlogsbuit naar Danzig, Warschau en zelfs naar Rusland gingen. Ze werden daar uitgerust met pantografen. Excellent zijn de in kleur opgenomen lijnkaarten t/m 2004. In de tijd van de Muur was het West-Berlijnse net grotendeels dicht. West-Berlijn bouwde toen de U-Bahn verder uit omdat ook de trams weg waren. Een goed verhaal. € 29,90, 174 blz., 23 X 27 cm., ISBN-3-613-71242-3.

Tot slot bij **TRANSPRESS** van de hand van Jürgen Krantz: **Sputnik, Dampf & Fliegender Kramer – Die Deutsche Reichsbahn in Farbe 1965-1980.** Een fotoboek in kleur over DDR-stoom en een beetje diesel en elektrisch. Hoofdstukken: herstart onder de rode ster, de Reichsbahn onder het socialisme, nieuwe locs en treinen, paradepaarden op de hoofdlijnen, een reis van Noord naar Zuid, en tenslotte de erfenis (het verouderde materieel). Bedenk wel bij de foto's die geen hoogtepunten vormen, dat het niet eenvoudig was in die tijd om als hobbyist actief te zijn met de camera. Er zitten plaatjes in van weinig gefotografeerde series zoals de 42 en 43 en de geheel rode eerste 180-ers (DE-locs). Verder is er nogal wat aandacht voor het rijtuigmaterieel, Duits en buitenlands (bijvoorbeeld oorlogsbuit). 23,5 X 27,5 cm., 144 blz., ISBN 0-613-71246-6, € 24,90.

IAN ALLAN. Derek Huntriss maakte het 80 blz. tellende oblong album **Diesels in the Midlands** met veel bijzondere opnamen van een grote variëteit. Bijna alle typen dieselloco, veel nog in het groen, ook een aantal treinstellen. Er zijn foto's van de uitgebreide Derby-Works en veel stations rond Birmingham, Wolverhampton, Nottingham en vooral Rugby, vaak met zicht op verloederde stadsomgevingen in de 60-er en 70-er jaren. Opvallende locs: de proto DP 2, de LMS 10001 etc. Er is zelfs een plaat van de dieselloco type 4, die betrokken was bij de grote treinroof: de loc verongelukte later als runaway train. Diverse foto's laten goed de ouderwetse goederentreinen zien. In het betrokken gebied zijn er nu elektrische hoofdlijnen en hebben enkele niet-electrische trajecten de bekende HST-en, terwijl het goederenverkeer van karakter veranderd is. Zeer de moeite waard! Prijs £ 14,99, 25 X 19 cm., ISBN 0-7110-3017-0.

The Western around London, a colour portfolio. Kevin McCormack verzamelde 80 blz. kleurenfoto's van de stoomactiviteiten van BR's Western Region, bijvoorbeeld de lijnen naar Oxford, Bristol, Bicester, Reading en Didcot. In die tijd was er nog veel traditioneels te zien met de beroemde Castles, Kings, 4700 (1D serie), diverse tenderlocs en manuses van alles, zoals 1D's en 1C's. Alleen de Counties waren kennelijk al weg. Opvallend is vaak de spoorse omgeving zoals in Oxford met 2 kolossale seinbruggen. Duistere scènes ziet u in de depots. Van het heilige der heiligen, genaamd Paddington Station in Londen zijn er maar enkele plaatjes die weinig van deze spoorwegkathedraal tonen. Alle foto's zijn echter tot nu toe onbekend. Het boek is een deel uit de nu groot wordende colour portfolio-serie in oblong formaat. 25 X 19 cm., £ 14,99 ISBN 0-7110-3027-8.

Een andere "Western" publicatie is een brochure gewijd aan de zogenoemde **Cambrian Lines** in Wales uit de serie British Railway Pictorial. R. Christiansen verzamelde actiefoto's van veel stoom en een beetje diesel uit een groot gebied heel Wales behalve het Zuiden omvattend, d.w.z. de lijnen van de Cambrian Railways die Great Western en later BR Western Region werden. Onder andere Aberystwyth in het Westen, Hereford in het Midden, Brecon in het Zuiden en Shrewsbury in het Oosten. Veel kleine stoom (tenderlocs en 2 C's), enkele BR standaard 2 C's en later BR dieselstellen. Ook zijn er wat beelden van het bekende museumsmalspoor Welshpool & Llanfair. Alles in zwart/wit. Hoofdstukken: hoofdlijn, kustlijn, Mid Wales, zijlijnen, locs en depots, data. Best interessant voor kenners. £12,99, A4, 80 blz., ISBN 0-7110-3006-5.

Western Steam Farewell. Darren Page. In de 60-er jaren van de afgelopen eeuw was de Western Region van BR de eerste die

stoomloos was door de snelle komst van diesel-hydraulische locs. De beroemde Kings, Castles en de minder goede Counties werden heel snel werkloos. Onverwacht was het allemaal want de Western, opvolger van de conservatieve Great Western Railway gold nog steeds als iets van "damals". In 80 blz. kleurenfoto's ziet u de neergang van vaak heel mooie locs. Opvallend is dat er geen plaatjes zijn van London Paddington, andere grote stations. Verder is er alles: sneltrein-, goederen- en tenderlocs, alle met de welbekende Taper Boiler van "Gods Wonderful Railway". Overigens zijn er ook enkele dieselploegplaatjes. £14,99, 24,5 X 18,5 cm. Oblong, ISBN 07110-2990-9.

EISENBAHN KURIER: Deutsche Klein- und Privatbahnen, deel 8 Hessen. Een enorme pil over 28 lijnen rond Frankfurt, Darmstadt, Hanau en Kassel met heel veel mooie zwart/wit beelden uit heden en verleden. Treintjes onderweg, loco's, rijtuigen maar ook trams zoals van de Herkulesbahn in Kassel en de Frankfurter Lokalbahn. Bekende besproken lijnen zijn de Frankfurt-Königstein, Butzbach-Licher, Kassel-Naumburg, Hersfelder Kreisbahn en bijvoorbeeld de Kerkerbachbahn. Kaartjes vullen het geheel aan. De auteurs Wolff en Christopher hebben een geweldig werkstuk het levenslicht laten zien. A4, 392 blz., 1090 (!) afbeeldingen, € 39,90, bestelnummer 667, ISBN 3-88255-667-6.

Van de hand van Lexhard, Moll en Scheffler is er **Die Sächsische IV K, Die Reichsbahn Baureihe 99⁰¹⁻⁶⁰**. Ook hier weer een encyclopedisch werk in zwart/wit en ook kleur. Na zeer uitvoerige behandeling van de technische aspecten van deze markante loco's volgt een opsomming van alle lijnen binnen en buiten Saksen, waar ze gereden hebben. Wat Saksen betreft tot 1990, zoals op het net van Mügeln en Zittau, op Wolkenstein-Jöhstadt, etc. etc. Buiten Saksen waren ze onder andere op Rügen. Verder wordt de sloop belicht, afscheidsritten worden gevolgd, de museumlocs en ongelukken worden vermeld. Er is ook een overzicht van alle verblijfplaatsen in het verleden en per 1.1.2004. De kleurenfoto's staan apart bij elkaar. Het betreft hier toch wel de meest gefotografeerde smalspoorstomers die ook bekend waren in het Rollbock-vervoer. A4, 344 blz., 750 afbeeldingen, € 39,90, bestelnummer 199, ISBN 3-88255-199-2.

Eisenbahn Kurier Special 73 is een reisgids voor maar liefst 50 smalspoorlijnen in Duitsland, bijna allemaal van museale betekenis. Uitzonderingen zijn er ook, zoals de Zugspitze- en Wendelsteinbahn, die van louter commerciële betekenis zijn. Er staan geen dienstregelingen in maar wel veel mooie kleurenfoto's en zwart/wit beelden van vroeger. Ook is er aandacht voor enige industrielijnen. Een kaart met locatienummers is inbegrepen. Opvallend is het hoeveel er in het Oosten is. A4, 98 blz., € 9,80, bestelnummer 1820.

Uitgave 14 van de **Modellbahn-Kurier** is gewijd aan de locdepôts (Bahnbetriebswerke). U ziet beelden uit de werkelijkheid en wat hobbyisten er van maken. Verder is het een echte bouwhandleiding, geïllustreerd met kleur en zwart/wit. A4, 90 blz., € 9,90, bestelnummer 1719.

Eisenbahn Kurier Special nr. 74 is iets bijzonders met de titel **Wagen für Europa.** Een schitterende uitgave, zowel in beeld als tekst. Na eerst wat van vóór 1940 komt het eigenlijke onderwerp aan de orde. De 26,4 m. lange DB-wagens, wat de DDR in huis had en wat geëxporteerd werd. Deze wagens verraden een belangrijk deel van de na-oorlogse herbouw van het spoor in Duitsland. Interessant is ook wat men moderniseerde aan de zogenoemde "Schürzenwagen" (de pronkstukken uit 1940). Er zijn veel wagenportretten opgenomen, maar ook prachtige foto's van de inzet in de dienst. De DB-dubbeldekkers uit de 50-er jaren en die in de DDR krijgen ook aandacht. A4, 98 blz., € 11,90, bestelnummer 1821.

Eisenbahn-Bildarchiv, deel 9: Die Bergkönigin (mit der Baureihe 95 durch Thüringen). 96 blz. met 100 zwart/wit foto's van zeer hoge kwaliteit laten de hele geschiedenis van de 95-ers zien. In de tijd van de DDR was dit één van de meest nagejaagde locseries onder de hobbyisten. U weet wel: Saalfeld etc. Eerst is er een kort verhaal over techniek en constructie, terwijl ook de inzet van vóór 1940 wordt belicht. Toen waren ze ook in het Westen actief, zoals op de Frankenwaldbahn. DB zette ze ook nog na 1945 korte tijd in. Maar het leeuwendeel gaat over personen- en goederentreinen in Thüringen. Zeer geslaagd. € 19,90, 23,5 X 16,5 cm. Oblong, ISBN 3-88255-348-0, bestelnummer 348.

Combino veroorzaakt rug- en nekpijn

(alweer een nagekomen bericht van AT5)

De Combinotram veroorzaakt rug- en nekklachten bij conducteurs. Volgens de vakbond regent het klachten over de nieuwe tram en is er een stijging in het ziekteverzuim. De klachten worden veroorzaakt door de slechte vering van de tram en het stugge onderstel, waardoor met name het achterstel hevig schokt. Bovendien zit de conducteur schuin en dat geeft een extra belasting. Het GVB laat weten geen verband te zien tussen het hoge ziekteverzuim van de conducteurs en het rijgedrag van de Combino. Volgens het GVB is er al veel verbeterd aan het schokken van de tram.

HSL-Zuid

De HSL-shuttleverbinding tussen Breda en Brussel komt er. Dat heeft de Belgische minister De Lanotte van Verkeer en Waterstaat aan minister Peijs beloofd. Eerder wilde België afzien van een snelle treinverbinding over de hogesnelheidslijn, omdat de shuttle niet winstgevend zou zijn. Ook zou de verbinding voor te veel vertraging gaan zorgen. Onder druk van de Tweede Kamer heeft minister Peijs haar Belgische collega toch over kunnen halen. Hoe vaak de treinen per dag tussen Breda en Brussel gaan rijden is nog niet bekend.

Vijftien vrachtwagens geladen met zand werden op 13 oktober 2004 op de brug over het Hollandsch Diep gereden. Gekeken werd wat het effect van dit gezamenlijke gewicht van 750 ton is op de pijlers van deze brug voor de Hogesnelheidslijn.

SP-Tweede Kamerlid Gerkens heeft minister Peijs (Verkeer) gevraagd snel een onafhankelijk onderzoek te laten doen naar de veiligheid van het HSL-tracé. Volgens Gerkens hadden "klokkenluiders" al de verzakking gesignaleerd. Zij zouden genegeerd zijn. Dat duidt in haar ogen op een doofpotcultuur bij de aanleg van de HSL, waardoor de veiligheid in het geding komt.

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2004-10. ISSN:0030-3321 * Themanummer Den Haag: Een eeuw tramlijn 9 van de HTM * 140 jaar railverkeer naar Scheveningen * Den Haag op het spoor * Een eeuw elektrisch tramnet van de HTM *

Rail Magazine, okt. 2004, nr. 218. ISSN:0926-3489 * Terug naar Toen 2004 * Treinstel 4241 in Olympische outfit * 300^e bak (V)IRM afgeleverd * Stichting RoMeO, de stand van zaken * 25 jaar Stibans * IJzeren Rijn doorkruiste plannen * Afbraak van spooransluitingen * Kleinschalig spoorvervoer in Limburg *

Spoorweg Journaal, nr. 5/2004 (141) * Dieselen langs de Rotterdamse Waalhaven * Langs de lijn * Viering 100 jaar elektrische tra, in Den Haag * 50 jaar Bolle neuzen * Stationsrelaisbeveiliging bij NS (4) * Sleep(w)aardig (slot) * Spoorzoeken in Indonesië (6) * Vermiste bagagewagen na 60 jaar terug * Vroeger en nu *

Rail Hobby, okt. 2004. ISSN 0165-4551 * Station Soestdijk * 50 jaar bolle neuzen (3) * Railvieuw * Bespiegelingen over Randstad-Rail * Spoorwegen en beveiliging * Railplan Trois-Ponts * Bovenleiding anders * modelspoor *

Autobuskroniek, 08-2004. ISSN 1384-0436 * De RET in de 60'er jaren * Per lijnbus door Noord Portugal * Een BBA bus in Portugal * RET-herinneringen * Bedrijfsberichten * Busflitsen * Lijnbuslijn *

"De RTM, een echte eilandentram".

Enige tijd geleden verscheen bij de Groenendal Video Groep een **dvd** met deze titel. Herinneringen uit lang vervlogen tijden in zowel kleur als zwart/wit, waarbij zowel diesel- als stoomtractie te zien is. Vrijwel het gehele net wordt bereden, waaronder een ritje naar Oostvoorne – tot op het strand - met natuurlijk de passage van de Spijkenisser brug, waar je als nietsvermoedende automobilist (als je niet goed oplette) oog in oog kon komen te staan met de tegemoetkomende tram. Verder een ritje, kijkend over de schouder van de wagenvoerder in het Sperwerstel, van Spijkenisse naar Hellevoetsluis; rangeerbewegingen rond de Rosestraat; een dubbelvertrek uit Spijkenisse; enz. Het overige wegverkeer lijkt in de verste verte niet meer op dat van heden, we zien o.a. oude VW-Kevers en Dafjes.... Het commentaar is kort maar krachtig, de geluidssynchronisatie is goed. Speelduur 50 minuten. € 29,75. O.a. verkrijgbaar bij **Van den Burg Beeldproducties**. Info: kijk op www.mixmediastore.com

KALENDERS

De eerste zijn binnen en wel van **Franckh-Kosmos**. De kleine heet Lok-Kalender 2005 en omvat stoom-, diesel- en elektrisch in Duitsland, Luxemburg, Oostenrijk, Hongarije en Tsjechië. De meeste zijn Duits. Er zitten van de 12 platen zeker 6 toppers bij. De prijs werd niet vermeld maar wij vermoeden zelf zo'n 8 euro of daaromtrent. De uitgever wilde de laatste jaren nogal eens met een eerder artistiek product komen maar is nu terug naar het meer traditionele formaat van 30 bij 30 cm in kleur. Dat geldt zeker ook voor de grote kalender, die Loko-Motive heet. Deze bevat ook de 3 tractievormen met merendeel Duitse motieven. Bijna alle platen zijn hier toppers. De bekende boekenauteur Georg Wagner stelde beide kalenders samen. Bij de grote zijn er ook motieven uit China, België en Roemenië. Prijs waarschijnlijk circa 15 euro. 48 X 45 cm, kleur.

Stichting Veteraan Autobussen (SVA).

Omdat Connexion op 11 december a.s. voor het laatst de lijndiensten op de Veluwe verzorgt, organiseert de SVA die dag een excursie, waarbij de de ex Connexion / VAD 3931 (bouwjaar 1988) wordt ingezet (maar alleen bij goed weer anders zal er een andere interessante bus worden ingezet). Start in Harderwijk (NS station) om 10.00 uur, einde om 18.00 uur. Onderweg bezoeken aan Connexion-vestigingen en de de SVA restauratiewerkplaats. Aanmelden door overmaken van € 15,- op giro 1974700 van de SVA te Apeldoorn o.v.v. "excursie 11 december". SVA-donateurs genieten € 5,- korting. Vermeld s.v.p. uw telefoonnummer of E-mail-adres bij uw aanmelding. Verdere info via telefoonnummer 0413 - 36 66 42 of op www.sva-museumbussen.nl

RAIL - A G E N D A

Zaterdag 23 oktober rijdt een gezelschapstrein van Hannover naar Amsterdam. De trein wordt getrokken door de **gestroomlijnde stoomloc 01 1102**. Globale dienstregeling: Hannover 6:30, Bad Bentheim 9:15, Amsterdam 12:30; Amsterdam 17:30, Bad Bentheim 20:30, Hannover 23:30. (*wijzigingen voorbehouden*)

Het **DDR-museum** toont o.a. de ontwikkeling van Piko, zowel modeltreinen als ander speelgoed. Verder aandacht voor het railvervoer in de DDR, ook d.m.v. video. Bezoekdagen: 31/10, 28/11 en 19/12 (13-17u) Adres: buurtschap Blaaksedijk in de Hoekse Waard op Oost 23. Afslag 's Gravendeel (A29) of buslijn 166 vanaf R'dam Zuidplein of Dordrecht NS. Info: tel. 0186-601979.

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.

14 nov.: Met VSM-stoomtractie van Naarden-Bussum naar Apeldoorn. Info: kijk op www.stoomtrein.org

4 dec.: (10-15u) Auto en treinenbeurs Spijkspoor in Delta Bouman te Poortugaal.

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

18 dec.: SSN Kerstexpres 2004. Met 65 018 Rotterdam (9.15) - Tilburg, dan met 23 023 verder naar Maastricht (12.30) – Valkenburg (13.00). Terugreis Maastricht (17.30) – Valkenburg (17.45) – Tilburg (20.00), verder met 65 018 Rotterdam (21.30). Info over deelname kijk op www.stoomstichting.nl

22 en 23 januari 2005: 10e Nederlandse Modelspoordagen, evenementenhal Rijswijk

14, 15 en 16 mei 2005: Modelbouw en Miniaturbeurs, evenementenhal Rijswijk

RAIL - A G E N D A (Buitenland)

4 t/m 7 nov.: Internationale Modellbahnausstellung Köln (Messe)

Met deze agenda vervalt de agenda uit onze vorige editie. Info uitsluitend bij de betrokken organisatoren. Alle aankondigingen in dit blad zijn 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 redactie-adres of per email.

Heeft u zich al aangemeld voor onze email-service ? kijk op de binnenzijde van de cover bovenste alinea.