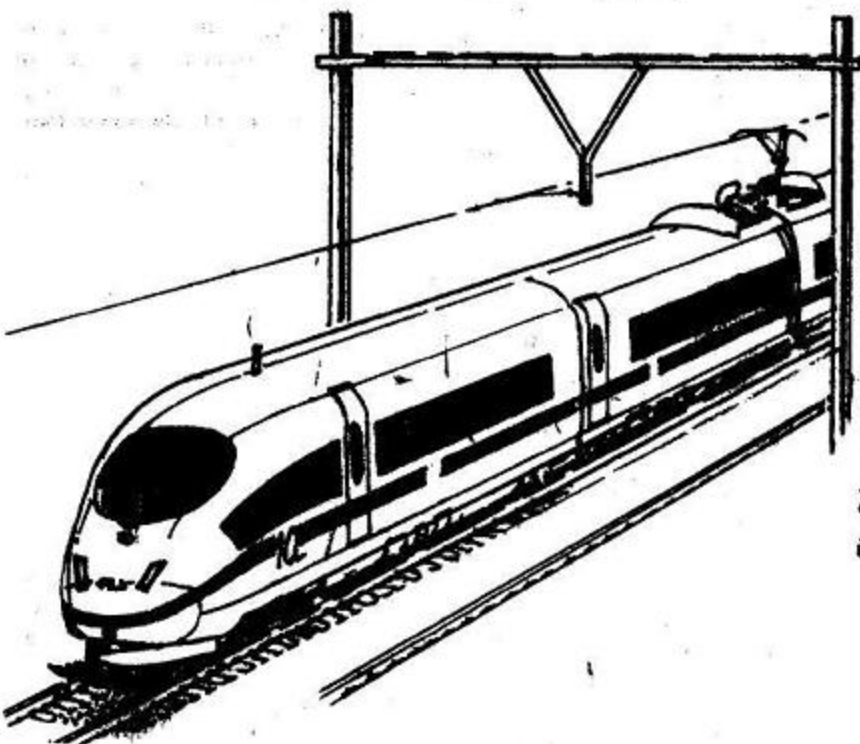
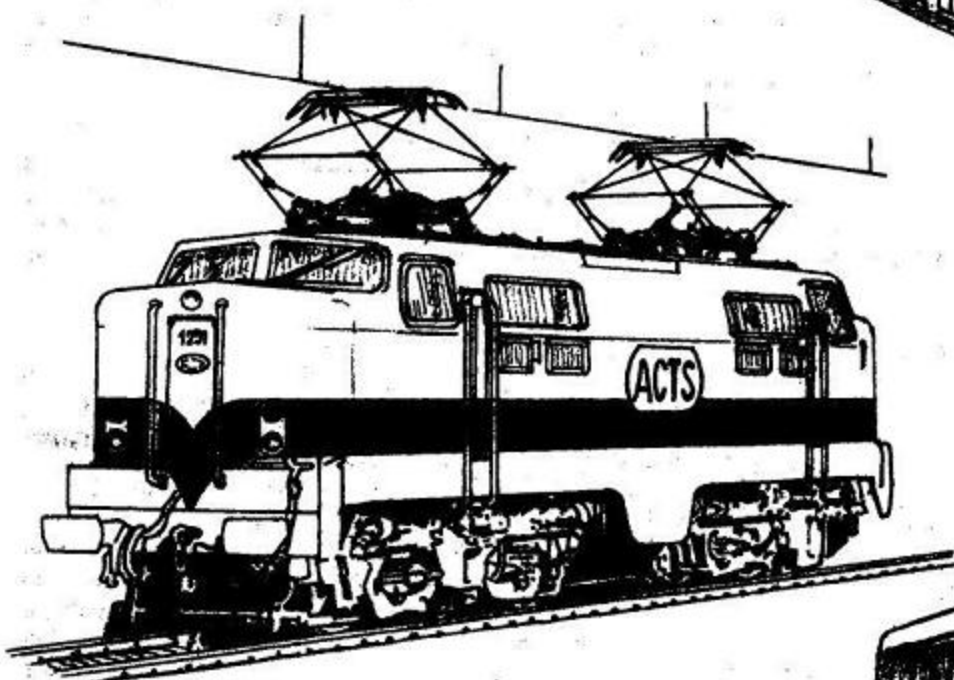
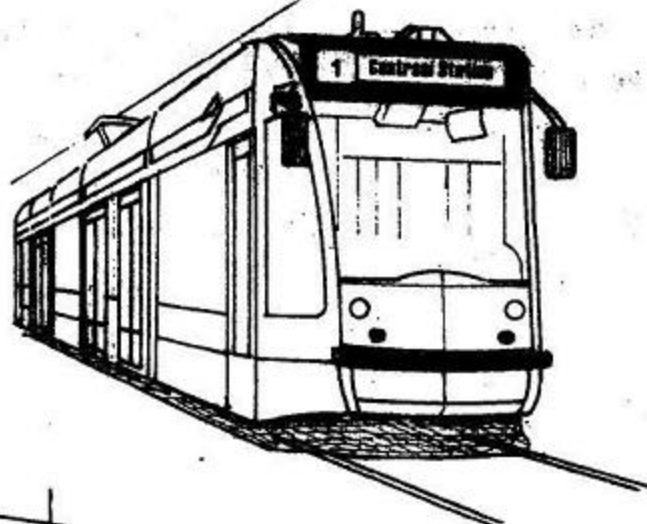


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

47e Jaargang, nr 11 (552), december 2004



Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

47^e JAARGANG, NR. 11 (552)
extra editie
DECEMBER 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

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,
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 elf keer.

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

ISSN:1570-534X

Railion

Het is een publiek geheim dat het slecht gaat met Railion Duitsland. De economische malaise en de prijzenslag in het goederenvervoer zijn daar debet aan. Railion lijdt in 2004 waarschijnlijk een verlies van zeventig miljoen euro; voor 2005 wordt al rekening gehouden met een negatief saldo van bijna driehonderd miljoen euro.

Waarschijnlijk zal fors in het personeelsbestand worden gesneden: er wordt gesproken van 8000 van de 24000 banen die tot 2008 moeten verdwijnen. Ook gaat Railion een aantal activiteiten kritisch onder de loep nemen. De kolentreinen tussen de Maasvlakte en het Ruhrgebied dreigden hiervan het slachtoffer te worden, maar dit bericht werd snel herroepen.

Fotorit met DE-1 41 op 20 november 2004

Op 20 november jl. vond een besloten fotorit met de DE-1 plaats voor medewerkers van de Werkgroep Diesel Electrisch van het Spoorwegmuseum en voor enkele genodigden. De rit werd georganiseerd door enkele leden van deze werkgroep en voerde door het Rotterdams havengebied. Als eerste ging de rit naar emplacement RMO (bij metrostation Marconiplein), waar ook het tweede emplacement aan de Marconistraat bezocht werd. Daarna ging het stel naar het terrein van de werkplaats Feijenoord, waar ex-Shortlines loc PB01 naast de DE-1 poseerde. Als verrassing voor de deelnemers voerde de rit vervolgens naar Katendrecht, waar voor het laatst in 1996 een trein gereden heeft (DE-3 tijdens excursie voor de Branch Line Society). De DE-1 kon hier gefotografeerd worden voor woningen, de metrobaan, een pakhuis en een graansilo. Hiervoor moest op 18 november wel een middag gesnoeid en geruimd worden om de sporen weer vrij te maken. Daarna werd een bezoek gebracht aan Waalhaven-Oost: bij de Kesterenstraat en de Waalhaven N.Z. kon het treinstel vastgelegd worden in de omgeving van de stukgoedhavens. Tenslotte voerde de rit naar Pernis Striendwaalseweg (containerterminal op de achtergrond) en in het laatste daglicht naar Pernis Petroleumweg (chemische industrie). Om de tijd vol te maken vond in het donker nog een rit van Pernis naar Europoort plaats voordat de 41 via Rotterdam terugkeerde naar Utrecht. De exacte bestemming was zelfs voor de deelnemers een verrassing; deze wisten alleen dat de rit naar het Rotterdams havengebied zou voeren. Mede hierdoor was het aantal achtervolgers bijna op één hand te tellen. Laten we hopen dat zo'n fotorit in de toekomst nog eens kan plaatsvinden voor een groter publiek...

"Phileas", enkele aanvullingen (zie ook blz. 271 van onze vorige editie)

De bus is nog veel "hybrider" dan beschreven. Bij rijden met constante snelheid worden de elektromotoren inderdaad gevoed door de LPG-generatorunit, maar bij het optrekken komt de helft van de energie uit een accubatterij van 1250 kg om "trolleybusprestaties" te kunnen bereiken. De accu's worden tijdens het rijden dan weer bijgeladen. De bus kan ook enkele kilometers alleen op de accu's rijden. Bij één bus zou zelfs ook nog een vliegwielergenerator als aanzethulp worden ingebouwd.

Alle wielen sturen mee, al kunnen ze in noodgevallen ook worden vastgezet. Dan is het een gewone bus. Tot nu toe is de elektronische geleiding niet in gebruik. Voor de bestuurder is dat in zoverre een probleem, dat hij vanuit zijn zitplaats de hoge hardstenen stoepwand bij de haltes niet kan zien, waarlangs zo dicht mogelijk moet worden gestopt. In september is één maal een proefrit met automatische besturing gesignaleerd. Dat ging toen nogal moeizaam.

De rij-eigenschappen zijn die van een trolleybus. De bestuurders zijn over het algemeen enthousiast; goede bestuurders halen snelle rijtiden.

Sinds 2001 wordt al proefgereden. Sinds medio augustus rijden ze mee in de normale dienst, eerst op lijn 401, daarna ook op 402. Normaal waren daarbij twee bussen onderweg. Na de officiële opening op 30 oktober 2004, die overigens niet geheel vlekkeloos verliep, waren de Phileasbussen plotseling weer verdwenen. Het hoofdprobleem blijkt te zijn dat de accu tijdens het rijden onvoldoende bijlaadt. Men hoopt vanaf 15 december weer twee bussen in te kunnen zetten en vanaf januari de volledige dienst met Phileasbussen te kunnen rijden. We wachten af....

SRE en APTS benadrukten bij de officiële presentatie eind oktober dat de Phileas een demonstratieproject is. In het contract van de ontwikkelaar staat dat het eerste jaar geldt als demonstratiejaar.

Einde gratis busdienst

De buslijnen 88 en 95 tussen Leiden en Den Haag zijn vanaf januari 2005 niet meer gratis. Het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland heeft dinsdag besloten reizigers weer te laten betalen op de lijnen die het afgelopen jaar in het kader van een proef gratis waren. Dat liet een woordvoerder weten.

De proef is niet afgelopen, stelde de zegsman. "Maar in dit stadium is het interessant om te kijken wat er gebeurt als mensen weer moeten betalen. Gaan ze terug de auto in, of blijven ze met de bus gaan?"

Het gratis openbaar vervoer moest ervoor zorgen dat de files tussen Leiden en Den Haag zouden verminderen. Dat is volgens de provincie niet gebeurd, ondanks dat het aantal busreizigers dat dagelijks een van de bussen nam met driehonderd steeg. Hun 'fileplaatsen' zijn blijkbaar opgevuld door andere automobilisten, bijvoorbeeld door degenen die eerder de A44 en N44 meden.

AMSTERDAM

Winterdienstregeling 2005

De volgende wijzigingen werden per 12-12-2004 ingevoerd:

TRAM:

Lijn 1 blijft donderdag t/m zaterdagavond om de 9 minuten rijden. Overige avonden om de 12 minuten.

Lijn 6 rijdt vanaf het Leidseplein via Overtoom en Amstelveenseweg naar eindpunt VU van lijn 16

Lijn 7 gaat vanaf Mercatorplein niet meer naar Surinameplein maar via Hoofdweg-Bos en Lommerplein-route 14-Slotermeer

Lijn 17 rijdt elke avond om de 15 minuten in plaats van om de 9 of 12 minuten

BUS:

Lijn 15 rijdt vanaf Olympiaplein via Parnassusweg-Station Zuid WTC-Beethovenstraat- naar Stadionweg vv.

Lijn 18 vanaf Haarlemmerweg rechtstreeks Bos en Lommerweg en niet meer via Admiraal de Ruyterweg

Lijn 19 rijdt vanaf Burg. de Vlugtlaan via Slotermeerlaan naar Burgemeester Roëllstraat. Het traject via Burg. vd. Poll-Fockstraat en Lucasziekenhuis vervalt. Verder rijdt hij niet meer via noordzijde Osdorpplein, maar via Meer en Vaart en zuidzijde Osdorpplein.

Lijn 23 rijdt niet meer via Osdorpplein, maar recht door via Meer en Vaart

Lijn 28 vervalt (vervangen door bus 42)

Lijn 32 rijdt niet meer tussen CS en KNSM-laan

Lijn 42: nieuwe lijn vanaf CS via PH-kade, Kattenburgerstraat, Jan Schaeferbrug, Sumatrakade, Azartplein naar KNSM-laan.

Lijn 43 rijdt vanaf Borneo Eiland naar CS via Cruquiusweg, Cruquiuskade, Kattenburg en PH-kade

Lijn 44 (Riekerhaven - Station Lelylaan) vervalt. Deels bereikbaar met bus 164 en lopen.

Lijn 46: nieuwe lijn op ma-vr 7-19 uur: Station Sloterdijk, Radarweg, Haarlemmerweg, Haarlemmer Houttuinen, PH-kade, CS

Lijn 48 rijdt ook 's avonds en in het weekend elke 30 min. tussen Spaarndammerbuurt en Sloterdijkstation en neemt taak 49 over.

Lijn 49 (CS-Spaarndammerbuurt) wordt bus 48, zodat nu ook 's avonds + weekend Spaarndammerbuurt verbinding met Sloterdijk NS heeft.

Lijn 59: Vanaf Azartplein naar KNSM-laan. Route Sumatrakade-CS vervalt.

Lijn 64/164: traject Bos en Lommerplein - Mercatorplein vervalt. Verder rijdt 64/164 vanaf Sloterdijkstation via Plein "40"-45, Burg. de Vlugtlaan, Burg. Fockstraat, Burg. v.d. Pollstraat naar Station Lelylaan.

Lijn 65/165: het traject Station Zuid WTC-Haarlemmermeerstation vervalt.

Lijn 68: rijdt via de zuidzijde Osdorpplein en vervolgens via de Alendelaan ipv. de Troelstralaan (want daar woont niemand, dus gaat nu de bus daar rijden)...

Lijn 149 wordt weer door Connexxion uitgevoerd.

Lijn 164 krijgt bij Schiphol Catering een nieuwe halte in beide richtingen.

Sternetlijn 192 het traject Osdorpplein en Tussenmeer vervalt.

Bus 249, de belbus in het weekend, vervalt.

Bus 315 rijdt tussen het Amstelstation en Hoofddorpplein

Bus 326 gaat vaker rijden tot de IJtram gereed is: tijdens de spits elke 10 minuten, daarbuiten een kwartier.

Nachtbus:

Lijn 354 rijdt vanaf de Beneluxbaan via Oranjebaan, Burg. Boersweg, ziekenhuis Amstelveen, Groenelaan naar Galjoen in Waardhuizen vv. De korte route naar Amstelveen Busstation die 354 alleen tijdens weekend reed, vervalt. Maar op de halte Oranjebaan blijft een overstap op de bussen van de Zuidtangent mogelijk.

Lijn 355 rijdt via busstation Holendrecht, op loopafstand van AMC.

Lijn 355 nieuwe richtingaanduiding: Gaasperdam wordt Holendrecht

Lijn 357 nieuwe richtingaanduiding: Bijlmermeer wordt Gaasperplas

Lijn 355,356,357 rijden door de week (nacht zondag op maandag t/m woensdag op donderdag) net als de andere nachtbusen om het uur in plaats van om het half uur. In de andere nachten rijden alle nachtbusen om het half uur.

Wijziging standplaats

CS:

Bus 32 naar Noord stopt op halte waar nu 32 naar KNSM stopt.

Bus 42 stopt op Kamperbrug, bij ingang metro

Bus 46 stopt samen met 22 en 48 op halte tegenover St. Nicolaaskerk

Sloterdijkstation:

Bus 46 vertrekt vanaf zelfde halte als 68.

Zuid/WTC:

Bus 15 ri. Sld stopt op uitstaphalte van bus 65/165. Ri. MPs stopt hij op instaphalte 65/165.

Zonegrenswijziging

Zone Badhoevedorp (5723) wordt in oostelijke richting uitgebreid ten koste van zone West (5713). Positief gevolg voor reizigers 64/164. De 164 rijdt nu in één keer van zone 5723 naar zonnr 5713 en vv. En dus niet twee maal door de ene en twee maal door de andere zone.

Reizigers bus 145 Connexxion voor haltes Sloterweg nr. 700 en Louis Armstrongstraat nu zone 5723 ipv. 5713. Voor Expresslijnen 180,181,182 geen wijzigingen.

Tarieven per 1 januari 2005

2-strippenkaart: € 1,60

3-strippenkaart: € 2,40

8-strippenkaart: € 6,40 (niet bij GVB, wel bij Connexxion-chauffeurs)

15-strippenkaart: € 6,50 en € 4,30 (reductie)

45-strippenkaart: € 19,20

Abonnementen:

| | week | maand | jaar |
|------------------|---------|---------|----------|
| 1-ster voltarief | € 10,30 | € 34,10 | € 341,00 |
| reductie | € 6,80 | € 22,50 | € 225,00 |
| 2-ster voltarief | € 17,70 | € 57,85 | € 578,50 |
| reductie | € 11,70 | € 38,20 | € 382,00 |

Nieuw: omgeving in beeld

Net als bij metro, krijgen alle tram- en bushaltes met een abri naast de lijnnetkaart ook een omgevingskaart. Met de halte in het midden, vinden de reizigers op de omgevingskaart alle straten in de directe omgeving van de halte en alle belangrijke en kenmerkende gebouwen. In totaal zijn dit 900 haltes, te beginnen met zo'n 100 haltes in het Centrum.

Opstapper voorlopig gered

De Opstapper is voorlopig gered. Een meerderheid van de gemeenteraad wil het busje in de grachtengordel behouden.

Het College van B&W wilde de Opstapper opheffen omdat de kosten niet opwegen tegen de baten. Per jaar kost de Opstapper ongeveer een miljoen euro. Volgens wethouder Van der Horst kun je daarvan alle gebruikers van de Opstapper een jaar lang in een taxi laten rondrijden. De gemeenteraad denkt daar anders over en wil de Opstapper in ieder geval komend jaar nog laten rijden.

Metro's niet meer bewaakt

De terreinen waar de metro's 's nachts staan, worden niet meer bewaakt. Dat zegt de vakbond van gemeentepersoneel. Er wordt bezuinigd bij het GVB en het is goedkoper om bekladde metro's schoon te maken dan continu de sporen te bewaken. Graffitispuiters hebben vrij spel en steeds meer metro's rijden beklad door de stad. AT5 nam de proef op de som en kon ongezien verschillende rangeerterreinen betreden. Het GVB ontkent, de bewaking is volgens hen op sterkte en van bezuiniging is geen sprake.

GVB en Siemens naderen elkaar in aanpak Combinotrams

GVB en Siemens naderen elkaar steeds verder in het bereiken van een overeenkomst over de constructie-aanpassingen aan de Combinotrams. Dat blijkt uit het laatste overleg dat beide partijen in november jl. voerden. Het eerste deel van het wijzigingsprogramma dat in Amsterdam wordt uitgevoerd loopt voorspoedig. De technische aanpassingen zijn inmiddels bij de helft van de trams uitgevoerd. Voor het tweede deel van het programma gaan alle trams binnen een periode van circa

twee jaar terug naar de fabriek in Duitsland.

Siemens heeft in het laatste overleg een aanpak gepresenteerd voor de bewijsvoering van de levensduur na de voorgestelde constructiewijzigingen. Siemens streeft naar een rapportage over de door hen gewenste oplossing per medio december aan de 'Gutachter' (een onafhankelijk expert) en het GVB. Het GVB zal deze rapportage voor advies voorleggen aan haar technisch adviseur. De zorgvuldigheid die het GVB wenst te betrachten kan ertoe leiden dat het tweede deel van het wijzigingsprogramma later start gaat dan januari, zoals tot nu toe door Siemens wordt gepland.

Naast de technische aanpassingen van de tramconstructie is ook de doorlooptijd per tram van het modificatieprogramma nog een punt van discussie. De beschikbaarheid van voldoende trams voor een probleemloze uitvoering van de dienstregeling is een vereiste voor het GVB. Siemens heeft inmiddels met de personeelsvertegenwoordiging van het bedrijf een regeling voor flexibilisering van de capaciteit getroffen.

Steeds duidelijker is inmiddels dat de tien door Siemens beschikbaar gestelde Combino's 2138-2147 hard nodig zijn in de normale dienst. Een beroep op de tien laatste Electronen (thans opgeslagen in Moerdijk) is nog niet aan de orde. Het opknappen hiervan en rijvaardig houden staat onder verantwoordelijkheid van Siemens en niet van het GVB.

Infrastructuur

De trambaan op het Rokin is tijdelijk verplaatst. De trams rijden nu aan de andere kant van de straat.

De omleiding is nodig voor de werkzaamheden aan de Noord-Zuidlijn. De bouw aan de Oostwand van de halte Rokin is daar afgerond, en nu is de Westwand aan de beurt.

Om ruimte te maken voor de werkzaamheden rijden de trams tijdelijk aan de overkant van het Rokin. Pas in de loop van 2006 wordt de trambaan teruggelegd op zijn oude plek.

Lijn 3,10,18 en 353 blijven voorlopig omrijden door de sterk verontreinigde grond achter de te verwijderen landhoofden van de Zaagpoortbrug bij het Marnixplein. De verwachting is dat eind april het OV weer gebruik kan maken van de nieuwe brug.

Het besluit over het nieuwe eindpunt van lijn 7 is genomen. Daar men er politiek niet uitkwam is gekozen voor de weg van de minste weerstand: het nieuwe eindpunt wordt de Sloterplas. Uit vervoersoogpunt is dit eindpunt volledig overbodig daar op het trajectgedeelte Bos en Lommerplein – Sloterplas een overdaad ontstaat met de lijnen 7 en 14.

Materieel tram

11G: de 901 kwam op 1 november 2004 na revisie weer in dienst in de nieuwe kleuren. De 902 verscheen op 3 december weer in dienst; de wagen was al wit/blauw. 909 ging in revisie.

12G: wagen 841 werd op 6 december jl. zwaar beschadigd na een aanrijding met een vuilnisauto. Na lange afwezigheid kwam na herstel de 821 weer in dienst.

Combino's: de 2202 werd als eerste tweerichtingwagen naar de HWR gebracht in verband met aangetroffen haarscheurtjes.

ROTTERDAM

Verzelfstandiging RET

De belangenvereniging ROVER gaf half november wethouder Hulman het advies om jaarlijks 40 miljoen euro in het bedrijf te stoppen. Op die manier zou men de RET als volwaardig vervoerbedrijf in stand kunnen houden en de dienstverlening aan de reiziger verbeteren. Volgens ROVER maakt de RET weinig kans om de nieuwe concessie, die op 31 december 2005 afloopt, in de wacht te slepen. Men acht het niet waarschijnlijk dat de RET op 1 januari 2006 tegen een marktconforme prijs kan rijden en daarom adviseert men de gemeente om jaarlijks het verschil tussen de marktconforme prijs en de kostprijs bij te passen, totdat het bedrijf zodanig is gereorganiseerd dat het op eigen kracht volgens de marktprijs kan werken.

Wethouder Hulman maakte bekend de zorgen van ROVER te delen, maar acht het onmogelijk om de RET jaarlijks 40 miljoen euro extra steun te geven. Volgens de wethouder is het waarschijnlijk juridisch niet toegestaan de RET te subsidiëren, omdat een dergelijke schenking kan worden gezien als staatssteun. Bovendien wijst hij er op dat de gemeente dergelijke grote bedragen niet zomaar ter beschikking heeft. Hij blijft bij zijn standpunt dat de RET het kostenniveau omlaag moet brengen.

In de gemeenteraad leed Hulman een nederlaag omdat er nog geen meerderheid te vinden is voor verzelfstandiging van de RET. De meeste fracties willen eerst het debat in de Tweede Kamer afwachten, die in december de Wet personenvervoer evalueert. Verder wil men ook eerst onderzoeken wat de gevolgen zijn voor het bedrijf, de reizigers en de gemeente als de RET een overheids-NV zou worden. Op 21 december wordt daarover een hoorzitting gehouden, waarbij tal van deskundigen, onder wie managers van openbaarvervoerbedrijven uit andere grote steden, naar hun visie zal worden gevraagd.

Lijn 4

Op 30 november maakte wethouder Hulman in de raadscommissie voor infrastructuur bekend, dat hij werkt aan plannen om de in augustus ingekorte lijn 4 in ere te herstellen. Waar het nieuwe eindpunt zou komen te liggen, kon of wilde hij nog niet zeggen. In een interview met TV Rijnmond bleek echter dat hij alleen de bedoeling heeft om de lus via de Matheneserlaan, Heemraadsplein en Nieuwe Binnenweg weer op te heffen en weer heen en terug via de Nieuwe Binnenweg te rijden, waarbij het uitgesloten zou zijn om weer naar het Marcoplein te rijden, omdat dit te duur is. Dit zou dan betekenen dat het traject tussen het Heemraadsplein en de Schiedamseseweg nog altijd buiten dienst blijft. De middenstand schiet hier weinig mee op.

In Hillegersberg is opnieuw een discussie ontstaan over een verkeersvrije Bergse Dorpsstraat, een discussie die jaren geleden ook al voor de nodige commotie zorgde. Ook nu wil men de winkelstraat afsluiten voor auto's en fietsers en lijn 4 wel door de straat laten rijden of dat de verbinding over de Weissenbruchlaan weer in beeld komt. Net als in het verleden staan voor – en tegenstanders weer lijnrecht tegenover elkaar.

Metro naar Hoek van Holland

De Stadsregio Rotterdam heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat gevraagd mee te werken om het gedeelte van de NS-lijn tussen Hoek van Holland en Schiedam CS aan te sluiten op de Benelux-metrolijn, en vandaar te zorgen voor een snelle verbinding met hartje Rotterdam. Het plan is er metrorijtuigen te laten rijden. Dat worden tegen die tijd light-railrijtuigen die op het hele metronet en ook op de Randstad-Rail-verbinding met Den Haag kunnen worden ingezet. Uit onderzoek is gebleken dat de zogenoemde metro-exploitatie van deze Hoekse lijn de voorkeur heeft van reizigers.

Veiligheid

In het Meerjarenplan sociale veiligheid openbaar vervoer 2005-2009, meldt de Stadsregio Rotterdam dat de RET geen structureel onveilige tramlijnen meer kent.

Door de komst van de conducteur is het zwartrijden drastisch teruggedrongen. Op de lijnen 1, 7 en 8 zelfs van achttien naar twee procent. Daarnaast is men er in geslaagd om alle voertuigen binnen 24 uur van graffiti te ontdoen, hetgeen ook geldt voor de stations op de trajecten De Tochten-Kralingse Zoom en De Terp-Kralingse Zoom van de metro. Er hebben zich vorig jaar wel meer incidenten voorgedaan in het openbaar vervoer, maar die waren te verwachten. Ze waren het gevolg van verscherpte controles. Ook het personeel is zich veiliger gaan voelen. Het metropersoneel gaf in 2001 een 4,2 aan hun veiligheidsgevoel, nu een 6,1. Op de tram steeg dit van 4,8 naar 6,3 en bij de bus van 5,9 naar 6,4. Een proef met hondensurveillance moest door de bezuinigingen van het kabinet met een jaar worden uitgesteld. De Stadsregio Rotterdam heeft te-

vergeefs een beroep op omliggende gemeenten gedaan om een bijdrage te doen aan de verhoging van de veiligheid.

Haltes

In het kader van TramPlus komt de tram- en bushalte onder het treinstation Schiedam-Nieuwland te vervallen, terwijl ook de tramhalte Margriethal wordt opgeheven. In plaats van de beide haltes komt tussen beide stops een nieuwe halte: recht tegenover het nieuw te bouwen ziekenhuis naast het politiebureau.

De RET heeft hiertoe besloten omdat het technisch onmogelijk bleek er met een TramPluslijn te stoppen. De huidige halte bij de sporthal ligt namelijk in een bocht en het is niet mogelijk om met de technisch geavanceerde TramPlus-trams in een bocht te halteren. Deze halte had dus in ieder geval verplaatst moeten worden.

Stichting RoMeO

Op 15/11 keerde aanhangrijtuig 327 terug van de CW naar remise Hillegersberg. Hier wordt door vrijwilligers de laatste hand gelegd aan het vervolmaken van het tramstel 86+327. Het ziet er voorlopig al prachtig uit. Vanuit het Trammuseum aan de Nieuwe Binnenweg keerde ook mr. 11 terug naar de remise Hillegersberg. Ook dit rijtuig krijgt binnenkort een opknappbeurt. De schilderbeurt van mr. 368 (De Haventram) was eind november zo goed als gereed. Op korte termijn volgt waarschijnlijk ook het herstel van het Schindler mr. 15. Op 14/11 reed mr. 373 als eerste motorrijtuig van RoMeO naar Carnisselande. Op 6/12 was mr. 537 de eerste vierasser.

Infrastructuur en exploitatie

Met ingang van 10 januari 2005 verhuist ook tramlijn 4 van remise Hillegersberg naar remise Kralingen. De remise blijft voorlopig wel in gebruik voor het stallen van de buiten dienst staande rijtuigen en de Stichting RoMeO. In de loop van 2005 keert waarschijnlijk weer een aantal trams terug naar de remise Hillegersberg omdat de remise Kralingen moet worden verbouwd in verband met de komst van Citadis-rijtuigen. Dit geldt met name voor de achteringang aan de Elisabethstraat. In de straat is al een aantal panden gesloopt en wordt de rails verlegd.

Materieel

Vanuit de Roemeense steden Brăila en Craiova is belangstelling voor de Weense trams en wagens van de serie 1600. Op 22/11 kwamen vanuit Roemenië enige onderhandelaars naar de RET om te praten over de aankoop van deze tramrijtuigen. Het zou gaan om alle Weense wagens en tien rijtuigen van de serie 1600. In de loop van de dag reden medewerkers van de Stichting RoMeO samen met de gasten een proefrit met mr. 1615.

Van de overgebleven rijtuigen van de serie 1600 gaan waarschijnlijk drie rijtuigen naar de Stichting RoMeO voor de exploitatie. Het zou gaan om de mr. 1614, 1616 en instructiemr. 1629. Bij deze laatste zou dan de middenbak komen te vervallen, maar blijft het wel een instructierijtuig.

Op 3/12 werd mr. 2060 als laatste Citadis afgeleverd. Alleen mr. 2001 verblijft nog in Frankrijk. Mr. 815 werd in november buiten dienst gesteld in remise Hillegersberg, maar enige dagen later keerde het rijtuig weer terug naar remise Kralingen. In Kralingen staan buiten dienst de 606 en 821, terwijl hier als enige 1600 de 1601 nog aanwezig is.

Centrale Werkplaats: In dienst na herstel de 727. In de CW nog de mr. 740, 2011 en 2013 en ook metrorijtuig 5336.

In remise Hilledijk voor herstel nog altijd mr. 2008 en 2010.

Nieuws per datum

09/11: Mr. 848 van lijn 1 had een aanrijding bij de Lage Filterweg. Lijn 1 tijdelijk naar eindpunt Woudestein.

11/11: 16.00 – 17.00 uur, 1-745 had een aanrijding met een afslaande politieauto op de Burg. v. Walsumweg. Lijn 1 werd omgeleid via de Goudsesingel.

17/11: In de ochtendspits was de Erasmusbrug gestremd. Een

aantal uitrukkende wagens van lijn 5 kond niet op de Rechter Maasoever komen. Er werden enkele pendelbussen en trams vanuit remise Kralingen ingezet, maar dit waren er te weinig om alle passagiers op tijd op weg te helpen.

18 en 19/11: Op Zuid waren de lijnen 2, 20 en 25 enige tijd gestremd in verband met een stroomstoring.

23/11: Op de Calandlijn tussen Rotterdam en Schiedam 's-middags en 's-avonds veel vertraging omdat door een technisch euvel de wissels niet konden worden bediend. Als gevolg hiervan traden veiligheidsprocedures in werking die voor flinke vertragingen zorgden. De stremming duurde van 16.00 tot 22.00 uur en de RET vond het niet nodig om pendelbussen in te zetten.

03/12: Opnieuw problemen bij de metro. Tussen 16.00 en 17.30 uur was er een storing tussen de stations Spijkenisse Centrum en De Akkers. Reizigers vanuit de Calandlijn moesten in Hoogvliet uitstappen en met de bus naar Spijkenisse of wachten op de metrovoertuigen van de Erasmuslijn.

D E N – H A A G

Nieuwe dienstregeling

Op zondag 12 december is de nieuwe dienstregeling van kracht gegaan. Er zijn geen routewijzigingen ingevoerd. Wel is er iets veranderd in diensten. Zo wordt er op werkdagen een dienst op de vanuit remise Scheveningen geëxploiteerde tramlijn 11 in de middag vanuit de railvestiging aan de Lijsterbestraat gereden. Het betreft hier een gebroken dienst waarbij de tram in de ochtend een aantal diensten heeft op tramlijn 12. Bij de bussen zijn er ook enkele kleine wijzigingen. Zo is zoals aangekondigd buslijn 4 vervangen door buslijn 24. Het bijbehorende mini buslijntje naar het Kijkduinpark veranderde ook van lijnnummer: 4P is nu 24P. De routes en halten voor bus 24 en 24P zijn overigens hetzelfde gebleven. Deze verandering is doorgevoerd in verband met de komst van RandstadRail. De RandstadRail-lijnen krijgen in de toekomst de lage lijnnummers. HTM speelt hier op in, door de lijnnummerwijziging voor bus 4 en 4P nu in te voeren. Op termijn zullen ook de andere lijnnummers mogelijk aangepast worden. Het gaat hier dan in ieder geval om buslijn 5 en mogelijk de lijnen 13, 14 en 18.

Verreweg de meeste wijzigingen spelen zich af in Nootdorp. Vanaf 11 december 16.00 uur werd de spoorwegovergang op de Veenweg tussen Ypenburg en Leidschenveen afgesloten voor het verkeer in verband met de verdubbeling van de spoorrails en de bouw van een nieuw spoorwegviaduct een stukje verderop. Tijdens de bouw van het viaduct is het niet mogelijk de A12 en Leidschenveen rechtstreeks te bereiken vanuit Ypenburg, Pijnacker, Nootdorp en omgekeerd. Hierdoor rijdt bus 33 vanaf zaterdag 11 december tot medio 2005 niet verder dan Nootdorp Centrum. Tevens rijdt er in deze periode een nieuwe buslijn 35. Bus 35 rijdt met twee korte bussen Mercedes Cito (HTM 791 en 792) over polderweggetjes een nieuwe route om Ypenburg, Pijnacker en Nootdorp te verbinden met Leidschenveen. Deze routes staan uitgebreid beschreven op de website van de HTM (www.htm.net). Vanaf 11 december werd de halte Nootdorp centrum een heus OV knooppunt. Behalve HTM tramlijn 15 en HTM buslijnen 33 en 35 komen hier ook de Connexion lijnen 60, 62 en 131.

Remise Zichtenburg

Nadat op vrijdag 12 november de eerste paal geslagen werd door o.a. Dhr. B. J. Bruins voor de nieuwbouw zijn de werkzaamheden gestart. Op langere termijn (begin 2005) wordt op het middenterrein een nieuwe remisehal gebouwd. Er komen 8 kopsporen om 24 RandstadRail-voertuigen te stallen. Op de Werf is de bocht in het spoor richting Kraayenstein vervangen. Ter hoogte van de Nikkelwerf wordt een verbinding gecreëerd met het inrukspoor van tramlijn 2 zodat er een goede keermogelijkheid ontstaat rondom deze remise vestiging. Op dit mo-

ment wordt er gekeerd in de eindlus van tramlijn 2 in Kraayenstein.

Railverzakking

Op de van Boetzelaerlaan was de rails van tramlijn 11 verzakt ter hoogte van de doorsteek bij de Douzastraat. In de week van 6 t/m 10 december werd dit hersteld. Aan beide zijden van de oversteek zijn de beton-ijzeren dwarsliggers uitgegraven en vervangen door zwaardere betonnen exemplaren.

Spoorwerkzaamheden Monstersestraat

In tegenstelling tot wat in onze vorige uitgave meldden zijn de werkzaamheden op de kruising Monstersestraat en de Loosduinseweg nog steeds niet voorbij. De halten van tramlijn 2 is in beide richtingen al sinds 8 november buiten gebruik. Deze halten worden geschikt gemaakt voor de komst van Randstadrail. De spitsuurdiensten van de toekomstige Randstadrail lijn 6 naar Oosterheem zullen vanaf de invoering hun begin- en eindhalte hier hebben. De grond onder het toekomstige opstelspoor aan de Monstersestraat langs het baanvak van tramlijn 11 is de afgelopen weken bouwrijp gemaakt en aan de kant van de bebouwing verrijst een looppad. Er kunnen twee gekoppelde randstadrail voertuigen op het opstelspoor staan. Het nog te leggen wissel ligt al enige tijd klaar in de Zusterstraat.

In de bijbehorende bouwkeet hangen de tekeningen van hoe het gaat worden. De projectleider, indien aanwezig, is altijd bereidwillig om geïnteresseerden een blik te gunnen op deze tekeningen.

Omleidingen tijdens de uitvaart Z.K.H. Prins Bernhard

Voor de derde maal in korte tijd kreeg Den Haag op 11 december te maken met een koninklijke bijzetting. De route van de rouwstoet voerde vanaf Paleis Noordeinde in Den Haag naar de Grote Kerk in Delft. Rondom de route waren de wegen vanaf 's morgens vroeg tot in de middag afgesloten voor het verkeer. Een aantal bus- en tramlijnen werd ingekort, omgeleid of tijdelijk opgeheven. Mede door de opening van de tramtunnel konden de tramlijnen 2, 3 en 6 de gehele dag hun normale routes rijden in tegenstelling tot bij eerdere Koninklijke bijzettingen. Toen werden de lijnen in tweeën "geknipt". Ook de lijnen 11, 12, 13, 14 en 35 hadden geen last van de uitvaart. Het gaat te ver om alle omleidingen te noemen maar het zal duidelijk zijn dat bepaalde delen van de stad geen tramverkeer hadden. Zo reed lijn 15 helemaal niet tot 13.00 uur. Nadat de stoet voorbij was kwam het normale tramverkeer weer snel op gang. Op TV-West was een reportage te zien waarin een wagen met een grote katrol snel de touwen weer uit de rails haalde. Deze touwen liggen in Den Haag vaker in de rails omdat dit voorkomt dat de smalle wielen van de koetsen in de rails glijden. Den Haag heeft wat dat betreft veel ervaring in verband met de jaarlijkse Prinsjesdag. Deze ervaring werd op 2-2-02 meegenomen naar Amsterdam tijdens het huwelijk van Willem-Alexander en Maxima.

Materieel tram

In de weken 46 t/m 49 werden weer drie trams uit de 3100-serie in het rood/beige beplakt na het verwijderen van de reclame. Dit waren (in volgorde van plakken) 3139, 3104 en 3133. Daarmee zijn er nog maar twee trams over in de oude kleuren: 3102 en 3127. Bij de 3102 is dat te zien, maar bij de 3127 niet. De 3127 rijdt nog rond met een totaalreclame voor de Rabobank.

Naar verwachting start men begin 2005 met het inbouwen van de zwenk- / schuifdeuren voor de trams uit de serie 3001-3039. Daarmee krijgt de gehele 3000-serie (behalve de 3055, want die heeft al zwenk-/zwaaiendeuren) deze deuren.

De TW6000-en zijn op dit moment bezig aan een come-back. Vanuit Hannover kwamen eind november 2 mensen van de Üstra. Op woensdag 8 december werden alle TW's op het lijnennet gesignaleerd. De 6037, 6053, 6057, 6058 en 6064 reden in de lijndienst. De 6099 werd in de ochtend getest en

kreeg onderhoud op dinsdag 14 december. In de middag van 8 december reed de 6098 met testapparatuur aan boord. Het lot van de 6055 is nog steeds onzeker. Deze tram is door de come-back van de andere TW's nog meer onderdelen kwijt geraakt.

Overigens is de inzet van de TW's op dit moment zeer gewenst omdat door de geplande werkzaamheden rond Nootdorp (zie hoofdstuk "Nieuwe dienstregeling") extra trams op lijn 15 zullen worden ingezet. Deze GTL's zullen worden onttrokken aan ander lijnen waardoor de druk op het bestaande materieelpark flink zal toenemen.

PCC's terug naar Den Haag

Op 26 november werden de PCC's 1187 en 1193 overgebracht naar Den Haag. De firma van der Vlist bracht de twee PCC's op 1 truck naar Scheveningen. Rond 14 uur arriveerde de truck bij de Harstenhoekweg. Omdat de Harstenhoekweg wegens werkzaamheden nog niet vrijgegeven was voor het verkeer moest er 3 uur lang gewacht worden voordat de losplaats kon worden bereikt. Bij het inrijden van de straat werd meteen ook al duidelijk dat deze truck eigenlijk nauwelijks de straat kon inrijden. Mede door de reconstructie van de straat stond er nogal wat straatmeubilair in de weg. Toch lukte het de chauffeur om de losplaats te bereiken. De PCC's 1187 en 1193 stonden daarna vrij vlot op Haagse bodem. De trams bleken bij de aankomst in de verkeerde rijrichting te zijn afgeleverd. Op eigen kracht reed het koppelstel de remise Scheveningen in. Na enkele aanpassingen werden de trams door de museum-PCC's 1304 en 1101 'kont aan kont' naar de Lijsterbesstraat gesleept. Op de Laan van Meerdervoort werden de trams in de goede rijrichting de remise in geduwd.

Het had eigenlijk dezelfde dag moeten gebeuren, maar door alle vertraging werd het programma omgegooid. Ook de PCC's 1321 en 1180 zouden op 26 november worden overgebracht naar Den Haag. Omdat de aflevering bij remise Scheveningen toch problemen gaf en het al vrij laat geworden was, werd besloten om de 1321 en de 1180 de volgende dag over te brengen naar een andere losplaats. Op zaterdagmorgen 27 november werden deze twee PCC's op de Nikkelwerf bij remise Zichtenburg gelost. Een Unimog sleepte het koppelstel de remise in. Vervolgens werd de 1321 door de Unimog naar de Lijsterbesstraat gesleept. De 1180 werd even later achter de 1304 overgebracht naar de Lijsterbesstraat.

Het is nog niet helemaal duidelijk wat de toekomst is van deze 4 PCC's. De 1193 krijgt een andere motorgenerator en gaat na een onderhoudsbeurt terug naar Amsterdam. Het lot van de andere 3 PCC's is nog niet bekend. De PCC's zijn in de jaren 90 naar Amsterdam gegaan in ruil voor twee Kasselse trams. Deze twee trams zijn ondergebracht bij Specials en verblijven in het museum aan de Frans Halstraat. Een fotoreportage over de beide aankomsten kunt u vinden op www.digitaletram.nl

Korte nieuwtjes

* Op 9 december arriveerden per vrachtwagen uit Frankrijk 13 PCC-trucks uit Marseille bij de Lijsterbesstraat.

* Tussen de Apeldoornselaan en de Volendamlaan wordt volop gewerkt aan tramlijn 6. De halten en het baanvak worden geschikt gemaakt voor RandstadRail.

* Slijptram H23 blijft behouden. De tram zal worden opgeknapt en samen met de 1139 ingezet worden. Mogelijk krijgt de H23 zijn oude nummer 1207 terug en krijgt een soortgelijk uiterlijk als de 1139 in infra-geel. De 1139 stond op 12 december bij de ontastbesting.

* Op 20 november waren er problemen met ARI in de tram-tunnel. Trambestuurders werden verzocht ARI uit te schakelen en op zicht te rijden.

* De beslissing rond het verlengen van tramlijn 16 werd opnieuw uitgesteld. De gemeente geeft middels een rondzending aan dat de financiering nog niet rond is.

* Op de Zuidwal in Delft zijn de contouren van tramlijn 19

zichtbaar. Over een lengte van zo'n 30 meter zijn voorbereidende werkzaamheden gestart.

* Op 13 november zorgde Sinterklaas weer voor de nodige omleidingen. Gelukkig vertrok hij op 6 december geruisloos en werd de dienst niet verstoord.

* De tramsproren in de Grote Marktstraat moeten voor 29 april 2005 verdwenen zijn.

BUITENLANDS STADSVVERVOER

Nogmaals..... **Brussel.** Twee lezers waren het niet eens met de door ons verkondigde conclusie "onzin" met betrekking tot de tramlijnen 39 en 44. Zij brengen het volgende onder de aandacht.

Beide lijnen zijn ingrijpend gerenoveerd, het spoor werd vernieuwd en lijn 39 heeft op veel plaatsen een nieuwe bedding gekregen met een aanzienlijk fraaiere inpassing in de omgeving. Beide lijnen liggen vrijwel helemaal op vrije baan en kennen voor Brussel de ongekend hoge frequentie van eens per 7½ minuut. De wachtaccomodaties zijn sterk verbeterd en alles ziet er schoon en heel uit. Het personeel is getraind op klantgericht werken en is tweetalig. Alle aspecten van de exploitatie zijn vastgelegd in een strenge ISO-9001 kwaliteitsprocedure. Doordeeweeks worden oude PCC's ingezet, maar de wagens zitten fris in de lak, hebben nieuwe stoelbekleding en zien er helder en schoon uit. En dat is bijzonder voor wie Brussel kent.

DUITSLAND oost.

Berlijn. Het lukt niet om eind mei 2006 een tramverbinding te realiseren met het Lehrter Bahnhof/Hauptbahnhof. Door vertraging in de procedures zal het tramspoor door de Invalidenstrasse niet voor 2008 gereed zijn.

In de nachten van 17 en 18.9.2004 werden voor BVG technici testritten gereden met de Weense Schienenmesswagen EM 6117 (ex 4700).

De komende jaren moeten zo'n 170 verouderde Tatra tramstellen worden vervangen. Men wil enkele trams testen die zich al bewezen hebben bij andere bedrijven. Daartoe reed van 2.10.2004 t/m 24.10.2004 het Weense ULF motorrijtuig 50 in de persoonsdienst op lijn 3. In 2005 komen er nog een voor Nantes bestemde Incentro en een Variobahn motorrijtuig uit Chemnitz hun opwachting maken. Men denkt in 2007 een definitieve keuze te maken. De Weense trams waren toch in Berlijn in verband met de vakbeurs Innotrans van 21 t/m 29.9.2004. Daar stonden ze opgesteld.

DUITSLAND west.

Aken. Euregiobahn. Op 10/11.9.2004 kwam de gereactiveerde Talbahnlijn tussen Stolberg Hbf en Eschweiler Weisweiler voor het personenvervoer in dienst. Het ± 10 kilometer lange traject heeft vier halten, een vijfde volgt later. Eind 2006 wordt doorgereden via een nieuw traject tot Langerwehe en kan over DB sporen worden doorgereden tot Düren. Eerder op 13.6.2004 werd aan de DB lijn door Aken de halte Schanz geopend waardoor het centrum, een ziekenhuis en universiteitsinstellingen goed bereikbaar zijn. Er zijn nog enkele uitbreidingen gepland waarbij de verbinding door Würselen tot in het centrum van Aken zeker niet voor 2010 gerealiseerd gaat worden.

Bochum. Bij Stadler Pankow werden 30 lagevloertrams van het type Variobahn en 6 hogevoermotorrijtuigen van het type Tango besteld. De trams worden geleverd tussen 2007 en 2011.

Hannover. Een ontsparing in 2003 met een Silberpfeil (serie 2000) blijkt geen incident te zijn geweest. Naar onlangs bekend werd zijn er bij deze trams problemen met de wiellagers. De 144 motorrijtuigen worden dagelijks gecontroleerd en de Üstra bereidt zich voor op een eventuele uitval van dit materieel.

Mannheim-RNV. Rhein-Neckar-Verkehr GmbH. In aansluiting op het bericht in HOV/RN 551 kan nog worden gemeld dat dit op 16.7.2004 gevestigde bedrijf per 1.10.2004 als exploitant van alle genoemde bedrijven in Heidelberg, Mannheim en Ludwigshafen optreedt. Alle 1680 medewerkers van deze bedrijven worden aan de RNV uitgeleend. Voor het publiek verandert er nog niets. Het materieel wordt in een nieuwe huisstijl geschilderd.

Stuttgart-DB. S-Bahn. Eind 2006 komt het traject Böblingen – Renningen weer in dienst (lijn S60). DB investeert € 75 miljoen om dit traject op te knappen. Zo moeten 12 bruggen worden opgeknapt, de bovenleiding aangepast en komen er vier nieuwe halten.

Ulm. Al vele jaren wordt hier gesproken over een verlenging van de enige, 5½ kilometer lange, tramlijn met 4½ kilometer naar Böfingen. De ambtelijke voorbereiding is nu zover dat begin 2005 de plannen ter inzage worden gelegd. Medio 2006 hoopt men met de aanleg te beginnen en kan de tram in 2008 rijden. Er zullen dan ook enkele nieuwe trams aangeschaft moeten worden.

IERLAND.

Dublin. Niet voor het eerst zijn de inzichten van de Ierse regering over de railinfrastructuur in Dublin veranderd. De nieuwe minister van Transport wil nu zo snel mogelijk de twee LUAS-tramlijnen in het centrum met elkaar verbinden. De metroplannen worden voorlopig opgeschort. In plaats daarvan moet er een grotendeels ondergrondse Raillink komen tussen Connolly Station via het International Financial Centre, Spencer Dock, Pearse Station en het Heuston Station. Daarnaast moet er een aftakking komen van de Dartlijn tussen Howth Junction en Portmarnock naar Dublin Airport. Dit bericht werd ingezonden door een lezer, waarvoor dank. Kijkt u ook eens op www.dublinrail.tk

KROATIË.

Zagreb. Al langer is er sprake van 70 lagevloertrams waarvan de aflevering steeds maar weer vertraagt. Zoals het er nu naar uitziet wordt in december 2004 een prototype geleverd en begint in mei 2005 de serielevering. Het nieuwe materieel betekent het einde voor de Duro Dakovic tramstellen.

OOSTENRIJK.

Stern&Hafferl-LVE. Lambach-Vorchdorf-Eggenberg. In de werkplaats Vorchdorf is begonnen met het herstel van motorrijtuig ET 20.111. Hiervoor worden delen van de ET 20.110 gebruikt. Zie ook het bericht in HOV/RN 551.

Innsbruck. Op 4.10.2004 werd de vernieuwde Bahnhofsvorplatz officieel in gebruik genomen. Hierbij gebruiken de trams van de Stubaitalbahn het spoor van lijn 3. Een deel van de nieuwe (aansluitende) sporen lijkt vooralsnog niet in gebruik genomen te worden in verband met diverse problemen en bezwaren van omwonenden.

Jenbach-AB. Achenseebahn. Het heeft langer geduurd dan ooit eerder bericht – maar op 24.10.2004 was het dan zover. Op deze dag werd de nieuwe kolengestookte stoomtandradlocomotief nr. 4 gepresenteerd. Zo zijn voor het seizoen 2005 weer vier locomotieven beschikbaar.

Bij de opening in 1889 werden vier locomotieven (1-4) in dienst gesteld, maar nr. 4 werd al in de dertiger jaren buiten dienst gesteld, in de oorlog als pluklok gebruikt en in 1956 gesloopt. Met bewaard gebleven delen en een in Polen op de kop getikte ketel werd naar oude tekeningen in eigen werkplaats een nieuwe lok gebouwd.

Wenen. Schienenmesswagen EM 6117 (ex E1 motorrijtuig 4700) reed in de nachten van 17 en 18.9.2004 voor BVG technici op het Berlijnse tramnet. Aansluitend stond het op de Innotrans in Berlijn (21 t/m 29.9.2004). Daar stond ook motorrijtuig A50. Na afloop van deze vakbeurs reed de ULF A50 van 2 t/m 24.10.2004 op de Berlijnse lijn 3.

VERENIGDE STATEN.

Charlotte. Op 28.6.2004 kwam de nostalgische tramlijn in dienst. Er wordt dagelijks gereden op een traject van 3,2 kilometer in het centrum waar vanaf 2006 ook de gewone tram gaat rijden. Ingezet wordt het historische motorrijtuig 85 van een plaatselijke organisatie. De bij Gomaco bestelde Birney replica's worden binnenkort afgeleverd. Zoals eerder bericht werden voor de in oktober 2006 te openen tramlijn bij Siemens 16 (+ 25 optie) trams besteld van het type S70.

Cincinnati. De tramplannen zijn definitief begraven. Men wil nu een voorstadslinje met dieseltractie inrichten met een lengte van 29 kilometer op een al bestaand spoortraject. Mogelijk komt er een aansluitend tramlijntje.

Denver. De komende jaren moet er 30,7 kilometer tramlijn bijkomen, waarbij als eerste een verlenging van de bestaande zuid/oost lijn in 2006 in dienst komt. In aflevering is een serie van 34 Siemens motorrijtuigen waardoor het totaal op 83 trams komt. Die moeten ergens gestald worden en daarvoor werd in Englewood een nieuwe remise met een capaciteit voor 100 trams geopend.

Las Vegas. De nieuwe monorail (zie HOV/RN 550) werd op 14.7.2004 feestelijk geopend.

Los Angeles. De "Gold Line" wordt verlengd vanaf Union Station naar East Los Angeles (9,65 km.). Opening: 2009.

Seattle. Begin 2005 wordt de "Waterfront Streetcar" opgeheven. Het sinds 1982 in bedrijf zijnde nostalgische trambedrijf heeft last van een teruglopend aantal passagiers en de kleine remise moet verdwijnen voor de uitbreiding van een museum. De vijf uit Melbourne afkomstige motorwagens krijgen elders onderdak en de sporen blijven liggen. Mogelijk komt er nog eens een stadstram en kunnen de historische trams daar weer rijden. Terwijl een sneltramlijn in aanleg is wil het met de besluitvorming voor deze stadstram (South Lake Union Streetcar) niet vlotten.

SPOORWEGEN BINNENLAND

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

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

| naar Bombardier | wordt | aankomst in Nederland | in dienst |
|-----------------|-------|-----------------------|-----------------------|
| 8206 | 15-11 | 9406 | 8738 22-11 8738 25-11 |
| 8280 | 30-11 | 9480 | 9423 23-11 9423 25-11 |
| | | | 8739 08-12 |

▪ Een oplettende lezer wist ons te melden dat ook de 8727 met de afwijkende voeler op tenminste één automatische koppeling rijdt.

▪ De 8738 en 9423 kwamen op 25-11 weliswaar ter beschikking van NSR, maar moesten voordat ze daadwerkelijk ingezet konden worden nog door NedTrain van een aantal kleine defecten afgeholpen worden.

▪ In november vonden op diverse plaatsen in het land bovenleidingbreuken (o.a. tussen Roosendaal en Breda en Nijmegen en Arnhem, en bij Vleuten, Barendrecht, en Arnhem Presikhaaf) plaats. Onderzoek wees uit dat deze incidenten werden veroorzaakt door de stroomafnemers van VIRM-materieel. In een bliksemactie werden alle stroomafnemers van dit materieel (109 stellen) in het weekend van 27- en 28-11 gecontroleerd. Dat gebeurde in Amersfoort, Vlissingen, Roosendaal, OB Amsterdam, Watergraafsmeer, Zwolle, Alkmaar, Leidschendam, Heerlen, Eindhoven en Onnen. Om de toevoer van stellen naar deze plaatsen goed te kunnen regelen, werden extra machinisten in dienst gebracht.

▪ Op 28-11 werd DD-IRM-stam 8227 officieel hersteld gemeld in de computersystemen van NSR. De stam, bestaande uit de 380 8027, 290 8529 (ex-8215 en 290 8568, ging op 01-

12 op proefrit naar Lisse (89141/89142). Bombardier zal het driewagenstel, waarvan op één mBvk nog enkele witte 2-en en andere bestickering ontbreekt, tot 9427 verlengen.

▪ Een nieuwe kinderziekte vormen problemen in de verwarmingsinstallatie van VIRM, waardoor brandgevaar ontstaat. Al diverse malen kwamen treinen tot stilstand met rookontwikkeling.

▪ De zeswagenstellen 8636, 8640, 8666, 8642 en 8654 zijn uitgerust met een proefinstallatie voor zogenaamde "boordwalcommunicatie". Tot en met mei 2005 zal in deze stellen in de rijdende dienst een communicatiesysteem worden beproefd dat het draadloos verzenden van gegevens uit het diagnosesysteem mogelijk maakt en het uitlezen ervan. Met de proef moet worden vastgesteld of het systeem tot voordelen leidt, bijvoorbeeld door een efficiëntere onderdelen- en onderhoudsplanung of het sneller oplossen van storingen. De proef wordt alleen uitgevoerd op de NedTrain-locaties in Alkmaar, Amsterdam Zaanstraat, Roosendaal, Arnhem, Rotterdam en Onnen.

▪ Op 11-12 werden vier VIRM-stellen gebruikt om bezoekers van kerstmarkten in Valkenburg en Maastricht te vervoeren. De 8729 en 9522 reden als trein 28314 van Alkmaar naar Maastricht en vervolgens ging de 8729 als 28315 naar Valkenburg. Uit Den Haag Centraal reed de 28310 naar Maastricht met de 8633 en 9430. De 8633 reed solo verder als 28311 naar Valkenburg. De treinen werden tussendoor in Maastricht opgesteld. In de middag vertrokken de zesjes weer naar Valkenburg, pikten daar de reizigers weer en op en keerden terug naar Maastricht. Daar werd gecombineerd en als respectievelijk 28317 en 28313 reden de composities naar Alkmaar en Den Haag Centraal terug.

SGM

| naar Bombardier | wordt | aankomst in Nederland | in dienst |
|-----------------|-------|-----------------------|-----------------------|
| 2867 | 03-12 | 2967 | 2959 30-11 2959 03-12 |
| | | | 2940 13-12 |

▪ De op 08-11 in Hoek van Holland beschadigde 2882 (blz. 279) kwam op 09-11 als 89211 naar OB Leidschendam, stond lange tijd op één van de ongeëlektrificeerde opstelsporen en werd pas op 03-12 weer afgeleverd.

▪ Met een dag vertraging kwam de 2959 op 29-11 de grens over en reed als 82229/82230 naar Leidschendam. Op 09-12 werden de afleveringsproefritten gemaakt naar Vlissingen.

▪ De 2940, in juni in Leidschendam door een juk gegaan, werd op 06-12 door Revisiebedrijf Haarlem afgeleverd en als 82208/82209 via Den Haag HS naar Leidschendam gebracht. Het stel – nog niet in dienst gesteld – werd op 13-12 in het materieelpark opgenomen.

▪ De 2939 werd op 02-12 in Nijmegen gestald voor de opleiding aan machinisten.

Mat '64

▪ Plan V 426 werd op 15-11 door de 820 en 882 als 89312 van Eindhoven naar Arnhem Berg gebracht. De beide 800-en keerden als 89060 terug naar Eindhoven. Op 24-11 sleepte de 6456 de 426 en 846 (in tegenstelling tot wat op blz. 277 werd gemeld wél gecombineerd met een ander stel) van Arnhem naar Maastricht.

▪ Op 01-12 werden de eerste Plan V's vanuit Hengelo naar Maastricht gebracht. Het betrof de stellen 437 en 409. Loc 6433 bracht trein 53843 naar Maastricht.

▪ Radio 538 liet op 02- en 03-12 een *Sintercity* rijden. Daarvoor werd echter weinig IC-geschikt materieel gebruikt: op 02-12 de 472 en op 03-12 de 829. Op beide dagen werd het materieel be- en ontstickerd in Utrecht.

▪ De 402 werd op 08-12 door de 6404 met behulp van de ONE-remrijtuigen als 53774 naar Maastricht gesleept. Op 10-12 sleepte een 700 de 402 én ICM 4002 als 89303 naar de Maastrichtse Beatrixhaven.

ICM

- De 4001 zal op Arnhem Goederen worden geplaatst om als opleidingsobject van de bedrijfsbrandweer van de AKZO te dienen.
- De 4028 kwam op 18-11 als 73610 vanuit Zwolle weer in dienst in z'n normale IC-uitmontering.
- Van de nog in Onnen verblijvende ICM-0-treinstellen werden de 4003 en 4006 op 29-11 door Railion-loc 6444 als 53612 naar Maastricht gesleept. De 4002 – evenals alle andere ICM-0 nog ontdaan van bruikbare onderdelen – werd op 06-12 door de 6459 eveneens als 53612 naar Maastricht gebracht.
- Op 01-12 werd de 4082, die al sinds juli niet meer in de reizigersdienst heeft gereden, overgebracht van Zwolle naar Eindhoven. Op 02- en 03-12 en van 06- tot en met 10-12 werden opnieuw vele proefritten gereden tussen Helmond en Horst-Sevenum.
- Op 27-11 bleek treinstel 4444 flink uit z'n omloop te zijn geraakt. Het treinstel – met nog minder zitplaatsen tweede klasse dan een ICM-drietje – kwam met trein 1726 uit Enschede naar Den Haag. Onderhoudsbedrijf Leidschendam leverde juist de oranje 4241 af na een behandeling op de kuilwielenbank, zodat in allerijl werd besloten deze extra met de 4444 in trein 537 naar Groningen mee te geven. Daar werd de 4444 afgekoppeld en voor trein 502 op maandagmorgen opgesteld.
- De 4444 kwam op 09-12 weer in het nieuws, toen hij als "Kersttrein" werd ingezet. De kerstman, Jules Deelder en andere dichters promootten een actie waarbij reizigers gratis kerstkaarten konden sturen. Aan binnen en buitenzijde was de 4444 in kerstuitmontering gebracht. Het stel werd speciaal uit Zwolle, waar de bestickering had plaatsgevonden, als 800002 naar Rotterdam overgebracht en reed vervolgens in de treinen 22039, 2039, 2040, 22040, 22053, 2053, 72053 A, 2056, 2069, 2070, en 22070. Als 800004 werd de 4444 weer naar Zwolle gebracht, waar de versiering op 10-12 – op wat kerststerren op de koppen na – weer werd verwijderd. De plaats van het stel in de 502/501 werd ingenomen door de 4235. Op 12-12 werd het stel als 800005 naar Groningen gebracht.
- Volgend jaar zullen in Tilburg en Onnen van alle ICM-treinstellen de compressoren vervangen worden. *Atlas Copco* zal deze leveren. Dit gebeurt vooruitlopend op de grote revisie van ICM, die waarschijnlijk in 2006 van start zal gaan. De huidige compressoren zijn hard aan vervanging toe. Het aantal vertragingen door defecte exemplaren neemt al enige tijd toe. In januari 2005 zullen twee ICM-en als prototype in Tilburg behandeld worden.
- De oranje 4241 verscheen op 10-12 in de serie 3800 tussen Zwolle en Emmen. Aanvankelijk was het de bedoeling het treinstel op 11-12 te gebruiken voor de opening van Almere Oostvaarders, welk station op 12-12 in dienst kwam. In verband met de uitvaart van ZKH Prins Bernhard werd de "opening" van het station uitgesteld tot 18-12.

Plan U

- Op 15-11 werden de 112 (blz. 277) en 128 door de 6457 als 53609 van Amersfoort naar Maastricht gesleept. In de melding op blz. 277 werd abusievelijk geschreven dat de 128 door brand beschadigd was, het betrof echter de 118.
- Op 22-11 werden de 142 en 152 naar Maastricht gebracht door de 6473. Op een platte wagen werden tevens een los motordraaistel en enige andere onderdelen meegenomen.

ICE

- De op blz. 277 genoemde verkorte treinstelnummers zijn op alle stellen aangebracht.

Serie 1300

- Hoewel alle 1300-en die naar de sloper moesten, daar inmiddels gearriveerd zijn, is er nog een aantal locomotieven

over. Naast de bekende 1302 en 1312 staat in Maastricht de 1304 op een kopspoor naast de werkplaats tegen een juk. De 1315 is eveneens bestemd voor de Werkgroep 1501.

Serie 1800

- De op blz. 278 genoemde 1858 werd in de nacht van 26- op 27-11 overgebracht van Maastricht naar Vlissingen als 89319, samen met BDs 82-77 022. Inmiddels staat de combinatie in Arnhem. Bij de genoemde proefritten tussen Tilburg en Breda was overigens de 1753 en niet de 1773 actief.
- Loc 1828 werd op 12-11 als prototype voor een constructiewijziging aan de cabinedeuren binnengenomen. Op termijn zullen alle 1800-en waarschijnlijk deze CW (die ten tijde van de LT3 niet uitgevoerd werd, omdat bepaalde onderdelen niet tijdig geleverd konden worden) krijgen. Het betreft een aanpassing van het deurmechanisme, dat versleten blijkt te zijn. Omdat tot twee keer toe een revisie aan de deuren werd uitgesteld en hierdoor comfortproblemen ontstonden, is onlangs besloten onmiddellijk te starten met de revisie van de deuren. Er komt een geheel nieuw mechanisme in de deur, vervaardigd door een Tilburgs constructiebedrijf. Doordat voor onderdelen niet meer een beroep hoeft te worden gedaan op Alstom (en de lange levertijden van deze firma niet meer in acht genomen hoeven te worden), wordt tevens op kosten bespaard. Machinisten zijn opgeroepen om locomotieven met slechte sluitende, tochtende en fluitende deuren te melden, zodat aan deze exemplaren voorrang gegeven kan worden. Aan de 1828 wordt ook een wijziging uitgevoerd aan de depotvoedingaansluiting.
- In de 1840, die enige weken te Rotterdam stond voor instructiedoeleinden, ontstond op 26-11 stuurstroombesluiting. Vanuit Den Haag kwam de loc achter de 1732, waarvan één stroomafnemer buiten dienst was gesteld, naar Eindhoven.

Serie 1700

- De plannen met de LT1-revisie van de 1700-en zijn in zoverre gewijzigd dat de 1768 en 1776 niet als laatste worden behandeld. Er zijn wel steeds twee "pluklocs" in Tilburg, maar het betreft telkens andere 1700-en. Een loc wordt na binnenkomst in Tilburg eerst gestript, waarna hij de revisie van de componenten buiten afwacht. Tijdens dat verblijf loopt de volgende loc in het RB binnen om geplukt te worden.
- In december was de Amsterdamse instructiecombinatie 1770 + BDs 82-77 014 actief. Op 01-12 werd een wegleerrit naar Blerick gereden, daarbij een Hbis meenemend en mDw "Jules" mee terug. Op 02-12 werd de Hbis weer opgehaald en de Jules weer in Blerick afgeleverd. Die morgen werd ook nog een retourrit naar Hoorn (terug via Haarlem) gereden waarbij de 2215, Jules en een tweede Mat '24-dienstwagen werden meegenomen.
- Ook werden proefritten in het kader van GSM-R gemaakt. Op 09-12 maakte de compositie een rit als 89113 van de Watergraafsmeer naar Acht en keerde terug als 89300 via Rotterdam naar de Meer; 10-12 werd het geheel herhaald, ditmaal onder de nummers 89114/89300. Omdat de GSM-R-console van de BDs defect raakte, werd het op 10-12 's avonds als 89170 naar Zwolle gebracht.

Serie 700

- De 700-en die nog niet van een rangeerkoppeling voorzien waren, krijgen die nu alsnog. De 701 – de regelmatig defecte rangeerloc van de Binckhorst – kreeg deze in november. De 712 die de 701 tijdelijk verving, werd door de 6418 op 27-11 naar OB Leidschendam gebracht om de 703 vrij te maken voor de ombouw. Toen die gereed was, werd het locje naar Zwolle gebracht en vertrok de 702 naar Tilburg.

DD-AR/mDDM

- De op blz. 278 genoemde proefritten met een van een gewijzigde software voorziene mDDM-stam begin december

gingen niet door.

Internationale rytuigen

▪ De op blz. 278 genoemde verkoop van de tien Avmz en één Dm aan de Zwitserse firma iXotic werd per 18-11 geëffectueerd.

ICR

▪ Diverse lezers vroegen ons om het oorspronkelijke nummer van ICR 10-70 379. Deze op 08-11 afgeleverde A is omgebouwd uit de 10-70 566.

▪ De 10-70 378 werd op 24-11 overgeplaatst van OB Amsterdam naar Maastricht, terwijl BDs 82-77 012 per 27-11 vanuit Zwolle eveneens naar Maastricht kwam.

▪ Naar thans blijkt, heeft OB Zwolle op proef de klapzittingen uit de ICR-rytuigen verwijderd die in de treinserie 3600 rijden. Het doel van de proef was een verbetering van de punctualiteit, hetgeen bereikt zou moeten worden door een sneller verlopend in- en uitstapproces. De proef krijgt geen vervolg en de rytuigen krijgen hun zitjes terug.

▪ Op 24-11 maakte de laatst omgebouwde BDs, de uit BKD 82-70 916 ontstane 82-77 020 proefritten. De overdracht aan NSR vond – met enig ceremonieel – op 01-12 plaats.

▪ Een oplettende lezer meldde ons dat van BDs 82-70 004 de landcode abusievelijk “34” in plaats van “84” luidt.

▪ De in Revisiebedrijf Tilburg van botsschade herstelde 28-70 111 kwam op 16-11 terug in Haarlem en werd daar binnengenomen voor een “upgrade”. Het betreft hier niet de modernisering die het overige ICR ondergaan, maar een noodzakelijke behandeling van enkele systemen. In 2003 hebben de rytuigen al cabineairco gekregen van ongeveer hetzelfde type als in Mat '64. Het is thans nog steeds niet duidelijk wat er na 2007 met de Bs-en gaat gebeuren.

▪ Halverwege november kwam een aantal bijzondere gevallen in Haarlem binnen. Met de 10-70 668 op 10-11 kwam de eerste A10 in Haarlem aan die tot B (20-70 261) zal worden omgebouwd; de 82-70 911 (eveneens 10-11) wordt de eerste Bf (29-70 437). Op 25-11 liep rytuig 20-77 775 binnen om te worden gerenoveerd tot 20-77 154. Dit als 10-77 638 gebouwde rytuig werd na een brand in Amsterdam Amstel in november 1991 hersteld als B.

▪ Het in Amsterdam beschadigde rytuig 20-70 224 blijkt op 23-09 al afgevoerd te zijn. Overbrenging naar de sloop zal te zijner tijd plaatsvinden.

▪ De – van stuurstroomkabels voorziene – 10-77 631 werd per 10-12 van Maastricht naar Zwolle overgeplaatst voor inzet in de serie 3600. Hoewel de omloop van de 3600 per 12-12 de vervanging van de overgebleven AB's voorzorg door een A en een B, ging dit in de praktijk nog niet door. In Haarlem wordt voorrang gegeven aan de ombouw van A-rytuigen om in het voorjaar voldoende rytuigen voor de serie 800/900 te hebben als er enkele trekduwstammen bij komen. De stammen van de 3600 blijven voorlopig in hun oude samenstelling rijden.

Sloopmaterieel

▪ Van een lezer bereikte ons het bericht dat het slopen van reizigersmaterieel in de Maastrichtse Beatrixhaven soepel verloopt. NedTrain-personeel gebruikt een 700 om het materieel over te brengen. De overbrengingen vinden in samenspraak met de sloper plaats. Omdat de rangeerloos een in hoogte verstelbare automatische koppeling hebben, leveren de transporten geen problemen op en hoeven ze niet met een koppeling te geschieden.

Revisiebedrijf Haarlem

| ICRm revisie | | | | | | |
|---------------|-------|------------|-----------|-------|-----------|-------|
| binnengenomen | wordt | afgeleverd | | | | |
| 10-77 614 | 12-10 | 10-77 314 | 10-77 309 | 28-10 | 20-70 585 | 18-11 |
| 10-77 615 | 20-10 | 10-77 315 | 82-77 019 | 28-10 | 10-77 319 | 18-11 |
| 10-77 617 | 22-10 | 10-77 317 | 82-70 977 | 29-10 | | |

| | | | | | | |
|---|-------|------------------|------------------|---------------|------------|------------|
| 10-70 668 | 10-11 | 20-70 261 | 10-70 375 | 29-10 | | |
| 10-77 621 | 10-11 | 10-77 321 | ICRm nawerk | | | |
| 10-77 616 | 11-11 | 10-77 316 | binnengenomen | afgeleverd | | |
| 82-70 911 | 16-11 | 29-70 437 | 20-70 213 | 29-10 | 20-70 213 | 16-11 |
| 20-77 775 | 25-11 | 20-77 154 | 20-70 236 | 02-11 | 20-70 236 | 18-11 |
| | | | 20-70 214 | 16-11 | 10-70 373 | 26-11 |
| | | | 20-70 222 | 16-11 | | |
| Plan V revisie R6 | | | ICR-3 Bs upgrade | | | |
| binnengenomen | | afgeleverd | | binnengenomen | | afgeleverd |
| 921 | 29-10 | 918 | 02-11 | 28-70 111 | 16-11 | |
| 922 | 08-11 | | | | | |
| 923 | 26-11 | | | | | |
| Schades/defecten | | | | | | |
| binnengenomen | | euvel | | | afgeleverd | |
| 871 | 02-11 | verbrande kabels | | | 20-70 219 | 29-10 |
| 10-70 375 | 05-11 | storing | | | 2894 | 16-11 |
| 9431 | 11-11 | brandschade | | | 270 7004 | 19-11 |
| 2894 | 11-11 | schade | | | 12-37 016 | 19-11 |
| 4069 | 16-11 | onbekend defect | | | 4069* | 26-11 |
| 22-37 922 | 22-11 | conservering dak | | | | |
| 20-77 109 | 23-11 | defecte WC-vloer | | | | |
| 848 | 24-11 | botsschade | | | | |
| * de 4069 werd doorgestuurd naar OB Onnen | | | | | | |

Revisiebedrijf Tilburg

| | | | | | | | |
|--|-------|-------------------------------|-------|--------------------------------------|------------|------------|-------|
| 1700 LT1 | | | | 1800 CW cabinedeuren | | | |
| binnengenomen | | afgeleverd | | binnengenomen | | afgeleverd | |
| | | 1747 | 26-11 | 1828 | 12-11 | 1828 | 26-11 |
| SGM spoelen luchtleidingen | | | | SGM CW deuren/spoelen luchtleidingen | | | |
| binnengenomen | | afgeleverd | | binnengenomen | | afgeleverd | |
| 2874 | 27-10 | 2872 | 27-10 | 2028 | 25-10 | 2021 | 27-10 |
| | | | | 2002 | 04-11 | 2023 | 04-11 |
| | | | | 2003 | 12-11 | 2024 | 11-11 |
| | | | | 2004 | 24-11 | 2028 | 24-11 |
| Schades/defecten | | | | | | | |
| binnengenomen | | euvel | | | afgeleverd | | |
| 6417 | 25-10 | compressor defect | | | 1843 | 27-10 | |
| 6494 | 27-10 | storing Indusi | | | 6417 | 27-10 | |
| 712 | 01-11 | onderhoud | | | 6508 | 29-10 | |
| 266 453 | 02-11 | koelwaterlekage | | | 6495 | 29-10 | |
| 6403 | 04-11 | verbrande tractiekabel | | | 6488 | 01-11 | |
| 465 | 09-11 | botsschade (uit Hlm) | | | 711 | 01-11 | |
| 6505 | 11-11 | defecte pezen tandwielkast | | | 6494 | 01-11 | |
| 6518 | 11-11 | botsschade | | | 266 453 | 02-11 | |
| 8663 | 12-11 | defecte stroomafnemer | | | 6403 | 05-11 | |
| 6510 | 12-11 | defecte brandstofpomp | | | 8663* | 12-11 | |
| 3404 | 15-11 | botsschade (uit Hlm) | | | 6472 | 16-11 | |
| 8635 | 15-11 | snelschakelaar verbrand | | | 6505 | 17-11 | |
| 1733 | 16-11 | botsschade | | | 6510 | 18-11 | |
| 6504 | 16-11 | botsschade | | | 232 902 | 22-11 | |
| 1603 | 17-11 | defecte snelschakelaar | | | 8635 | 23-11 | |
| 1621 | 17-11 | botsschade | | | | | |
| 232 902 | 18-11 | storing Indusi | | | | | |
| 8709 | 19-11 | defecte verwarmingsschakelaar | | | | | |
| * de 8663 werd onbehandeld doorgestuurd naar Technisch Centrum Eindhoven | | | | | | | |

Onregelmatigheden

▪ Op 11-11 botste loc 6504 bij het omrijden om een trein van het werkplaatssternet (50403) te Den Haag HS tegen het konvooi. Loc 1733, die door Leidschendam was opgezonden naar Revisiebedrijf Tilburg, raakte daarbij beschadigd. Ook twee Hbis-en raakten gehavend. Moesten deze laatste achterblijven in Den Haag, de 1733 en 6504 werden met 80 km/h naar Tilburg gebracht.

▪ De trieste aaneenschakeling van aanslagen op treinen ging op 16-11 verder met trein 13764, die bij Zoetermeer Driemanspolder tegen een aan een viaduct gehangen steen botste. De steen vernielde de voorruit van treinstel 2030; de machinist van de trein bleef als door een wonder ongedeerd. Het stel kwam – in tegengestelde richting – achter de 2031 naar Onderhoudsbedrijf Leidschendam.

▪ Door bovenleidingproblemen tussen Arnhem en Nijmegen werden in de avond van 16-11 drie VIRM-en uitgeschakeld. Stel 8707 van trein 3671 en de viertjes 9425 en 9443 van trien 3070 verloren de schuitjes en andere delen van de stroomafnemers, waarbij het overigens waarschijnlijk is dat de laatste

stellen al op de heenweg naar Nijmegen als 3067 in de fout waren gegaan.

- In de nacht van 19- op 20-11 kwam trein 5790 tussen Blauwkapel en Hollandsche Rading in botsing met een auto, waarvan één inzittende omkwam. Het bergens van het wrak duurde tot 5:00 uur, de 848 kwam als 89249 naar Utrecht OZ.
- Trein 146 strandde op 25-11 als gevolg van een defecte compressor van eloc 1852 in Oldenzaal. Eloc 1770 werd – na de 141 naar Bentheim gebracht te hebben – met gezwinde spoed als 82311 naar Oldenzaal gereden en sleepte de inmiddels opgeheven 146 als 89010 naar de Watergraafsmeer. De 1770 nam de vervolgdienst van de 1852 op zich (145). Na herstel van de 1852 werd de loc naar OB Amsterdam gebracht (89130), waar hij de plaats innam van de defecte 1842, die met een gescheurde frontruit en een defecte omroep met het werkplaatssternet naar Maastricht werd opgezonden.
- De 9512 botste op 09-12 als 3019 bij Krommenie-Assendelft op looproosters van een nabijgelegen overweg, die daar door vandalen waren neergelegd. Door het politieonderzoek duurde het meer dan vijf uur voordat de VIRM op eigen kracht als 89152 naar de Watergraafsmeer kwam.
- In Groningen botste trein 529 op 11-12 bij binnenkomst met een stootjuk. De 4071 en 4081 moesten beide OB Onnen opzoeken en werden als 89004 daarheen gebracht.

Wist u dat...

- de 2030 op één bak de gevreesde mininummers heeft?
- uw redacteur denkt dat dit door de gemiddelde hobbyist niet erg gevonden wordt, gezien de lage populariteit van SGM-materieel?
- dat de reizigers die op 12-11 in Pijnacker in trein 13635 wilden stappen, erg verbaasd keken toen VIRM 9478 kwam voorrijden?
- de verbazing nog groter was toen bleek dat de VIRM vanuit Leidschendam een proefrit naar Rotterdam Kleiweg v.v. (89223/89224) maakte en – langzaam – doorreed?
- loc 1748 van trein 857 op 17-11 tussen Amsterdam Bijlmer en Abcoude defect raakte en de erachter staande 73557 eraan te pas moest komen om de trein leeg naar Utrecht Lunetten te duwen?
- het een vreemd gezicht was het geheel door Utrecht Centraal te zien rijden, zeker omdat de sluiting in de 1748 van dien aard was dat zelfs de frontseinen niet meer werkten en men dus een noodseinlantaarn achter de voorruit had geplaatst?
- op 30-11 Bs 28-70 106 defect was en derhalve loc 1187 voor de Beneluxstam met dit rijtuig werd geplaatst?
- op 07-12 VIRM 8628 van trein 2233 met deurproblemen door de Rotterdamse storingsmonteur werd afgekeurd en door de snel vorgebrachte ICM 4096 werd vervangen?
- diezelfde dag trein 3435 dusdanig laat was dat Sprinter 2866 voor tegentrein 3426 werd ingezet en Plan T 511 – afkomstig van 3435 – een slag naar Rotterdam Hofplein maakte als 13625/13626?
- op 06-12 tot halverwege de middag alle trams van Light-Rail Gouda – Alphen defect waren en er ter vervanging vier Plan V's reden?
- op 10-12 opnieuw te veel A32-wagens defect waren en de 521, 478 en 858 insprongen tot 13.30 uur?
- trein 7353 op 10-12 strandde bij Castricum door een afgebroken remkraan van SGMm 2950?
- de machinisten en conducteurs die op 11-12 op de Hofpleinlijn reden, gewaarschuwd moesten worden dat er in de weilanden tussen Berkel en Rodenrijs jagers actief zouden kunnen zijn?
- er in het weekend van 11- en 12-12 een stam ICK-rijtuigen met loc 1830 in Rotterdam overstond om op 13-12 in 1917 te starten (een trein die normaliter als 71917 uit Den Haag kwam)?
- deze trein hier toch erg in de weg bleek te staan, en derhalve de 1831 en 1832 – eerder die dag als 89304 uit Eindhoven

naar Den Haag HS overgebracht – onder nummer 89225 naar Rotterdam kwamen en de stam als 89226 naar de Haagse Binckhorst brachten?

- de 812 op 12-12 insprong op de Hofpleinlijn voor de 2011 die met een defecte snelheidsmeter uit de dienst genomen moest worden?

ACTS

Van het nieuwe vervoer naar de Eem kwam nog niet veel. Een nieuwe streefdatum wordt 3 januari 2005. Wel kreeg ACTS ook een tweede nieuwe loc. Class 66 ER9 werd op 12 november afgeleverd. De loc heeft alleen een ACTS logo onder het cabineraam. In de toekomst moet de loc wat minder 'saaï' worden. Het apparaat wordt hoofdzakelijk in het noorden van het land en voor de Brementreinen ingezet. De loc werd in Tilburg gewisseld voor de gehuurde PB03 van DLC.

Chunnel

Twee look alike's 6400'en van Eurotunnel zijn als proef bij Nedtrain Tilburg binnengenomen voor een motorrevisie. Locs 0004 & 0005 kwamen op 24/11 Nederland binnen en werden vanaf Kijfhoek via het werkplaats sternet naar Tilburg gebracht. De locs hebben dezelfde kleurstelling maar hebben toch grote uiterlijke verschillen.

Connex Nederland BV

Connex wordt 'n nieuwe vervoerder in 2005. Wat men wil gaan rijden is nog lang niet bekend. Wel is men bezig met de oprichting van het bedrijf en de erkenning door IVW

DLC

DLC heeft nog geen "Klazen" genoeg! Eind november werd de ER7 uit Tilburg afgeleverd aan DLC. Ze hebben nu zeven Class 66 locs.

HGK

MEV Independent Railway Services Benelux is de vertegenwoordiger geworden van HGK. MEV heeft HGK begeleid met de aanvraag tot vervoerder in Nederland. MEV levert ook personeel voor de treinen van HGK.

Railion Nederland

Op 8/11 duwde tijdens een rangeerbeweging een loc twee gloednieuwe Roemeense platte wagens de sloot in. Voor reparatie zijn de wagens naar Beverwijk vervoerd.

Het vervoer van de QEK terminal van Smart auto's in Born naar Italië is nu goed op gang gekomen. Geregeld gaan beladen treinen bestaande uit ARS wagens weg uit Born.

Op 22/11 waren in Arnhem wat witte gezichtjes te bespeuren op het station en in een stoptrein naar Zutphen. Oorzaak kon men niet meteen vinden maar een trein in het station met methyl-tert-butylether als lading was meteen verdachte nummer 1. Een dom bleek niet helemaal goed afgesloten te zijn maar dit bleek niet de oorzaak van het grote aantal onwel zijnde mensen. Over wat het wel was tast men nog in het duister maar de trein werd maar liefst vier dagen opgehouden! Een mooie schadepost voor Railion en de gemeente Arnhem die niet eens in staat is om excuses aan te bieden.

Op 12/12 ging de nieuwe dienstregeling ook bij Railion Nederland in. Deze keer heeft het nogal wat gevolgen. Zo werden buurtgoederentreinen opgeheven naar Budel, Kesteren, Nijmegen en Tiel. Naar Tiel reed sinds dit voorjaar al niks meer. Het vervoer van Budel zal verder via België en dus door B-Cargo bediend worden. Vaste dienstregelingen voor Kesteren en Nijmegen zijn er in de nieuwe dienst niet meer. Of en hoe dit vervoer zal worden voortgezet was bij copijsluiting nog niet bekend. De standplaats Arnhem Goederen is niet meer. Voorlopig zal het vervoer naar BAT in Zevenaar en Corus in Arnhem Goederen vanaf Amersfoort gebeuren. In de toekomst moet Zevenaar vanuit Duitsland bediend worden. De bediening van de terminal in Ede gebeurt door Rail4Chem.

- In de nieuwe dienstregeling gaat RN ook meer samenwerken met de NMBS. Zo gaat vanaf 12/12 ook de Volvo onderdelentrein van en naar Gent rijden via Nederland. De tractie zal bestaan uit zowel Vlaamse reuzen als B-Cargo locs van het type 77. Hiervoor hebben tussen 15/11 en begin december locs van het type 77 instructieritten gereden tussen Bad Bentheim en Roosendaal. Ook waren twee locs (7780 & 7778) in Almelo aanwezig om de Nederlandse machinisten op te leiden. Locs van het type zijn in Nederland alleen maar toegelaten met de korte neus voor. Vandaar dat u ze meestal als duo ziet rijden in plaats van solo. De machinist zit in de loc links zodat bij een lange neus "voor" de dwergseinen niet altijd waargenomen kunnen worden.

- Sinds eind november zijn er weer aardig wat boomstammetjes geleverd aan Maastricht. Wagens worden met de buurtsuper naar Maastricht gebracht vanuit Sittard waar de wagens uit 'n Unit Cargo komen vanaf de Kijfhoek. Hoe deze wagens vanaf de nieuwe dienst vervoerd worden is niet duidelijk. Wellicht met het werkplaatstreintje.

- Op 6/12 kreeg de Opeltrein met de EC2 een aanrijding met een auto net over de grens bij Zevenaar. Tot overmaat van ramp kwam net van de andere zijde kolentrein 48739 met Duits trio 6489+6485+6481 als trekkracht. De klap was zo groot dat de tank van de 6489 lek sloeg. Van de EC2 (RN266 452) was de bufferplaat flink verbogen. Over eventuele slachtoffers was uw correspondent niets bekend. De locs zijn nog dezelfde dag naar Tilburg gebracht. Met de Railion "Klazen" ging het toch al niet lekker en zodoende heeft Railion tijdelijk de ER6 gekregen als vervanger van de defecte EC3 (RN266 453). De ER3 werd wachtend op een reparatie alvast wel voorzien van het GM- en Opel logo begin december. Helaas geen volledig rode Railion Class 66 maar wat stickers op het saai grijs...

- Van de 1600-en die al daadwerkelijk aan de kant staan, de 1607, 1610, 1617 en 1620, stonden de eerste drie half november nog in Maastricht en de beschadigde 1620 in Tilburg. Daar staan ook al tijden de 1618, 1622, en 1625. De Maastrichtse locs staan niet ver van zes NSR-Df-rijtuigen en een aantal terzijde gestelde Hbis-en. De overige locs die terzijde gesteld worden (1605, 1608, 1614, 1619), rijden nog. De 1621, die onlangs werd beschadigd bij een aanrijding met de 6504, wordt wel hersteld. Samen met de 1601 – 1604, 1606, 1609, 1611 – 1613, 1615 en 1616 blijft deze voorlopig in dienst.

- Op 09-11 liep loc 6467 te Moerdijk op een wissel uit de rails. De hersporing van de locomotief kostte vier uur.

- Op 13-11 ontspoorde in Rijssen tijdens werkzaamheden loc 6459 op een hogesnelheidswissel, ook wel een meerdelig wissel genoemd. Het wissel was gedeeltelijk gekrukt (met de hand omgelegd). De loc stond na ruim een uur hersporen weer in de rails.

- In de zeer vroege morgen van 11-11 botste trein 54816 tussen Breda en Gilze-Rijen met een op een overweg achtergelaten, gestolen auto. Het verwijderen van het wrak onder de loc kostte behoorlijk wat tijd, terwijl een beschadigde luchtleiding een hulploc noodzakelijk maakte. Die kwam als 91953 naar de plek van het ongeval, terwijl een shovel (!) de resten van de auto uit het spoor moest verwijderen.

- Loc 6459 (!!) botste op 10-12 in de Botlek met een auto. Na een uur kon tenminste de 6400 zijn weg vervolgen.

Rail4Chem Benelux

- R4C gaat vanaf 13/12 starten met de Bresias Shuttle. Ook gaat R4C de Huckepakterminal van Ede bedienen met deze trein. Helaas gebeurt dat 's nachts. Wel is er te Ede een rangeerloc aanwezig om overdag wagens te verplaatsen.

- Op 22/11 werd de PB01 bestickerd in R4C livrei. Dit houdt in dat de loc nu groene cabine's heeft wat schuin naar achter weglappend. Op de grijze zijanten staat groot 'Rail4Chem'. Op 25/11 werd de SL2001 bestickerd in het fraaie groen. De loc

gaat nu ook door het leven als R4C2001. Alle locs, op de G1206 na, krijgen dit uiterlijk. De 66.020 behoudt z'n Formule 1 uiterlijk. Waarschijnlijk wordt de PB05 ook overgestickerd.

- De huur van de SL1201 stopt op 30/11, De loc, eigendom van Vossloh, keert dan terug naar Kiel. Aan de grens wordt deze dan gewisseld met 'n nieuwe G1206. Deze komt de grens over in het groen i.p.v. blauw. De loc moet alleen dan nog wat letters krijgen! De nieuwe loc wordt gehuurd via Mitsui Rail Capitol Europe bv. Dat is hetzelfde bedrijf dat ook de ER6 t/m ER10 bezit.

- Ook de R4C Class 66 locs worden voorzien van GSMr radio's. In tegenstelling tot ERS heeft R4C wel een tijdelijke loc. De ER8 trekt z'n baantjes zolang de PB01, 02, 05 en 17 worden verbouwd.

Rotterdam Rail Feeding

- Afgelopen najaar werd RRF opgericht en wil een soort rangeerbedrijf opstarten om goederentreinen te rangeren. Een vervoerder kan bij RRF aankloppen om een trein van een terminal te halen of te plaatsen wanneer men zelf geen loc of personeel aanwezig heeft. RRF heeft hiervoor de beschikking over vijf bedrijfsvaardige 600-tjes, die gekocht zijn van Nedtrain die ze verkocht in opdracht van de oude eigenaar (NS Reizigers BV). Het gaat om de locs 676, 679, 683, 684 & 689. Als plukloc is loc 662 aangeschaft. De locs krijgen de nummers RRF 1 – 5 en worden donker grijs met de kopwanden in NS geel. De locs worden genummerd bij volgorde van aflevering. De 684 werd op 13/12 afgeleverd als RRF 1. Als eerste zal deze loc rangeerwerk verrichten in Ede op de Huckepack terminal voor de nieuwe Rail4Chem Brescia shuttle. Verder zullen de locs veelal actief zijn op de Maasvlakte of voor aannemers in het land.

Volker Stevin Rail & Traffic

- VSRT heeft twee V100'en besteld bij Alstom. Op 15 november kwam 'proto' 203.1 in Nederland aan en maakte diverse proefritten met het nieuwe Nedtrain meet(bar)rijtuig. Na de proefritten ging de loc in opzending achter Mp3027 op 19/11 naar Dordrecht Zeehaven waar de loc voor opleiding staat bij het hoofdkantoor van VSRT. De loc blijft hier totdat de eerste eigen loc is afgeleverd. Na Strukton is Volker de tweede aannemer die over eigen hoofdbaantractie beschikt.

Gevaarlijke bebouwing

- In Eindhoven is een eind gekomen aan de bebouwing van het Piazza gebouw nabij het station. Nu vindt men de bebouwing zo dichtbij op het spoor staan dat het wel heel gevaarlijk wordt wanneer treinen met gevaarlijke stoffen zomaar op hoge snelheid voorbij komen vliegen! Daarom moeten sinds een maand alle goederentreinen hun snelheid verminderen naar 40 km/h als ze dit in de weg staande gebouw moeten passeren! Waar moet dit heen?

Infra

- Al jaren komen er geen treinen meer in Veghel. Daarom wil Prorail dit baanvak maar schrappen uit de openbare infra. Dit betekent dat overweginstallatie's binnenkort verwijderd gaan worden en dat kruisingen niet vervangen worden door dure zgn. Harmelen overwegen maar gewoon door asfalt vervangen worden. Ook de lijn Santpoort – IJmuiden staat dit te wachten. Voor een andere lijn lijkt een tweede jeugd te ontstaan. Afgelopen maand werd er flink in de bossage's gesnoeid op de lijn Maastricht – Lanaken (B)! Vanaf januari 2007 moet er weer goederenverkeer mogelijk zijn voor onder andere de papierfabriek Sappi! Minder prettig nieuws kwam er uit Deventer. Daar werden in oktober en november de laatste restanten van het straatspoor en het raccordement opgebroken.

ProRail

RandstadRail & Zoetermeerlijn-/Hofpleinlijn

- Abusievelijk werd op blz. 280 gemeld dat de dienstregeling van de Hofpleinlijn per 12-12 zou worden gewijzigd. Dat is niet juist: pas op 25-04-2005 zal dit het geval zijn.

Werk aan het spoor

- De nieuwe sporen tussen Woerden en Vleuten die op 25-10 in dienst waren gekomen, mochten in de eerste weken met maximaal 80 km/h bereden worden. In de avond van 11-11 bleek de ligging van de sporen dusdanig slecht te zijn dat een snelheidsbeperking van 40 km/h moest worden ingesteld. Op 12-11 kon het spoor van Harmelen naar Vleuten weer met baanvaksnelheid bereden worden; het andere was pas op 13-11 's morgens weer in orde. Om opstrooeffecten te vermijden, werden de Intercity's van Utrecht naar Den Haag / Rotterdam pas in Gouda gesplitst.
- Nadat de slechte toestand van het baanlichaam tussen Vleuten en Woerden voor problemen had gezorgd, was het op 15-11 de ligging van de sporen tussen Roosendaal en Breda die voor vertragingen zorgde. Over een afstand van acht kilometer diende een snelheid van 40 km/h aangehouden te worden.

Perrons

- De perrons van de stations Den Haag Laan van NOI en Schiedam (daar alleen de perrons van de Oude Lijn) werden verlengd om treinen van 12 bakken te kunnen behandelen. Daarvan wordt voorlopig geen gebruik gemaakt door de treinserie waarvoor het project wordt uitgevoerd, de 2200. De reden hiervan is dat de perrons van Breda Prinsenbeek en Dordrecht Zuid per 12-12 nog niet zijn aangepast.
- In Driebergen was het vanaf 10-12 's morgens mogelijk om treinen met twaalf bakken te laten stoppen. De perronverlenging was per die datum gereed. Omdat per 12-12 de serie 2000 met twaalf bakken VIRM gereden ging worden, was dit nauwelijks een dag te vroeg.
- In november bleek dat spoor 3b in Gouda, waar de Haagse delen van de serie 2000 normaliter stoppen, niet meer dan vijf bakken kon herbergen. Met ingang van 13-12 gingen echter veel 2000-en uit Den Haag uit zes bakken of meer bestaan. In het weekend van 11- en 12-12 werd daarom het perron verlengd om tenminste zes bakken te kunnen herbergen. De noodconstructie werd gedeeltelijk over spoor 4 gebouwd, dat daarmee vooralsnog onbruikbaar werd. In de nacht van 09- op 10-12 werden de onderdelen van het noodperron aangevoerd. Voor de situatie waarin de Haagse treinen die meer dan acht bakken hebben, op spoor 3 moeten worden behandeld, werd een wel heel bevreedende oplossing gekozen: deze treinen (circa drie per dag) zouden apart van het Rotterdamse gedeelte moeten doorrijden naar Utrecht. Met de gedachte in het achterhoofd dat tot het opheffen van de 2800 is besloten om de belasting van het baanvak Gouda – Utrecht juist in de spits te verminderen, doet dit bijzonder vreemd aan. In de volgende editie hopen wij hierop terug te komen.

Museumnieuws

- De gerestaureerde Blauwe Engel ging op 19-11 van Utrecht HTMU naar Arnhem om te tanken en maakte op 20-11 een rit voor de vrijwilligers van de Werkgroep Diesel-elektrisch van het NSM.
- De 1501 bracht op 04-12 met loc 1122 aan de haak een bezoek aan Onderhoudsbedrijf Leidschendam. Het convooi kwam als 82460 uit de Kijfhoek en keerde als 82461 terug. Van de 1122, die inmiddels officieel toebehoort aan de Werkgroep Loc-1501, werden een ventilatormotor en de beide pantografen vervangen.
- De driedelige schuiframen van Plan W B 4118 blijken niet uit te slopen Plan V's te komen. De ramen zijn originele, bewaarde Plan W-ramen.
- De voormalige "VIP-car", motorrijtuig DE20, wordt in Tilburg gerestaureerd. Het rijtuig, ook wel bekend als "Kameel" zal in oorspronkelijke kleuren worden teruggebracht. Ook het interieur en de aandrijving zullen gereviseerd worden, zodat het rijtuig weer ingezet kan worden. Verhuur aan derden is daarbij mogelijk. Medio 2005 zal de 20 uiterlijk gereed zijn; in 2006 zal hij waarschijnlijk weer op eigen kracht kunnen rijden.

- 600-en naar Groot-Brittannië. Zoals in de vorige uitgave gemeld, is het nog steeds de bedoeling dat er twee 600-en de Noordzee over gaan en vlakbij de plaats waar ze gebouwd zijn een museale bestemming zullen vinden. Inmiddels is het nummer van de eerste loc bekend geworden: 690 (ex-625, eigendom van NSR). De loc zal nog dit jaar per vrachtwagen op reis gaan.

Levenslopen

ELD 4 774

werd op 24 maart 1961 door Werkspoor afgeleverd en een dag later door NS in dienst gesteld. Botsschade aan de Bk, na een aanrijding met de 344 te Leidschendam-Voorburg op 21 juni 1963, moest in Haarlem worden hersteld tussen 24 juni en 11 juli. Elf dagen later was het in Roosendaal weer raak. Nu waren Bk+A+B aan de zijwanden beschadigd. Op 23 juni kwam het stel naar de werkplaats, de BDK werd tijdelijk in de 779 geplaatst. Pas op 25 november kwam de herstelde 774 weer naar buiten. Bij Werkspoor werd van 30 maart tot 14 april 1965 ATB ingebouwd, wijzigingen daaraan vonden plaats tussen 6 en 8 september. Van 27 juli tot 23 augustus 1966 vond de eerste kilometerrevisie plaats. Van 16 tot 23 juni 1967 vonden nogmaals wijzigingen plaats aan de ATB-installatie, nu in de hoofdwerkplaats Tilburg, waarna in januari 1968 een nieuwe ATB-relaaskast werd geplaatst. De 774 werd tussen 11 en 29 april 1969 gemoderniseerd, waarbij het stel tevens emblemen en blauwe banen kreeg. Tijdens de grote revisie van 6 april tot 21 augustus 1970 werd het stel ook nog eens gehuisstijld. Kleine revisie volgde in de periode 24 maart – 2 mei 1975. Tijdens de revisie die gegeven werd van 24 mei tot 2 september 1982, werden de "plan U-ramen" vervangen door "Sprinter-ramen". Op 28 mei 1985 verliet de 774 de werkplaats met verwarming in de koppelingen. Kleine revisie volgde op 18 juli 1988, afgeleverd op 10 november. Tot slot volgde nog de uitgebreide opknabbeurt in Roosendaal (11-11-1992 tot 26-02-1993). De 774 haalde de eindstreep van het materieel '54 en maakte zich met de 766 nog verdienstelijk voor enkele sleepklussen. Het stel bleef in Onnen staan en kwam met de eveneens te Onnen verblijvende 390 achter de 770+765 op 6 mei 1996 naar de Watergraafsmeer, een dag later werd het laatste stukje naar de sloper in de Westhaven afgelegd.

ELD2 390

werd op 31 oktober 1962 door Werkspoor aan NS overgedragen, die het stel meteen in dienst nam. De 390 verbleef van 13 mei tot 1 juni 1965 op zijn geboortegrond voor inbouw ATB. Kilometerrevisie was er voor het tweetje van 23 augustus tot 12 september 1967. Emblemen kreeg het stel nog in december 1968 opgeplakt, blauwe banen werden een maand later aangebracht. De 390 kwam opnieuw naar Werkspoor op 2 december 1969 voor modernisering, terug op de baan: 18 december. Botsschade liep de 390 op (29 juli 1972) te Den Haag SS tegen de 325, herstel tussen 2 en 4 augustus. Uitgebreide kleine revisie werd gegeven van 11 september tot 30 oktober 1972, grote revisie (met geel schilderen) van 23 oktober 1978 tot 19 januari 1979, opnieuw kleine revisie van 12 augustus tot 4 oktober 1985. De stellen 338 en 390 ontspoorden beiden met de Bk te Hengelo op 4 maart 1986. Herstel van de 390 vond plaats in de periode 7 maart – 23 september 1986. Roosendaal was het toneel van de uitgebreide opknabbeurt (18 februari tot 15 april 1993). Op 19 juni 1995 werd de tweede golf glaswolstellen buiten dienst gesteld, hieronder de 390. De werkplaats Onnen gebruikte de 390 als magazijn, tevens werd het stel donor van interieurdelen. Op 7 mei 1996 kwam de 390 met collega 774 naar de sloper in de Westhaven.

ELD4 785

maakte op 2 februari 1962 de afleveringsproefrit en werd 3 dagen later door fabrikant Werkspoor aan eigenaar NS over-

gedragen, die het vierwagengstel een dag later in dienst stelde. Van 11 februari tot 3 maart 1965 kreeg de 785 zijn eerste kilometerrevisie. Bij Werkspoor werd in de periode 23 januari – 7 februari 1967 ATB ingebouwd. Tweede kilometerrevisie werd gegeven in maart 1968, een jaar later werden witte NS-emblemen op de groene zijwanden aangebracht. Modernisering van het stel vond plaats tussen 31 maart en 16 april 1970. De 785 besloot de laatste 2 dagen van het jaar 1970 door te brengen in de werkplaats Haarlem nadat het elders op 2 sporen was gelopen. Voor grote revisie met ombouw naar InterCity-stel liep de 785 op 19 juli 1972 de hoofdwerkplaats binnen en vertrok met nieuw interieur en een nieuw uiterlijk (de thans zo bekende donkerblauwe baan rond de ramen) op 11 oktober. De vervanging van de traditionele banken door individuele zetels die grotendeels in coach-opstelling stonden, bezorgden de 12 hondekopvieren die voor deze verbouwing waren uitverkoren, de bijnaam “coachstellen”. Toen enkele jaren later meer hondekoppen tot coachstel werden verbouwd en daarbij een deel van de bagageafdeling verbouwd zagen worden tot reizigersafdeling, kregen de 780-791 die deze verbouwing niet hadden gehad, de benaming “kleine coachstellen”. In 1976/77 kregen de kleine coaches, in navolging van de “grote”, een “1” voor hun nummer en vanaf medio 1976 ging de 785 verder als 1785 door het leven. Bij de kleine revisie in de periodes 17 juli – 20 september 1979 werd de beschildering aangepast: de “kleine coaches” hadden nog grijze deuren en de donkerblauwe band alleen om de ramen. Bij hun eerste revisie werden zij aangepast aan de “grote coaches” die de blauwe banen ook over de verder gele deuren hadden. De tweede kleine revisie van de 1785 was van 30 maart tot 9 juli 1987. Op 5 februari 1992 kreeg het stel zijn oude nummer terug: 785. Alle coachstellen verloren in die periode de 1 voor hun nummer, om dublures met de nieuwe locomotieven serie 1700 te voorkomen. Het onderscheid tussen coachstellen en stellen met “gewone” banken werd toen in het gebruik al een aantal jaren niet meer gemaakt. De door de fa. Conrail uitgevoerde grote opknapping vond plaats te Roosendaal en wel tussen 12 september en 18 november 1992. De maand juni van 1993 was een boze maand voor de toch al “bedreigde diersoort” Hondekop. Nadat op de 2e de treinstellen 385 en 776 betrokken waren bij een botsing met de 1107 te Arnhem, vond te Utrecht exact 3 weken later een zware rangeerbotsing plaats waarbij de 785+758 op de 337+739 inreden. Zoals in eerdere levenslopen vermeld verdwenen de 337, 739 en 758 direct naar de sloper. Bij de 785 was de botsing zo hevig aangekomen dat de kop van de BDK naar beneden knikte en de B krom werd geduwd. Uit de niet beschadigde bakken van de genoemde botsingen werd een „nieuwe” vier geformeed: de Bk + A 785 en B + Bk2 776 verlieten als 785 op 4 november 1993 de werkplaats Haarlem. De Bk2 776 was de bagageruimteloze ex-1e klas waar de 1970 zich ooit uniek mee maakte. In feite nam de 785 vanaf dat moment de “1970-status” van de 776 over. De overige ex-785-bakken werden administratief vernummerd in 776 en verdwenen via verschillende omwegen naar de sloop (zie levensloop 776). Op 15 januari 1995 vond de eerste afvoergolf plaats van de “glaswolstellen” zoals de treinstellen van plan P (761-786) en plan Q (371-393) ook wel genoemd worden. Hieronder bevond zich ook de 785 die te Zwolle Rangeer werd gestald. Het stel werd in oktober 1995 nog even naar Onnen gesleept vanwege het uitnemen van interieurdelen. Terug naar Zwolle op 18 januari 1996 met de 781 achter de 766+774 waarbij een koppeling brak. Op 25 april 1996 werd de 785 achter de 770+381 gehangen die het stel naar de Westhavens brachten voor sloop. In mei werd de 785 gesloopt waarbij niet alleen het nummer 785 geschiedenis werd, maar ook uiteindelijk de 1970.....

ELD4 763

kwam op 5 september 1959 in dienst. Voor wijzigingen was het vierwagengstel van 23 mei tot 4 juni 1960 bij hoofdaanne-

mer Werkspoor. Kilometerrevisie kreeg de 763 van 21 februari tot 5 maart 1962. Tijdens een verblijf op de thuisbasis raakte het stel beschadigd aan de zijwanden (Bk+A) na een aanrijding met het elektrische vijfwagengstel 815 op 4 augustus 1964. Herstel vond plaats in Haarlem (5-8 tot 18-9). Voor inbouw van ATB verbleef de 763 bij Werkspoor van 17-11-1964 tot 25-1-1965. Tijdens rangeren te Amersfoort op 14 april 1965 liep het stel botschade aan beide koppelingen, herstel van 16 april tot 7 mei. Opnieuw ging de 763 op bezoek bij Werkspoor voor werkzaamheden aan de ATB, 8 tot 16 juni 1965. Van 2 tot 9 juni moest de bedrading van de keuken hersteld worden. Grote revisie onderging het viertje van 18 april tot 30 juni 1967. In de werkplaats te Tilburg werden van 3 tot 9 juli 1967 diverse wijzigingen aan de ATB aangebracht. Van 11 november 1968 tot 13 maart 1969 werd de 763 geel gespoten terwijl de draaistellen gereviseerd werden, het stel werd tevens gemoderniseerd. Van 14 tot 17 april 1970 werd de modernisering gecompleteerd. Drie maanden later (13 tot 17 juli), verbleef de 763 in de werkplaats voor een kleine schadeherstelling. In januari 1971 werd de 763 van derde frontseinen voorzien. Kleine revisie was er van 20 maart tot 26 april 1972. Op 9 oktober 1972 trof het stel een auto op een overweg tussen Tilburg en Breda, herstel te Leidschendam. Ontsporingsschade aan de tussenrijtuigen deed de 763 van 21 november 1973 tot 16 januari 1974 in Haarlem verblijven. Tijdens de grote revisie, die gegeven werd van 10 maart tot 9 juni 1977, werd het stel omgebouwd tot InterCity-treinstel en vernummerd in 1763. Op 18 februari 1979 zocht de 1763 de werkplaats Haarlem op wegens een elektrische storing. Kleine revisie van 18 april tot 22 juni 1984, met verwarming in de koppelingen verliet het stel de werkplaats op (de zonovergoten) 31 mei 1985. Rangeerschade opgelopen te Hoorn, waar ook de 725, 509 en 888 bij betrokken waren, werd hersteld in de lijnwerkplaatsen Zaanstraat en Onnen. Op 2 december 1991 kwam de 763 de werkplaats Haarlem binnen voor de laatste kleine revisie. Op 3 juni 1992 werd het stel afgeleverd, nu weer met het nummer 763 en met de BDK van de 1764, vanwege het doorschuiven van BDK's na de brand die de BDK 1762 verwoest had. Tussentijds was het stel nog in Roosendaal geweest vanwege asbestwerkzaamheden. Van 9 tot 12 oktober 1992 was de 763 in de werkplaats Haarlem vanwege een storing. In oktober 1994 werd de 763 aangewezen om te dienen als tentoonstellingstreinstel voor de vijftigjarige herdenking van het einde van de Tweede Wereldoorlog, waarvoor het stel op 7 november 1994 naar Haarlem kwam ter verbouwing. De overwegend witte “1 voor allen-trein” werd op 28 januari 1995 te Rotterdam ingewijd. In de periode daarna liet de 763 zich in het hele land zien. Na een optreden op de Megafestatie in Utrecht in juli werd de 763 terzijde opgeborgen op Zwolle Rangeerstation. Eind september sleepten de witte 763 en de groen 381 stel 252 van de Stibans naar een Open Dag in Onnen en dat bleek het laatste actieve optreden te zijn geweest. Het was de bedoeling de combinatie 381 + 763 als sleepstellen te gebruiken om de glaswolstellen van Zwolle naar de sloper te slepen, maar toen deze combinatie op 12 januari 1996 uit Zwolle wilde vertrekken, trad kortsluiting in de 763 op. Het stel kwam (gesleept) nog wel voor een grote lineup van hondekoppen naar de Dijksgracht op 14 januari. Op 24 januari belandde het op Zwolle Rangeer in afwachting van de laatste rit naar de sloper. Die rit naar Amsterdam Westhavens vond plaats op 11 april 1996 achter de 770 en 381.

Kalender Stichting Klassieke Locomotieven

Een handige weekblokkalender 2005 met op de kartonnen drager een tekening van een 1200. Een goedkope agenda voor aan de muur, waarmee u het in rijvaardige staat brengen/houden van de 1501, 1201, 1122 en 1315 sponsort. Te bestellen door overmaking van **slechts € 4,-** (incl. verzendkosten) op giro 1647821 t.n.v. Penningmeester STERN te Rijswijk. Toezending per kerende post.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

NMBS

Elektrische locomotieven

• De vervanging van reeks 25.5 in de grensoverschrijdende goederendienst naar Kijfhoek en Sittard door diesellocomotieven reeks 77 lijkt van de baan. In een tijd van bezuinigingen bij B Cargo zijn de hogere kosten van 77-ers, die standaard in tweespan moeten rijden, blijkbaar belangrijk genoeg geworden om er voorlopig vanaf te zien, in elk geval in structureel opzicht. Het lijkt een legitieme overweging, gezien het feit dat de locomotieven reeks 25.5 nog niet helemaal versleten zijn (lees: geen belachelijk hoge defectenstand hebben) en vanaf 2007 toch de reeks 11.8 vrijkomt uit de Beneluxdienst. Deze reeks is de belangrijkste gegadigde om de 25.5 te vervangen. Er zijn overigens wel uitzonderingen: één slag met 25.5 naar Kijfhoek is per 12 december tijdelijk uit de omloop gehaald, maar dit is het gevolg van het verminderen van de omloop met een loc na de aanrijding met de 2554. Deze slag wordt vermoedelijk gereden met Railion 6400-en. Voor treinen met andere bestemmingen (een autotrein naar Sloe en een auto-onderdelentrein naar Bad Bentheim) worden vanaf 13 december wel 77-ers ingezet. Verder zijn er nog steeds hardnekkige geruchten dat de goederentreinen Modane- en Lille-Kijfhoek over het hele traject met Franse 36000-en gereden gaan worden. Wat per 12 december overigens wel verandert aan de omloop voor 25.5-en, is de bestemming in België. Enkele treinen uit Nederland die ze tot in Gent brachten, worden nu in Antwerpen overgenomen door SNCF Astrides (serie 36000) of NMBS reeks 12.

• De Antwerpse machinisten zijn inmiddels, voor zover van toepassing, opgeleid op reeks 12 en de Astrides. De volgende treinen worden door de locomotieven in deze poule gereden met Antwerpse bestuurders:

| | | | |
|-------------|------|------------------------------------|-------------|
| 44800 | N7 | Antwerpen Noord - Gent Zeehaven | 13.10-13.50 |
| (losse loc) | | | |
| 44800 | N7 | Gent Zeehaven - Kortrijk Vorming | 14.38-16.50 |
| 44803 | N17 | Kortrijk Vorming - Gent Zeehaven | 01.45-03.28 |
| 44811 | N7 | Kortrijk Vorming - Antwerpen Noord | 10.30-12.54 |
| 44823 | N167 | Kortrijk Vorming - Antwerpen Noord | 17.30-19.58 |
| 44824 | N67 | Antwerpen Noord - Kortrijk Vorming | 21.22-23.30 |
| 44850 | N167 | Antwerpen Noord - Gent Zeehaven | 01.35-02.15 |
| (losse loc) | | | |
| 44850 | N17 | Gent Zeehaven - Kortrijk Goederen | 03.04-05.07 |
| 45806 | N17 | Gent Zeehaven - Antwerpen Noord | 03.45-04.00 |
| (losse loc) | | | |
| 45806 | N167 | Antwerpen Noord - Kortrijk Vorming | 05.00-07.20 |

• Reeks 20 krijgt er een interessante dienst bij: in de goederendienst komen ze nu tot in Zeebrugge! De verste bestemming in de omloop van de reeks 20 in het westen tot nu toe van Gent Zeehaven. Uw nieuwsgaarder zat er overigens naast met zijn voorspelling dat de trein naar Châtelet uit de omloop gehaald zou worden ten voordele van een reeks 12/SNCF 36000; deze trein is vooralsnog behouden gebleven...

• Op 19 november raakte de 2139 zwaar beschadigd bij een aanrijding te Marche-les-Dames. De loc botste achterop een trein met staalbrammen. Naast een behoorlijk beschadigde neus knikte de loc door.

Diesellocomotieven

• De 6269 werd terzijde gesteld na behoorlijk beschadigd te zijn geraakt na de zoveelste aanrijding te Kinkempois. De loc zal worden geschrapt.

• De omloop van de reeks 62 voor de dagelijkse exploitatie werd beëindigd per 12 december 2004. Het opheffen van de omloop biedt de mogelijkheid voor het eerst in jaren weer enkele 62-ers naar TUC-Rail over te hevelen, voor werkzaamheden en diensttreinen bij de aan te leggen hogesnelheidslijnen naar de Nederlandse grens en Duitsland. Hiertoe zijn ten eerste reeds eerder op reserve buiten dienst gestelde locs van Merelbeke geselecteerd. Het gaat om de 6204, 6244 (groen!),

6250, 6256 (groen!), 6296, 6297, 6299 en 6315. Uit Charleroi en Kinkempois komen sinds 12 december uitgerangeerde 62-ers naar TUC-Rail, die gestationeerd zullen worden in Antwerpen Noord. Het betreft de 6221, 6246, 6253, 6254, 6260, 6268, 6277, 6281, 6283 en 6294 uit de regio Charleroi en de 6331 uit Luik.

• De 6231, 6262, 6263 (uit Charleroi), 6216, 6288, 6319 (uit Kinkempois) en de 6210, 6212, 6229, 6236 en 6264 (uit Merelbeke) werden na 12 december buiten dienst gesteld. Vermoedelijk zullen zij naar Infra gaan en hier slechtere exemplaren vervangen.

• Naast reeks 62 is er ook geen omloop meer voor de eerste serie 73 (7301-7335). De resterende dertien exemplaren werden buiten dienst gesteld te Charleroi Sud: 7303, 7304, 7305, 7309, 7317, 7320, 7322, 7323, 7324, 7325, 7326, 7327 en 7331. Opvallender was dat men ook al begonnen is met het aan de kant zetten van locs uit de latere bouwseries. In afwachting van een beslissing (dus: 'in parc') werden de 7338, 7339, 7341, 7343, 7350-7356, 7359, 7360, 7367, 7368, 7370 en 7375 aan de kant gezet. Vermoedelijk gaan zij allen, of grotendeels, over naar Infra en zullen daar slechtere locs uit andere reeksen verdringen.

• Voor reeks 82 geldt vrijwel hetzelfde. Per 12 december werden de 8213, 8222, 8229, 8231, 8238, 8244, 8246, 8247, 8249, 8250, 8251 en 8253 'in parc' gesteld. Ook zij zullen hoogstwaarschijnlijk niet afgevoerd worden, maar naar Infra gaan. Sterker nog, enkele locs van deze nummers zijn al als zodanig gesignaleerd.

* Als gevolg hiervan werd er nogal wat materieel overgeplaatst tussen de stelplaatsen. Charleroi kreeg de 7337, 7349, 7358, 7361, 7362, 7363, 7364 en 7369 uit Merelbeke, de 7366 en 7374 uit Hasselt en de 7340 van Stockem. Bij de 77-ers kreeg Merelbeke de 7719, 7720, 7721 en 7722 van Antwerpen en de 7730, 7731, 7732, 7733, 7734 en 7735 uit Charleroi. Charleroi ontving op zijn beurt de 7813, 7814, 7831 en 7832 van Antwerpen en de 7812, 7825, 7826, 7827, 7828, 7829 en 7830 van Merelbeke.

• Wellicht licht er een nieuwe toekomst in het verschiet voor enkele 62-ers. Het bedrijf UGINE-ALZ, met vestigingen in Châtelet en Genk en onderdeel van het Arcelor-concern, is op zoek naar een nieuw bedrijf voor het onderhoud van hun locomotievenpark. Tot nu toe wordt een beroep gedaan op machines van het overbekende CFD-Locorem uit Herstal, waardoor er bijvoorbeeld enkele door CFD overgenomen ex NMBS-rangeerlocs te zien zijn bij ALZ in Genk. Uit kostenoverweging is men nu echter aan het uitkijken naar een goedkopere partner en die wordt wellicht gevonden in het ook niet onbekende MARCY International. Voor de diensten bij UGINE & ALZ heeft Marcy Int. tussen 8 en 12 november loc 6210 van de NMBS getest in Châtelet, met het oog op de overname van een aantal locs. Hoewel uw nieuwsgaarder het natuurlijk een geweldig idee zou vinden, vraagt hij zich af of het wel de beste keus is. Het lijkt hem toch efficiënter om locomotieven te kiezen die beter zijn geoutilleerd voor de rangeerdienst...

• Afgeleverd sinds onze vorige opgave: 7850 (12/11), 7851 (12/11) en 7852 (25/11).

• In november werden enkele proefritten gereden naar Keulen met twee- en driespannen ATB-PZB 77-ers. Doel is nog altijd het straks rechtstreeks rijden van de kalktreinen voor Solvay (uit Yves-Gomezée) naar de eindbestemming Millingen.

• In dezelfde periode werd een 'gewone' 77 van Merelbeke in Sas van Gent gebruikt voor machinisteninstructie aan Railionbestuurders. Schijnbaar is het de bedoeling zeker één trein doorgaand van Gent Zeehaven naar Terneuzen met een NMBS reeks 77 te rijden...

• De instructie van 77-ers tussen Gent en Bad Bentheim duurde tot 3 december. Vanaf 13 december wordt officieel dus één slag met de Volvo-treinen doorgaand met 77-ers gereden, de andere met 'Vlaamse Reuzen' van Railion. De treinen rijden overigens via Roosendaal, Den Bosch en Utrecht. Eveneens

vanaf 13 december rijden ATB-PZB 77-ers ook een slag met een autotrein naar Vlissingen Sloe. Deze trein staat overigens nu alweer op de nominatie structureel te worden overgenomen door ATB 55-ers!

Treinstellen

- De afgevoerde poststellen 961, 965 en 969 zijn verkocht aan het Italiaanse Visali. Ze schijnen er daar weer reizigersstellen van te willen maken. Blijkbaar is de Italianen niets te gek... in elk geval was wachten op een gewoon reizigersstel uit de serie 200, die ook over niet al te lange tijd aan de kant gaan, zeker geen optie...
- Inmiddels zijn - eindelijk - de eerste stellen reeks 41 van Charleroi Sud gesignaleerd met nummers op de fronten. Eerste was de 4113 sinds eind oktober.

Sloopmaterieel

- Zoals in het vorige nummer reeds gemeld zijn alle locs die al jaren in Ronet staan aan de sloperij Luxfer te Aubange verkocht. Tevens zijn enkele locomotieven die te Salzannes stonden aan deze sloperij verkocht. Het gaat uiteindelijk om de 1803, 2202, 2210, 2212, 2215, 2222, 2232, 2238, 2239*, 5115, 5119, 5129, 5134, 5140, 5153, 5163, 5179, 5184, 5192, 5193, 5213, 5310, 5314, 5317, 5527, 5534, 6230*, 6270, 6272, 6276, 6279, 6303*, 7342, 8225*, 8230* en 8254. Het met * gemerkte materieel was reeds op transport gesteld naar Luxfer (zie de vorige editie).
- Inmiddels is bevestigd dat ook alle 76-ers uit Schaarbeek in goederentreinen naar Arlon zijn gevoerd en bij Luxfer zijn gesloopt. Alleen de 7608 en 7618 zijn, door verkoop aan een Nederlandse organisatie, de dans ontsprongen.
- Een deel van 22-ers die in Charleroi op sloop staan te wachten, is verplaatst naar de oude werkplaats van Monceau. De 22-ers die in Stockem, nota bene om de hoek bij Luxfer, gestald zijn staan hier nog steeds. Ook enkele diesels zijn er blijkbaar nog niet aan toe versmolten te worden; op 6, 7 en 8 december werden enkele sloopdiesels die nog niet verkocht zijn, naar Monceau geslept.

Goederenvervoer

- Er is nog steeds beweging op het terrein van de IJzeren Rijn, hoewel het voor ons buitenstaanders vaak niet meer dan op wat deining lijkt... De (Nederlandse) Tweede Kamer keurde in november het voorstel tot heropening van de verbinding goed als gevolg van de langverwachte uitkomst van een door hun geïnitieerd onderzoek. Wel zijn extra voorwaarden gesteld aan de heropening en extra voorstellen tot aanpassingen gedaan. Deze investeringsvoorstellen gaan onder meer uit van een geluidswal (uiteraard) en een tunnel onder het natuurgebied tussen Roermond en Dalheim. Natuurlijk is dat natuurgebied deels in stand gehouden door het bestaan van de IJzeren Rijn, is er niemand die werkelijk denkt dat die paar treinen per dag er schadelijke gevolgen zullen hebben en wordt er bij de aanleg van wegen in dezelfde regio maar amper geprotesteerd, maar zo werkt het nu eenmaal in Nederland. Het Internationaal Arbitragehof te den Haag buigt zich momenteel over de voorspelde kosten voor de heropening en - belangrijker - wie die zou moeten betalen. Wordt vervolgd...
- In november keurde de Vlaamse minister van Binnenlands Bestuur de oprichting van het Autonom Gemeentebedrijf Lanaken goed. Deze AGB heeft als belangrijkste doel de heropening van de verbinding Lanaken - Maastricht voor de twee vestigingen van papierfabriek Sappi in Lanaken en Maastricht Boschpoort. De heropening is nu in praktijk wel erg dichtbij gekomen. In het najaar van 2004 werd er zelfs hier en daar gesnoeid om het traject te schouwen. In 2005 zou de heraanleg moeten beginnen, om in 2007 af te zijn (zie ook blz. 300).
- Op 10 december vertrok de laatste goederentrein van Merelbeke Vorming. Dit rangeerterrein tussen Gentbrugge en Melle heeft de laatste decennia al veel activiteit verloren aan dat van Gent Zeehaven. Door teruggelopen vervoer en het verleggen van goederenroutes was het rangeren en heuvelen zelf al lang gestaakt, de laatste jaren werd er slechts van loc en personeel

gewisseld; dit is nu ook verleden tijd. Een groot deel van de sporen was al opgebroken, of in gebruik als opstelplaats voor afgedankt materieel.

- In Melle werd op 6 december de losweg officieel gesloten. De laad- en losplaats, in tegenstelling tot het hoofdspoor nooit opgehoogd, werd tot dan gebruikt voor het stallen van werkmaterieel van de firma CEI / GTI. Dit bedrijf verhuist, inclusief twee werklocs, naar Wondelgem waar een nieuwe basis zal worden opgericht. In de tussentijd zal Schaarbeek als uitvalbasis dienen voor het bedrijf. Overigens blijkt wel dat men in België net zo gek aan het worden is als in Nederland: de nu tijdelijk in Merelbeke gestalde werklocs zullen straks worden overgebracht naar het op vijf kilometer afstand aan bijkans dezelfde spoorlijn gelegen Wondelgem... per vrachtwagen.
- Met ingang van 13 december zijn er opnieuw verbeteringen uitgevoerd in het goederenvervoer via de Athus-Meuselijn (Namen-Betrix-Athus). Ten eerste werd de dienstregelingsnelheid van alle treinen verhoogd. Tevens werden veel intervormingstreinen ingelegd vanaf Monceau, in plaats van vanaf bijvoorbeeld Antwerpen Noord, Gent Zeehaven of Kinkempois (zie ook hierna). Belangrijker nog is de ingebruikname van de verbindingsboog bij Athus naar het Franse Mont-Saint-Martin. Deze lijn is aangelegd op het tracé van de al enkele jaren verdwenen spoorlijn tussen dezelfde plaatsen, maar is nu dubbelsporig, geëlektrificeerd en zonder kopmaken in Athus bereikbaar voor treinen van en naar de Athus-Meuselijn.
- Het goederenvervoer via lijn 42, de route van Luik naar Luxemburg via Gouvy waarvan het zo verschrikkelijk belangrijk was dat die onlangs onder de draad gebracht werd, loopt verder terug. Nadat vorig jaar de intervormingstrein Bettembourg-Kinkempois opgeheven werd, is het dit jaar de beurt aan de tegentrein. Hiermee zijn alle treinen tussen het Luikse en het Luxemburgse rangeerterrein opgeheven, of omgeleid via andere routes. Ook de laatste intervormingstrein via deze Amblèvelijn, die tussen Kinkempois en het Franse Woippy, is bedreigd. De trein zou binnen afzienbare tijd via de Athus-Meuselijn (via Namen) moeten gaan rijden. Dit al als voorbereiding op het grotendeels afbouwen van Kinkempois als 'intervorming' (rangeerterrein) voor het goederenverkeer over lange afstand. In het kader van de reorganisaties bij B-Cargo zou Ronet in de nabije toekomst de taken van Kinkempois (en Châtelet) moeten overnemen. In elk geval heeft er, buiten de lokale bedieningstrein van Vielsalm, geen enkele goederentrein meer een stop in Gouvy. Het ooit zo belangrijke goederenstation is hiermee het zoveelste goederenemplacement dat in de vergetelheid raakt. Binnenkort zouden er al sporen opgebroken gaan worden.
- Per 13 december is officieel een nieuwe trein ingelegd tussen Statte en de staalfabriek te Marchin, via de fraaie lijn 126. In praktijk zal er niet zoveel verschil zijn, aangezien het vervoer feitelijk elke dag naar behoefte geregeld wordt vanuit Statte.
- Aan de andere kant van Statte ligt de lijn naar Moha, in gebruik voor kleinschalig kalkvervoer voor Carmeuse. In september was de maandag-slag naar Moha verdwenen uit de dienstregeling en vanaf 13 december is ook de laatste (woensdagse) slag via dit lijntje verdwenen. Ook hier moet maar afgewacht worden wat dit in praktijk betekent. Ook Moha werd immers al naar behoefte bediend, helaas echter veel minder vaak dan Marchin. Voor de toekomst van dit lijntje moet, dus ook in praktijk, gevreesd worden.

CFL-materieel in België

- Op verzoek van de Luxemburgse CFL werden de nieuwe CFL-dubbeldekkers (Dosto's genoemd) in België getest, vooralsnog zonder dat duidelijk is waarvoor. Tussen de CFL 3003 en 3013 kwam een stam naar Ath, om tussen 24 en 29 november testritten naar Silly te rijden. Tussen 10 en 12 december zou ook de nieuwe CFL-serie 4000 (gelijk aan de Br 185 van de DBAG) op het NMBS-net getest zijn op de Athus-Meuselijn. Als deze locserie hier ook zou gaan rijden en de

SNCF Astrides er ook zouden gaan komen – zoals de verwachting is – wordt deze lijn stilaan weer wat interessanter. Natuurlijk wordt het nooit meer zoals vroeger...

SNCF 67400

• Vanaf de nieuwe dienstregeling van 2005 is niet alleen de inzet van SNCF 67400-en in de goederendienst naar België zo goed als verleden tijd, maar lijken de dagen ook steeds meer geteld voor dezelfde diesels in de reizigersdienst naar Doornik en Moeskroen. Van Lille naar Doornik rijden nog slechts drie treinen (19915, 19916 en 19964) met 67400-en en trekduwstammen, naar Moeskroen nog slechts één slag... Treinstellen type AM'96 nemen de rest van de treinen over.

Aanrijdingen

• De aanrijdingen van de 2139 en 6269 zijn al elders in deze regels gemeld.

• In de avond van 14 november vond een aanrijding plaats op het emplacement van Brussel Zuid tussen twee lege treinen. De een trein bestond uit een tweetal Breaks, met de 373 voorop, en de andere uit de 2010 en de FS-rijtuigen die van de zojuist aangekomen Vauban afkomstig waren. Als gevolg van een zijdelingse aanrijding kwam één bak van de 373 scheef te staan en werden de 2010 licht en enkele Italiaanse rijtuigen behoorlijk beschadigd. Opvallend was het complete stilzwijgen van deze aanrijding, toch midden in het drukste station van België, in de media. De Vauban reed de dag erna overigens met Belgische rijtuigen...

• Op dezelfde 14^e november, enkele uren later, botste een ICE-stel bij Trooz tussen Luik en Aken op een auto. Er raakte niemand gewond doordat de bestuurder van de auto kon vluchten en een dubbele aanrijding met de tegemoetkomende stoptrein naar Luik ternauwernood kon worden voorkomen.

• Op 10 december vond een ernstige aanrijding plaats tussen een trein en een wegvoertuig op een overweg bij Wijgmaal. De auto kwam klem te zitten onder de kop van stel 927, waarna brand ontstond. De cabine van de 927 brandde volledig uit en de polyester neus smolt weg.

Infrastructuur

• Rond Charleroi is men druk bezig met belangrijke spoorvernieuwingen: zo wordt het stationemplacement aangepast en werd de aansluiting naar goederenlijn 260 verlegd. Op de lijn naar Walcourt is men ook al vele weken bezig met het vernieuwen van het spoor en wordt de treindienst er over één spoor afgewikkeld. Aan het eindpunt van deze lijn, Couvin, wordt de sporensituatie verder vereenvoudigd. Eén van de twee zijsporen en het kopspoor voor omlopen van locomotieven zijn inmiddels opgebroken, nu de noodzaak ervoor niet meer bestaat sinds het vervangen van de M2-treinen door treinstellen. Er resteert nu nog een tweetal kopsparen.

• Zo lang als het geduurd heeft voor sluiting, zo kort duurt het tot de afbraak: de oude lijn 55 tussen Langerbrugge en Doornzele is inmiddels opgebroken om eindelijk de bouw van het Kluisendok voort te kunnen zetten.

• Op 16 november begon de eerste fase van de modernisering van de lijn naar Eeklo. Deze eerste fase behelst een vernieuwing van emplacement Eeklo en de plaatselijke overweg. In het voorjaar van 2005 worden de perrons van Waarschoot en Sleidinge verhoogd en het spoor over het hele traject vernieuwd. Hierbij wordt de snelheid verhoogd en worden de seinen vernieuwd, waardoor er meer treinen kunnen gaan rijden. In 2006 zouden er, net als op veel trajecten in België, halfuurdiensten gereden moeten (kunnen) worden. Al eerder was bekend dat de brug te Gent Muide in 2008 vervangen zal zijn door een nieuw exemplaar. In februari en maart zullen gedurende meerdere weekeinden de treinen door bussen vervangen gaan worden.

Investeringsvoorstel 2004-2007

• Al diverse malen is in HOV-RN gerefereerd aan het investeringsvoorstel 2004-2007, opgesteld als korte termijn plan om op de langere termijn een groei in het spoorvervoer (zowel goederen als reizigers) te kunnen bewerkstelligen en behou-

den. Het gaat om projecten, waarvoor nu geld beschikbaar komt of moet komen. Belangrijke redenen voor het investeringsvoorstel zijn grote veranderingen in de zeer nabije toekomst, zoals de nieuwe Europese dienstregeling van 2006, de opening van de HSL-lijnen en het Brusselse GEN-project. Het voorstel behelst een bedrag van maar liefst 6,3 miljard euro. Om enige duidelijkheid te verschaffen in de stroom van projecten zetten we hierna op een rijtje wat er zoal speelt en zal spelen in het voorstel.

• Het investeringsvoorstel kent vijf pijlers: modernisering van materieel, modernisering van stations, de HSL-aanleg, het GEN-project en investeren in veiligheid.

• Op materieelgebied is er de uitbreiding van het materieelpark met nieuwe rijtuigen, treinstellen en locomotieven. Bestaande modernisering van de klassieke motorstellen en M4 worden voortgezet en ook het M5 zal worden gemoderniseerd. Verder zal al het materieel uitgerust worden met moderne telecomunicatie en een groot deel met GPS.

• In totaal wordt dit decennium geïnvesteerd in de modernisering en/of vernieuwing van meer dan de helft van alle stations. Naast verhoging van perrons en vernieuwing van gebouwen vallen natuurlijk de grote projecten op: de vernieuwing van de stations Brussel Zuid, Antwerpen Centraal, Liège Guillemins, Namen en Leuven. Als volgende zullen ook Gent St. Pieters, Mons en Charleroi Sud volledig vernieuwd worden. Naast deze megaprojecten worden alle stations van Brussel in het kader van het GEN-project opgeknapt. Verdere grootschaligere verbouwingen die de komende tijd zullen beginnen zijn die aan de stations van Brugge, Hasselt, Kortrijk en Sint-Niklaas in Vlaanderen en Doornik (Tournai) en Gembloux in Wallonië. Aan een 100-tal andere stations vinden kleinere wijzigingen plaats.

• Op het gebied van de HSL-aanleg zijn de projecten Luik-Aken en Amsterdam - Breda in volle gang, evenals de 'HSL-via-bestaand-spoor'-stukken tussen Brussel en Leuven en Brussel en Halle. Laatste stuk dat nog gestart moet worden, is het aanpassen van twee bestaande sporen tussen Brussel en Antwerpen. Dit traject zal hoogstwaarschijnlijk gaan lopen via Zaventem en de nieuwe lijn tussen Zaventem en Mechelen.

• Het volledige GEN-project moet in 2012 klaar zijn en kent vanaf dan negen spoorverbindingen waarop nieuw, stadsgewestelijk materieel ingezet gaat worden. Het gaat om 350 kilometer spoor en 120 stations en per dag moeten er 640 treinen gaan rijden. Het GEN-netwerk kent uiteindelijk verbindingen vanuit Brussel met Leuven (en een nieuw overstapstation te Arenberg aan de lijn Leuven - Ottignies), Mechelen, Dendermonde, Aalst, Zottegem, Geraardsbergen, Braine-le-Comte, Nijvel, Villers-la-Ville, Louvain-la-Neuve-Université en Wavre. Uiteraard behoort ook de aftakking naar Zaventem in het netwerk, zowel vanuit Brussel zelf (de bestaande verbinding) als vanuit Leuven (nu in aanleg) en Antwerpen - Mechelen via een nieuwe lijn tussen Mechelen en Zaventem in de middenberg van de snelweg. De werkzaamheden rond de aansluiting van Zaventem behoren tot het zogenaamde 'Diabolo-project'. De belangrijkste infrastructurele werkzaamheden voor het GEN-project zijn de verdubbeling van de tunnel tussen Watermaal en Josaphat (lijn Brussel - Charleroi) en de spoorverdubbeling van de lijnen tot Ottignies, Nijvel, Denderleeuw, Halle en Leuven.

• De investeringen in veiligheid betreffen investeringen in de nieuwe beveiligingssysteem van de HSL-lijnen (TVM) en het bestaande spoor (het nieuwe Europese systeem ETCS) en in GSM-R als telecommunicatiesysteem.

• Belangrijke infrastructurele projecten in de rest van het land (voor zover niet reeds genoemd):

- Een nieuwe verbindingsoog te Leuven voor treinen van Brussel richting Aarschot. Treinen naar Aarschot en verder (Hasselt) rijden dan station Leuven 'voorbij'.

- Een spoor aansluiting naar de luchthaven Gosselies bij Charleroi

- Vernieuwing van de spoorlijnen Charleroi – Namen, Charleroi – Erquennes (met name vernieuwing bruggen) en Gent - Eeklo (zie elders in deze editie).

- Verdubbeling van de lijn Hasselt - Landen (nu enkelsporig) en Gent - Brugge (nu tweesporig, deels al viersporig) en van twee naar drie sporen tussen Brugge en Dudzele.

- Volledige vernieuwing van de lijn Ottignies - Namen – Arlon, inclusief onder meer de bouw van een fly-over te Namen en het rechtstrekken van het traject tussen Ciney en Libramont.

- Studie voor de bouw van een nieuwe 'Waalse as'; een spoorlijn tussen Luik, Charleroi, Mons en Doornik (Tournai).

• Voor het goederenvervoer staan de volgende projecten op stapel:

- De IJzeren Rijn. Hierover lijkt alles wel gezegd en geschreven tot nu toe, en het project is nog steeds in de beslisfase.

- Een nieuwe ontsluiting van de Antwerpse haven met het Nederlandse Bergen op Zoom (nog in de beslisfase)

- De bouw van de Liefkenshoekspoortunnel, zodat goederenverkeer naar de linkeroever niet meer om heel Antwerpen heen hoeft en deels in combinatie hiermee een verdere uitbreiding van de sporen op de linkeroever.

- Vernieuwing van het emplacement Genk Goederen (Winter slag) en de elektrificatie aldaar

- Vernieuwing en uitbreiding van de havenaansluiting te Zeebrugge

- Vernieuwing en elektrificatie van de lijn tussen Montzen en Aken; de vernieuwing van het viaduct te Moresnet is in 2004 reeds afgerond.

- Verdubbeling van de (nu enkelsporige en in één richting bedreden) goederenlijn 144 Fleurus - Auvelais.

- Een nieuwe verbindingsboog tussen Athus en Mont-St.-Martin (Frankrijk). Inmiddels gereed.

De NMBS in 2005

• Op 1 december stemde de Raad van Bestuur van de NMBS in met het investeringsbudget voor 2005, ter waarde van 1,48 miljard euro. Dit bedrag is ongeveer gelijk aan dat van 2004. Het bedrag is wél 134 miljoen lager dan aangekondigd in het investeringsvoorstel 2004-2007, hoofdzakelijk als gevolg van niet-geïncasseerde refinancieringen van de overheid.

• Van de 1,5 miljard euro zal bijna 120 miljoen worden besteed aan infrastructurele projecten. Voor wat betreft 2005 zal het meeste geld op dit gebied gaan naar de ontwikkeling van GSM-R als communicatiemiddel, infrastructurele werken in het Antwerpse havengebied, voortzetting van de spoorverdubbeling tussen Gent en Brugge, de reeds in onze vorige editie genoemde nieuwe verbindingsboog bij Leuven en de al jaren in de pen zittende vervanging van de fraaie oude spoorbruggen op de lijn tussen Charleroi en Erquennes. Een laatste project dat een belangrijk deel van de infrastructurele gelden voor 2005 zal opslokken, is de aanleg van de aansluiting van luchthaven Zaventem vanuit de richting Leuven. Voor dit project wordt overigens een deel gefinancierd door publiek-private samenwerkingsverbanden. Deze vorm van projectsamenwerking is net als in Nederland ook in België in opkomst. Dergelijke vormen van financiering worden ook gezocht voor de uitvoering van meerdere projecten in het investeringsplan 2004-2007, zoals de bouw van de Liefkenshoek-tunnel voor spoorvervoer in de Antwerpse haven en de modernisering van de lijn Namen - Luxemburg. Uiteraard gaat het merendeel van de infrastructurele gelden op aan langlopende en al in uitvoering zijnde projecten, met name de HSL-aanleg Luik - Aken, Brussel - Leuven en Brussel - Antwerpen - Breda.

• Voor investeringen op materieelgebied is voor 2005 bijna 210 miljoen gereserveerd. Het mag bekend worden verondersteld waar dit geld aan op gaat: M6-rijtuigen, HST-stellen voor de lijn naar Nederland, rangeerrobots en de nieuwe reeks 14.

• Voor het GEN-project zal in 2005 80 miljoen worden gependend. Het gaat om de verdubbeling van het traject Watermael - Josaphat, een verbindingsboog bij Nossegem en

enkele onteigeningen op gedeeltes waar later begonnen zal worden.

Kort nieuws

• Per 12 december zal de NMBS de K4-rijtuigen allemaal afvoeren. Ze worden overgenomen door gereviseerde I10-rijtuigen of M4's, die zijn verdrongen uit (respectievelijk) de internationale treinen en door het nieuwe M6-materieel. K4 heeft, net als de periode vóór de verkoop aan NSR, maar een paar piekurtreinen gereden. Een deel van de rijtuigen is na terugkomst uit Nederland nooit in dienst gekomen.

• Naast de in onze vorige editie genoemde wijzigingen in het internationale treinverkeer via Luxemburg, is er nog een wijziging. Vanaf 12 december is geen binnenlands vervoer meer toegestaan: in zuidelijke richting mag dus niet uitgestapt worden in Namen en Arlon en in noordelijke richting mag er dus niet ingestapt worden in deze stations. Men doet er echt alles aan om deze treinen op korte termijn - inderdaad - onrendabel te maken.

• De NMBS denkt erover de treinen van Liège Guillemins richting Ans niet meer op te drukken. Het is de vraag wat men dan wil bij glad of nat weer als één loc reeks 13 niet in staat is zonder problemen zijn stam I11-rijtuigen de helling van Ans op te trekken...

• Een bijzondere efficiënte manier van het rijden van een extra goederentrein: op 18 november reed een ketelwagentrein van Dordrecht De Staart naar Prayon Rupel te Boom rechtstreeks met Railion-loc 6513!

• Op 26 november was er een werkonderbreking van de machinisten van Luik.

• Op 2 december werden testritten voor de telecommunicatie uitgevoerd op de Amblèvelijn met behulp van loc 1603, toch geen alledaagse verschijning hier...

DUITSLAND

Algemeen

♦ Om het grote publiek kennis te laten maken met de nieuwe op 12 december in gebruik genomen hogesnelheidsverbinding Hamburg – Berlijn is tijdelijk een actietarief van negentien euro van kracht voor een enkele reis tweede klas. Per dag kunnen 2.000 klanten van de aanbidding gebruik maken; het aanbod geldt tot 19 december. De afgelopen vier jaar verdwenen tijdens de renovatie van de genoemde verbinding 56 overwegen en de maximum snelheid werd grotendeels op 230 km/h gebracht.

♦ Op 12 december werd het twintig kilometer lange baanvak tussen Rastatt-Süd en Bühl in gebruik genomen, onderdeel van de verbinding Karlsruhe – Basel. In 2001 was het gedeelte Bühl – Offenburg al opgewaarderd. Hierdoor is het mogelijk tussen Rastatt-Süd en Offenburg 250 km/h te rijden. Doordat de lijn is verdubbeld tot vier sporen kon de S4 van Baden-Baden naar Achern worden verlengd en vier nieuwe haltepunten werden geopend: Baden-Baden Haueneberstein, Sinzheim Nord, Sinzheim en Baden-Baden Rebland.

♦ Het contract met DB Regio voor het reizigersvervoer op de lijnen Dresden – Görlitz en Dresden – Zittau is met tien jaar verlengd. Tot eind 2006 laat DB Regio tevens treinen rijden tussen Hoyerswerda en Görlitz en voert extra ritten uit tussen Bischofswerda en Görlitz. Deze verbindingen zullen binnenkort voor de periode na 2006 worden aanbesteed.

♦ De uitbreiding van de S-Bahn van Stuttgart naar Böblingen-Reningen via Sindelfingen (S60), komt niet zoals oorspronkelijk gepland eind 2006 in bedrijf, maar op zijn vroegst eind 2008.

♦ Het grensoverschrijdende verkeer van Dresden via Zittau naar Liberec (Tsjechië) wordt in 2005 gecontinueerd. De in juni gestarte verbindingen heeft al meer dan 7000 reizigers getrokken. Nu het wintersportseizoen begint rekent die Bahn op nog meer reizigers. Vanaf 12 december wordt ook een treindienst naar het Poolse Zgorzelec aangeboden (vier treinpaa-

ren). Daardoor is de grensovergang Görlitz – Zgorzelec niet met het verdwijnen van de InterRegio-treinen het reizigersvervoer kwijt geraakt, waarnaar het eerder uitzag.

♦ In de week van 13 december neemt de DB de eerste elektronische beveiliging in gebruik die door Westinghouse Rail Systems is geleverd. De reizigers tussen Bad Schwartau en Kiel gaan dus een onzekere periode tegemoet, en dat alles voor veertig miljoen euro. De nieuwe beveiliging vervangt dertien seinposten.

♦ Op zondag 5 december begon het proefbedrijf op de nieuwe S-Bahnlijn Leipzig – Halle, onderdeel van de S-Bahn Leipzig. In het proefbedrijf, dat een week duurde, werden vrijwel alle aspecten van de nieuwe lijn getest. De officiële ingebruikname volgde op 12 december.

♦ De werkplaats Delitzsch (bij Leipzig) heeft eindelijk een nieuwe eigenaar. Het gaat daarbij om Leipzig Rail Service GmbH, dat ook al het voormalige depot Leipzig-Engelsdorf in haar bezit heeft. Van de 240 werknemers kunnen er 225 blijven.

Railion

♦ Uit Maschen valt te melden dat op 12 november na een bouwtijd van anderhalf jaar een nieuwe kombi-werkplaats voor locomotieven en goederenwagens in gebruik werd genomen. Hierdoor konden werkzaamheden, die voorheen in Maschen en Hamburg-Wilhelmsburg werden uitgevoerd, worden geconcentreerd. In de nabije toekomst zullen ook diesellocs in Maschen onderhoud krijgen. De kosten: zeven miljoen euro.

♦ Railion laat ongeveer vierhonderd wagens voor het vervoer van rollen staal draad ombouwen, wat een investering vergt van bijna negen miljoen euro. De eerste wagens zullen nog dit jaar de werkplaats in Eberswalde verlaten.

♦ Railion kreeg op 3 december toelating op de Zwitserse Gotthard-route.

Materieel

♦ Op 19 november bestelde de DB bij Bombardier voor rond vijftig miljoen euro ongeveer veertig nieuwe dubbeldeksrijtuigen. De aflevering begint in juni 2005.

♦ Zoals bekend viel op 12 december 2004 het doek over de Metropolitan, de tussen Hamburg en Köln pendelende luxe treinen. De beide zilverkleurige treinstammen, inclusief de bijbehorende elocs 101 130 en 131, kregen een nieuwe (tijdelijke) omloop. De stammen zijn nog nodig omdat de toelating voor de tweede serie ICE-T-treinstellen nogal wat problemen opleverde. De omloop onder voorbehoud: 1745 Köln (vertrek 13:37) – Berlin Zoologischer Garten (aankomst 19:20), 1746 Berlin Zoologischer Garten (vertrek 16:37) - Köln (aankomst 22:46), 1747 Köln (vertrek 5:11) - Berlin Zoologischer Garten (aankomst 11:16) en 1748 Berlin Zoologischer Garten (vertrek 6:41) - Düsseldorf (aankomst 12:31). De 1747 rijdt niet op zondag met het afwijkende materieel, de 1746 niet op zaterdag.

♦ Baureihe 101: De laatste loc met wervende teksten op de zijwanden voor de deelstaat Baden-Württemberg, de 101 079, verloor haar uitingen op 18 april. Loc 101 001 wisselde de reclame voor het margarinemerkt Rama op 1 november 2004 in voor totaalreclame voor de actie "fair feels good". Het eerste officiële optreden van de loc was met een trein naar Bad Bentheim. Op 9 december werden echter alweer spots gemeld van deze loc zonder reclame-outfit.

Begin december verloor de 101 029 de reclame voor DVD. De beide andere locs in dezelfde outfit, de 101 010 en 101 100, volgden kort daarna.

♦ Baureihe 103: Op 22 november 2004 reed loc 103 184 op eigen kracht van Frankfurt naar Dessau. Naar verluidt krijgt de machine daar een grote revisie.

♦ Baureihe 112.1. Acht locs serie 112.1 (112 125 – 135) verhuizen van Betriebshof (Bh) Berlin naar Braunschweig. Deze locs worden dan hoofdzakelijk tussen Hannover en Wolfsburg ingezet.

Ook in het Ruhrgebied is de 112.1 inmiddels in het regionale verkeer actief. Deze locs zijn gehuisvest in Köln-Deutzerveld en rijden op de lijn RE2 (Mönchengladbach – Münster).

♦ Baureihe 139: De laatste loc in de orientrode kleur (139 312), u weet wel, met de witte slabbetjes op de fronten, verliet 20 november de actieve dienst. Alle overgebleven 139-en zijn nu in het *verkehrsrot* onderweg.

♦ Baureihe 140: Opnieuw een kaalslag onder de serie 140: in november 2004 werden dertig locs terzijde gesteld. Hieronder maar liefst elf blauw/beige exemplaren.

Begin december reden nog steeds twee groene locs (140128 en 411) en veertien blauw/beige (140 223, 225, 321, 326, 330, 385, 400, 415, 423, 468, 470, 543, 607 en 693). Voor eind december hebben echter de 140 223, 326 en 607 einde van de revisietermijn wat directe terzijdestelling betekent.

♦ Baureihe 141: Op 12 december eindigde de inzet van de serie 141 bij het Bh Dortmund. Hun taken werden overgenomen door de series 110 en 143. Het Bh Kiel verving eveneens op 12 december de 141-en door 143-en. De locs van het Bh Braunschweig (het enige depot dat de kleine eenheidslocomotieven nog op grote schaal inzet) verloren weinig terrein. Slechts de treinen op de lijn Emden – Rheine – Münster moesten de 141-en overdoen aan de serie 143, al is er echter sprake dat dit pas in het voorjaar van 2005 gaat gebeuren. Hoelang de 141 366 van het Bh München nog blijft rijden tussen Murnau en Oberammergau, was op het moment van schrijven ongewis.

Begin november waren nog 78 locs bedrijfsvaardig.

♦ Baureihe 146: de locs van het Bh Dortmund rijden op de lijnen Aachen – Hamm en Düsseldorf – Gelsenkirchen – Hamm. De 146-en van Köln-Deutzerfeld zijn te zien tussen Koblenz en Emmerich.

♦ Baureihe 146.1: Op 15 november werden vier van de acht locs serie 146.1 voor het Bh Freiburg feestelijk door Bombardier aan de DB overhandigd. Vanaf 12 december rijden de 146.1-en op de lijn Offenburg – Freiburg – Basel Schweizer Bahnhof. Door de betere prestaties van de locs tegenover hun voorgangers van de serie 111 kan zonder reistijdverlenging een extra stop worden gemaakt in Ringsheim. De acht locs van het Bh Freiburg (waarde: twintig miljoen euro) krijgen de namen van gemeentes waar zij normaal gesproken doorheen rijden of zelfs stoppen. Genoemd worden: 146 113 ("Ortenaukreis"), 146 114 ("Emmendingen"), 146 115 ("Breisgau-Hochschwarzwald") en 146 116 ("Lörrach"). Begin november werd in de vorm van 146 117 ook de eerste 146.1 aan het Bh Frankfurt afgeleverd. Frankfurt krijgt zes locs, die tussen Frankfurt en Heidelberg en Frankfurt en Fulda gaan rijden.

♦ Baureihe 152: Al langere tijd stonden de 152 027, 040 en 075 met zware schade terzijde. Inmiddels is de eerste van het genoemde drietal weer in dienst. Deze loc had in december 2000 een aanrijding met een vrachtauto en brandde dientengevolge gedeeltelijk uit. In 2002 werd een nieuwe kast voor de loc gebouwd. Voor de 152 040, die in 2002 na een aanrijding met een stootjuk zware schade aan het chassis had opgelopen, wordt thans een nieuwe lockast gefabriceerd. De 152 075 tot slot raakte in september 2002 bij een aanrijding in Bad Münden zwaar beschadigd. Ook voor deze loc bouwt Siemens een nieuwe kast.

♦ Baureihe 155: Op 10 november leverde de werkplaats Dessau de 155 116 na een grote revisie af. Het was de laatste 155 die een grote revisie onderging. Komend jaar loopt bij 38 155-en de revisietermijn af, dus met grote terzijdestellingen moet rekening worden gehouden.

♦ Baureihe 171: Op 19 november werd de 171 005 terzijde gesteld. Slechts de 171 002 en 003 waren toen nog in dienst en stonden op reserve voor de treindiensten op de Rübelandbahn. Op 4 december werd officieel afscheid van de locs genomen. De toegestroomde spoorwegliefhebbers konden een glimlach niet onderdrukken toen ze zagen dat twee 189-en

door een software probleem niet konden wegkomen.

♦ Baureihe 181.2: Loc 181 216 is aangewezen om in het Bh Frankfurt als plukloc te fungeren. Het is daardoor onwaarschijnlijk dat deze loc ooit nog terugkeert in de actieve dienst.

♦ Baureihe 189: Vanaf de 189 061 hebben de locs nog maar twee pantografen in plaats van vier.

♦ Baureihe 212: De blauw/beige 212 302 is gereactiveerd en naar Mainz-Bischofsheim overgebracht. De loc was eerder dit jaar defect geraakt, maar een miscommunicatie zorgde ervoor dat de loc eerst werd hersteld en vervolgens terzijde werd gesteld. Op 12 december verdwenen de laatste 212-en bij het Bh Osnabrück. Hierdoor eindigde na een periode van veertig jaar het onderhoud van deze diesellocs in Osnabrück. Om het afscheid te vieren trokken de 212 317 en 323 een goederentreinpaar tussen Osnabrück en Seelze. Helaas voor de fotografen werd het afscheid grotendeels in het duister "gevierd". De beide locs worden waarschijnlijk nog in december terzijde gesteld.

♦ Baureihe 406: De ICE 3-treinstellen rijden sinds 12 december op de Belgische hogesnelheidslijn tussen Luik en Leuven. Hiermee komt een einde aan een langdurige strijd de treinstellen op deze lijn toegelaten te krijgen.

♦ Baureihe 411: Het Eisenbahn Bundesamt (EBA) weigerde de tweede serie ICE-T-treinstellen toe te laten, omdat de stellingen 1,8° teveel in de bogen overhellen. Toch kwam vlak voor de dienstregelingwissel het goede bericht dat zes treinstellen een beperkte toelating krijgen. De maximum snelheid van het zestel is daarbij wel beperkt tot 200 km/h, waarbij merkwaardig genoeg geen eisen worden gesteld aan het rijden met ingeschakelde kantelbakinrichting. Twee treinstellen zijn geen beperkingen opgelegd, maar zij mogen alleen worden gebruikt voor proef- en toelatingsritten. Het was op het moment van schrijven niet bekend of de plotseling verkregen toelating gevolgen heeft voor de inzet van de voormalige Metroploitan-treinen tussen het Ruhrgebied en Berlijn.

♦ Baureihe 420: Op 4 december eindigde de inzet van de serie 420 op het S-Bahnnet van München. Reden is dat delen van het net voorzien zijn van *Linienzugbeeinflussung* (LZB), waardoor de treinopvolging in de stamtunnel korter kan worden. De 420-en zijn niet van LZB voorzien. Met museumstel 420 001 werden op 4 december afscheidsritten gereden.

♦ Baureihe 423: Op 26 november werd door Bombardier het 234-ste en laatste treinstel 423 aan de S-Bahn München afgeleverd. Voor de dagelijkse dienst worden 207 treinstellen benodigd.

♦ Baureihe 425: Vanaf 12 december rijden de 425 op de lijnen Karlsruhe - Mannheim - Biblis en Mannheim - Mainz.

♦ Baureihe 605: Er komt wellicht binnen afzienbare tijd nieuw emplooi voor de negentien ICE-TD treinstellen, die alweer ruim een jaar werkeloos aan de kant staan. In het kader van een alliantie die de DB met de Oostenrijkse spoorwegmaatschappij ÖBB heeft, wordt de inzet van diesel-ICE's gepland vanuit Wenen naar een aantal Oost-Europese steden. De treinstellen zouden de witte beschildering behouden. Op 8 december vertrok een treinstel vanuit München naar de Oostenrijkse hoofdstad voor het rijden van proefritten.

♦ Baureihe 612: De voor de IC-dienst Nürnberg - Dresden geschikt gemaakte treinstellen, u weet wel: die witte, rijden tot medio februari tussen Dortmund en Winterberg. Er zijn nog niet voldoende treinstellen serie 648 beschikbaar en ander materieel is niet in staat de rijtijden te halen.

♦ Baureihe 624: Donkere wolken pakken zich samen boven de no-nonsense treinstellen serie 624 uit de zestiger jaren. De inzet in de deelstaat Brandenburg eindigde op 12 december en ook tussen Dortmund en Enschede zijn ze verdreven. In het eerste geval kon de 624 worden vervangen door treinstellen serie 628.4 die elders in de deelstaat overbodig waren geworden door het afgeven van vier spoorlijnen aan de Oostdeutsche Eisenbahn, een joint-venture van de Prignitzer Eisen-

bahn (PEG) en de Hamburger HochbahnAG (HHA). Tussen Dortmund en Enschede kan de PEG alleen als hoofdschuldige worden aangewezen: hier vervangen Talent-treinstellen van de Privatbahn de oudgedienden. Verwacht wordt dat de inzet van de 624 rond Braunschweig in de loop van dit jaar eindigt als genoeg nieuwe LINT41-treinstellen serie 648 zijn afgeleverd. Tussen Leer en Nieuweschans is de inzet van de 624 voorlopig nog niet in gevaar.

Er is sprake van verhuur van een aantal stellen aan de Poolse spoorwegmaatschappij PKP die ze in de omgeving van Szczecin (Stettin) wil inzetten.

♦ Baureihe 627.0: Op 12 december eindigde de inzet van de motorrijtuigen serie 627.0, samen met de tweerijtuigstellen 628.0 stamvader van een grote serie dieseltreinstellen (serie 628.2/628.4). Op 4 december reden daarom twee motorwagens een uitgebreide rit in de omgeving van Freudenstadt. Op het einde van de carrière van de serie 627.0 waren nog drie van de oorspronkelijk acht exemplaren in dienst, die ieder zo'n 2,7 miljoen kilometer hadden gereden. De 627 001 blijft museaal behouden.

♦ Baureihe 646: De in de deelstaat Brandenburg ingezette treinstellen serie 646 (type GTW 2/6) zijn met ingang van 12 december taboe voor rokers.

♦ Baureihe 648.2: Op 19 november werden in Siegen de nieuwe treinstellen voor de DreiLänderBahn voorgesteld. De DreiLänderBahn, onderdeel van DB Regio NordRhein-Westfalen, heeft na een Europese aanbesteding een contract gekregen voor het reizigersvervoer op de lijnen Olpe - Finnentrop, Siegen - Bad Berleburg en Au (Sieg) - Siegen - Dillenburg. Hiervoor zijn zeven tweedelige LINT41-treinstellen serie 648.2 benodigd en negentien motorrijtuigen van het type LINT27 (serie 640). Laatste zijn al enkele jaren aanwezig bij DB Regio.

♦ Baureihe 650.3: Vanaf 12 december rijden de RegioShuttles serie 650.3 op de lijn Tübingen - Horb - Pforzheim. Van de serie 650.3 zijn acht exemplaren door Stadler geleverd, die op details verschillen van eerdere series.

Museum

♦ De restauratiewerkzaamheden aan het VT 11.5-museumtreinstel zijn (voorlopig?) gestaakt. De reden is de enorme overschrijding van het budget.

Privatbahnen

♦ De **BVO Bahn** uit Annaberg-Buchholz heeft het herstel van de Weißeritztalbahn aanbesteed. De smalspoorlijn, in de buurt van Dresden, raakte bij de watersnood van augustus 2002 zwaar beschadigd.

♦ Het regionale reizigersvervoer op de lijn Niederwiesa - Hainichen wordt op 12 december weer hervat. Sinds 10 juni 2001 reden hier geen treinen meer. Nieuw is de exploitant: de **CityBahn Chemnitz (CBC)**, die voor de genoemde verbinding twee nieuwe RegioShuttles aanschafte.

♦ De **InterConnex** Rostock - Berlin - Leipzig - Gera wordt vooralsnog niet verlengd tot Adorf, (Vogtland). Wijzigingen in de InterConnex-treindiensten per 12 december: De verbinding Stralsund - Berlin - Cottbus - Görlitz - Zittau - Liberec worden ingekort tot Cottbus - Zittau en is nu feitelijk nog maar onderdeel van de "normale" treindienst op deze lijn van de LausitzBahn. Nieuw is een InterConnex Berlin - Dresden op vrijdag, zaterdag en zondag; de trein in de tegengestelde richting rijdt op zaterdag, zondag en maandag. De dienstregeling van de InterConnex Berlin - Stralsund (eigenlijk ook een overblijfsel van de verbinding naar Zittau/Liberec) wordt aangepast.

♦ De **Deutsche Regionaleisenbahn (DRE)** neemt het reizigersvervoer over de door DB Regio verlaten verbinding Falkenberg - Riesa over. Waar tot voor 12 december nog elke twee uur een trein reed, is het aanbod aanmerkelijk verslechterd: tussen 20 mei en 3 oktober rijden alleen in de weekeinden en op feestdagen maar drie treinenparen.

◆ Connex neemt de **Dortmunder Eisenbahn (DE)** over. Zij laat hiermee concurrenten als de Deutsche Bahn en Rhenus achter zich. Thans behoort de goederenvervoerder DE aan Dortmund Stadtwerken en Thyssen Krupp AG toe.

◆ Op 11 december reed de **Dortmund-Märkische Eisenbahn (DME)** voor het laatst. Vanaf 30 mei 1999 voerde deze spoorwegaatschappij het reizigersvervoer uit over de lijn Dortmund – Hagen – Lüdenscheid. De spoorwegaatschappij werd gedurende haar korte leven geteisterd door problemen met haar vier Talent-treinstellen, die veelvuldig met aanrijdingsschade buiten dienst stonden. Daarom was de treindienst op de DME-lijn nooit saai. Gastoptredens waren er onder andere van RegioSprinters van de Ruhraltbahn, MAN-motorwagens van de Karsdorfer Eisenbahn Gesellschaft (ook al ter ziele) en de demonstratie-LINT van Alstom. Wat met de vier DME-treinstellen gaat gebeuren is nog niet bekend. De "nieuwe" exploitant van de verbinding is DB Regio.

◆ De **Erfurter Industriebahn (EIB)** nam op 12 december het regionale treinverkeer tussen Gemünden – Bad Kissingen – Schweinfurt en Schweinfurt – Meiningen over van DB Regio. Hiervoor werden zes nieuwe RegioShuttles in dienst gesteld; het contract heeft een looptijd van tien jaar. De EIB had al negen van dergelijke motorrijtuigen in dienst, de nieuwelingen onderscheiden zich door automatische koppelingen en airconditioning.

◆ De **Harzer Schmalspurbahnen (HSB)** bouwen in het westelijk deel van Wernigerode een circa tienduizend vierkante meter grote hal met automatische wasmaschine. In de hal komen zes sporen waarop de circa 65 rijkstrijtuigen van de HSB een plaatsje kunnen vinden. Deze staan thans nog in de open lucht opgesteld. Met de bouw is een bedrag van twee miljoen euro gemeoid.

◆ De **Hochwaldbahn Eisenbahnbetriebs- und Bahnservice Gesellschaft (HWB)** rijdt sinds 19 oktober samen met de Nederlandse goederenvervoerder ACTS houtafvaltreinen vanaf Roosendaal naar Beeskow. HWB, dat de treinen in Bad Bentheim overneemt, heeft voor deze treinen eloc ES64 U2-033 van Siemens Dispolok gehuurd. Tussen Frankfurt/Oder en Beeskow neemt loc HWB VL7 (ex DB 346 953) de treinen over.

◆ Het treinpaar op de lijn Stralsund – Pasewalk, dat de **Ostmecklenburgischen Eisenbahngesellschaft (OME)** reed in opdracht van DB Regio, is met ingang van 12 december komen te vervallen. Er was te weinig belangstelling voor.

◆ De **Rügensche Kleinbahn GmbH & Co (RüKB)** is door de huidige eigenaar, Bernhard van Engelen, verkocht aan Hermann Schöntag, uitgever van het blad "Modelleisenbahner". Schöntag heeft aangegeven de achterstallige verplichtingen aan de 53 werknemers te voldoen.

◆ **metronom** heeft de aanbesteding van de regionale treindienst Uelzen – Hannover – Göttingen gewonnen. Vanaf december 2005 rijden de geel/blauwe/witte dubbeldekscombinaties met elocs serie 146.1 de genoemde verbinding. Sinds 2003 rijdt metronom al tussen Bremen, Hamburg en Uelzen.

◆ Eloc 194 580 van **MTEG** werd eind november voor enige tijd in Probstzella gestationeerd, om als opdrukloc de Ecco-Cargo Nördlingen – Stendal over de heuvels in het Frankewald te helpen. Na de 1020.041 van de Mittel Weserbahn (MWB) is het de tweede Krokodil die als opdrukloc op de Duitse sporen terugkeert.

◆ De **Trossinger Eisenbahn (TE)** keert terug! Met ingang van maandag 13 december rijden de motorrijtuigen T3 en T5 twee slagen in de ochtendspits tussen Trossingen Stadt en Trossingen Bahnhof. Deze maatregel maakt een RegioShuttle vrij, die tussen Rottweil en Villingen wordt ingezet. De Ring-Zug, waarin het traject van de TE in is opgegaan, is een groot succes en daardoor is het park motorrijtuigen dat hierop rijdt, inmiddels wat krap bemeten.

FRANKRIJK

SNCF

Nieuwe sectorindeling

• Net nu de SNCF langzaam zijn materieelverdeling tussen de verschillende sectorcodes ook in praktijk op orde krijgt, komt er een nieuwe bij. De bestaande sector 'Grande Lignes' (GL; prefix 1) wordt vanaf 13 december 2004 verdeeld in een sector Voyages France Europe (VFE) en een sector Train InterRegionaux (TIR). VFE behoudt zijn prefix 1 en TIR krijgt de tot nu toe niet gebruikte prefix 2. Dit is een scheiding tussen de hoogwaardigste SNCF-diensten uit het 'Grande Lignes-pakket' en de 'gewone' interregionale diensten die blijkbaar niet bij TER passen.

• Naast de TGV bestaat de sector VFE uit de routes van Parijs naar Metz, Straatsburg, Toulouse, Cherbourg en Clermont-Ferrand en Straatsburg - Lyon, Metz - Nice en Bordeaux-Nice. Al deze diensten zijn of worden omgevormd tot Téo.

- alle TGV-diensten
- alle binnenlandse nachttreinen
- Paris - Strasbourg
- Paris - Metz
- Paris - Trouville / Caen / Cherbourg
- Strasbourg - Lyon
- Metz - Nice
- Bordeaux - Marseille - Nice
- Paris - Nevers
- Paris - Clermont Ferrand en verder
- Paris - Limoges / Brive / Cèrère / Rodez
- Paris - St Malo

• De sector TIR staat (nu al) ook al bekend als RMI, alweer een typisch voorbeeld van het goochelen met diverse onnodige afkortingen waar ze bij de SNCF patent op hebben. De nieuwe sector bestaat (dus) uit de 'klikjes' uit het GL-bestand en tevens enkele diensten die tot nu toe bij de sector DTPRL (TER) behoorden. Een overzicht:

- Paris - Royan
- Paris - Bourges - Montluçon
- Paris - Orléans - Tours
- Paris - Argentan - Granville
- Paris - Rouen - Le Havre
- Paris - Evreux - Caen - Cherbourg
- Paris - Amiens - Boulogne
- Paris - St Quentin Maubeuge
- Paris - Reims - Charleville
- Paris - Bar le Duc - Nancy
- Paris - Troyes - Mulhouse
- Nantes - Bourges - Lyon
- Bordeaux - Lyon
- Bordeaux - Clermont Ferrand
- Reims - Lyon
- Caen - Tours
- Bordeaux - Irun
- Bordeaux - Toulouse
- Hendaye - Toulouse
- St Pierre des Corps - Tours
- Orléans - Les Aubrais

Overigens staan de TIR-diensten in de officiële SNCF-dienstregelingen bekend als 'TER'! Een vingerwijzing voor de toekomst...?

• Het volgende materieel gaat over naar TIR, deels afkomstig uit de oude GL-pool en deels uit de DTPRL-pool:

- serie 7200: 7250, 7252, 7256, 7304, 7391 en 7402
- serie 8500: 8558, 8568, 8569
- serie 9200: 9217, 9240, 9266, 9268, 9272, 9273, 9275-9279, 9292
- serie 9300: 9307, 9309, 9329, 9333, 9335, 9337
- serie 15000: 15012-15014, 15022, 15024, 15026-15032, 15034, 15051-15055
- serie 16000: 16002, 16003, 16005, 16006-16008, 16011-16013, 16015, 16018-16022, 16024, 16027-16029, 16031-16033, 16036, 16037, 16039, 16041-16044, 16047, 16049-16056
- serie 16500: 16560, 16569-16573, 16633, 16780
- serie 22000: 22338, 22343, 22346, 22348, 22350-22352

- serie 26000: 26006-26018, 26029-26035
- serie 80000: 80001, 80004, 80010
- serie 88500: 88517-88520, 88522, 88523, 88526
- serie 63000: 63161, 63189, 63196, 63227
- serie 63400: 63405, 63406
- serie 63500: 63527, 63532, 63785, 63798, 63805, 63896, 63913, 63926, 63944, 64017, 64079
- serie 67300: 67301, 67338, 67342, 67357, 67361
- serie 67400: 67404, 67407, 67408, 67413, 67420, 67421, 67424, 67429, 67436, 67437, 67441-67443, 67445, 67447, 67533, 67586, 67600
- serie 72000: 72025, 72042, 72049, 72050, 72052, 72054, 72055, 72065
- serie 72100: 72121, 72130, 72137, 72140, 72141, 72143, 72145, 72147, 72148, 72151, 72157, 72158, 72160, 72163, 72166, 72172, 72175, 72178-72180, 72186, 72189
- serie 80000: 80001, 80004, 80010
- serie 88500: 88517-88520, 88522, 88523, 88526
- serie X 72500: 72589/72590, 72619/72620, 72623/72624, 72627/72628, 72631/72632, 72635/72636, 72639/72640, 72643/72644, 72647/72648, 72651/72652, 72655/72656, 72659/72660, 72663/72664, 72667/72668, 72671/72672
- serie Z 5300: 5378, 5383, 5395, 5397, 5423, 5425

Het overige ex GL-materieel ging allemaal naar VFE. Ook een aantal locs van andere sectoren werd overgeplaatst naar de nieuwe. Opvallend is de overgang van treinstellen serie X 72500. Dieselstellen waren tot dusver allemaal van TER en hadden dus ook geen prefix. Het is dus af te wachten of dit verandert en of bijvoorbeeld ook het uiterlijk zal wijzigen.

Elektrische locomotieven

- Sinds onze vorige opgave werd de 27131 afgeleverd en kwam, zoals reeds voorspeld, de 9641 opnieuw in dienst.
- Afgevoerd sinds het vorige overzicht werden de locs 8224, 9289 en 25562.
- Van de serie 6500 gingen de 6534, 6540, 6551, 6561 en 6568 van goederenpoot FRET naar regionale reizigersvervoerder TER. Vermoedelijk vervangen ze daar de eerste (en enige) 6500-en die aan voor TER reden. De kans is hiermee groot dat het de enige 6500-en zijn die 2005 nog zullen overleven.
- Opvallend is verder de overplaatsing van grote aantallen "bedreigde" locomotieven (uit de series 8500, 16500 en 25500) van FRET naar TER. Meestal voorspellen dit soort acties dat zeer binnenkort weer grote groepen slechtere locs van TER uit dezelfde series afgevoerd gaan worden.

Diesel locomotieven

- De volgende locomotieven werden sinds ons vorige overzicht buiten gebruik gesteld: 62452, 62458, 62465, 62528, 63531, 65515, 65520, 65533, 67031, 68003, 68049, 68051 en 68068. Opvallend hierbij is het (administratief) afvoeren van een aantal locs die al jarenlang staan weg te roesten in afwachting van nieuwe taken die toch niet meer zouden komen: drie 'Dakota's' serie 65500 en vier ex NS 2400-en. Het is meer dan waarschijnlijk dat de rest, of in elk geval het leeuwendeel ervan, nog zal volgen. Er is immers al lang en breed aangekondigd dat de 65500-en niet meer in dienst zouden komen voor de aanleg van de HSL-Est en dat van de 62400-en er slechts twaalf of dertien (gereviseerd door VFLI) nog voor Fertis zouden gaan rijden. Van de serie 68000 resteren nog zeven locs voor FRET; overigens was de genoemde 68049 al eerder in 2004 afgevoerd – maar nog niet genoemd. Van de zusjes serie 68500 ging de 68522 over van FRET naar Infra, waarmee nu alle 22 resterende exemplaren aan het werk zijn aan de HSL Est.
- Geremotoriseerd en vernummerd werden de 66418, 66460, 66463 en 66472 in 69418, 69460, 69463 en 69472.
- Samen met veel andere diesels gingen opvallend genoeg ook vijf van de acht resterende 67000-en van FRET naar Infra. Wellicht is er dus nog een toekomst weggelegd voor deze 67009, 67014, 67017, 67060 en 67068.

Treinstellen

- Afscheid! Ooit één van het meest roemruchte materieel van

de SNCF, nu sterven de RTG-Turbostellen een bijna roemloos einde. Van de serie T 2000, de laatste serie die nog dienstdeed, waren ooit ruim veertig stellen in gebruik. De laatste jaren reden de vijf overgebleven combinaties, tot op de draad versleten door gebrek aan onderhoud, nog maar één dienst. Franse spoorwegliefhebbers namen in november en december diverse malen afscheid van dit bij hun populaire materieel. Het karakteristieke geluid van de twee (verschillende) gasturbomotorper treinstel zal door hen node gemist worden.

- Sinds ons vorig overzicht kwamen de AGC-bimode B 81519/81520, B 81521/82522, B 82523/81524, AGC-diesel X 76531/76532, X 76533/76534, X 76535/76536, X 76537/76538 en TER-2N-NG Z 26514/26515 in dienst.

- Op 21 november werden vijf voor sloop bestemde X 2800-en (X 2818, 2822, 2838, 2840 en 2897) naar de sloop getransporteerd. Op zich niet zo heel bijzonder, zij het dat de uitgekokene sloper die van Baroncourt in Noord-Frankrijk was. De motorrijtuigen kwamen uit Limoges.... Een reis van veertien-eneen-half uur.

Serie 72000/72100

- Nadat eerder al vijf 72100 als eerste van de serie 72000/72100 overgingen naar TER, werd er opnieuw een aantal overgeheveld naar deze sector: 72017, 72023, 72053, 72059, 72074 (regio Rhône-Alpes), 72061, 72062, 72064 (regio Pays-de-Loire) en 72190 (Champagne-Ardenne). Opvallend is dat hierbij de TGV Vendée locs zitten, blijkbaar blijven ze dus in elk geval in de regio (Pays-de-Loire) terwijl hun toekomst als TGV-trekpaarden allerminst zeker is.

- Van dezelfde serie 72000/72100 zijn de meeste locs nu van het oude Grande Lignes overgegaan naar de sectoren TIR of TER. Alleen de in 2004 buiten dienst gestelde 72044, 72053, 72073 en 72088 en de 72138 en 72182 zijn niet overgegaan en dus bij VFE terecht gekomen. Van de buiten dienst staande locs zijn de 72053 en 72073 onlangs weer in dienst gekomen met behulp van nieuwe motoren. Deze zijn vrijgekomen uit de tot 72100 "verbouwde" 72000-en. Beide zijn ze overgeplaatst naar Nevers. Dit overigens samen met de 72044, die echter nog wel buiten dienst staat.

- De laatste maanden werden ook de 72003 (van FRET) en - zeer opvallend - 72172 als 'Réparation Différée' aan de kant gezet in afwachting van een beslissing tot herstel van mankementen. Voor laatstgenoemde zal dit wel positief uitvallen, voor eerstgenoemde is dit maar hoogst onzeker. Ter herinnering: verder staan de 72007 met schade en de hierboven genoemde 72044 en 72088 ook als 'RD' buiten dienst in afwachting van een beslissing.

Eurostar

- Op 14 november werd het tienjarig bestaan van de Eurostar-dienst gevierd. Het was een periode met hoogte- en dieptepunten. Reeds enige jaren wordt er verlies gemaakt, maar door de opening van het HSL-traject op Engelse bodem zit het vervoer weer wat in de lift en heeft de Eurostar een positief marktaandeel ten opzichte van het vliegtuig.

- Ter gelegenheid van de verjaardag werd een speciaal bestickerd Eurostar-motorrijtuig op een boot over de Thames vervoerd...

- Tevens werd bevestigd dat de hele Eurostar-handel in 2007 wordt verhuisd van Londen Waterloo naar het Sint Pancras International station in de Britse hoofdstad. De verhuizing zou nog eens veertig minuten reistijd schelen omdat niet meer via bestaand spoor Londen uitgereden hoeft te worden. Het St. Pancras station heeft verder een goede verbinding met de binnenstad van Londen en, in tegenstelling tot Waterloo, met het grootste deel van de belangrijke bestemmingen in de rest van het land.

Alstom

- De eerste resultaten sinds de reorganisaties bij het geplaaide Alstom-concern zijn onverwacht positief. Ten eerste is het verlies sterker dan verwacht teruggedrongen en ten tweede zijn meer nieuwe orders binnengesleept dan verwacht was.

• Enkele nieuwe orders voor het bedrijf zijn de bouw van 120 rytuigen voor de metro van Washington (ter waarde van 187 miljoen US Dollar) en de uitbreiding van het tramnetwerk van Lyon (ter waarde van 28 miljoen euro).

Kort nieuws

- Vermoedelijk gaan er vanaf (rond) de nieuwe dienstregeling 2005 weer 72000/72100-en rijden in de regio Sud-Est. 72100-en zouden dan treinen moeten gaan overnemen van 67400-en tussen Amiens en Boulogne-sûr-Mer.
- Na er vele jaren lang een vertrouwd beeld geweest te zijn, zijn de 66400-en nu helemaal verdwenen uit het reizigersvervoer in de regio Nord-Pas-de-Calais. De laatste trein Lille-Comines is per 12 december vervangen door een Caravelle.
- Net zo goed als dat de NMBS problemen heeft met het verlies van stukgoed-dochter ABX, zit de SNCF in zijn maag met Sernam. In november besloot men het bedrijf te koop aan te bieden, om de weg vrij te maken voor Europese toestemming voor overheidssteun voor het stukgoedbedrijf.
- Een nieuwe actie in de concurrentiestrijd met de pricefighters in de luchtvaart: de SNCF biedt nu de mogelijkheid aan TGV-reizigers op de verbinding naar Marseille om snel via internet goedkope (19 euro) TGV-tickets te bestellen in een apart gedeelte van TGV's. Het project heet iDTGV en de voornaamste kostenbesparing is opgetreden dankzij het afschaffen van controles in de treinen voor de iDTGV-gedeeltes. Op 6 december vertrok de eerste trein met 'internetpassagiers', met ruim een half uur vertraging door acties van 400 medewerkers die hun baan dreigen te verliezen door het nieuwe systeem.

LUXEMBURG

De laatste bruine "Krokodillen" van de serie 3600 reden op 10 december jl. voor het laatst. Door de komst van de 4000'en raakten ze overbodig en zullen ze voorgoed aan de kant gaan. Inmiddels werden de 4010, 4011 en 4012 afgeleverd. Er volgen nog acht exemplaren.

ZWITSERLAND

De nieuwe dienstregeling ingaande 12 december 2004 ondergaat, mede door de ingebruikname van de nieuwe hoge snelheidslijn Mattstetten – Rothrist zoveel wijzigingen, dat het ondoenlijk is van alle vervoersmaatschappijen de wijzigingen elk afzonderlijk te vermelden.

Het Taktfahrplanconcept uit 1982 wordt verfijnd, wat op diverse verbindingen meer treinen en kortere reistijden tot gevolg heeft, enkele uitzonderingen daargelaten, die helaas een langere reistijd tot gevolg hebben. Kortom raadpleeg zelf deze bundel, die samen met de andere aangeboden vervoersmiddelen tot een lijvig driedelig boekwerk is verworven.

Van de 190 als gevaarlijk omschreven ongelijkvloerse overwegen die Zwitserland op dit moment telt, zijn er 72 verdwenen. Van 15 overwegen is de sanering binnenkort afgesloten. Van 22 overwegen ligt het dossier bij het Bundesamt für Verkehr ter afhandeling. Van de overige 65 overwegen werd geen plan ter sanering ingediend. Tevens zijn nog talrijke minder gevaarlijke overwegen die tot 2014 nog voor verbetering van de beveiliging cq. opheffing in aanmerking komen. Gemiddelde saneringskosten per overweg bedragen Zw.Fr. 400.000,--.

De **Berner Oberland Bahn** krijgt geen directe verbinding met het Misteryparc in Interlaken. De bondsraad heeft de bijdrage tot aanleg hiervan ingetrokken, waardoor het plan nu definitief van de baan is.

De RhB was te 'gast' bij de **Bremgarten Dietikon Bahn** (BDWM). Treinstel Be 4/8 21 was beplakt met diverse motieven, die als thema de Rhätische Bahn had en hierdoor reclame maakte voor het kanton Graubünden. Zelfs het kantonswapen was de eerste twee weken van september present op de kopwanden.

De **Lötschbergbahn** verbouwt het station Moos (spoorlijn Bern – Schwarzenburg) sinds oktober 2004. Eind 2005 be-

schikt het over nieuwe verhoogde perrons. Ter ontsluiting komen er nieuwe beveiligde overwegen. De bestaande overweg voor het wegverkeer wordt 500 meter naar het zuiden verlegd, waardoor de spoorlijn over een lengte van 270 meter kon worden opgeschoven. In Belp wordt druk gewerkt aan een nieuwe tunnel, welke door inspraakprocedures danig werd vertraagd. Tijdelijk wordt ter plaatse enkelspoor gereden.

De **Matterhorn Gotthardbahn** bouwt behalve bij Brig en Visp op meerdere locaties ter verbetering van de uitvoering van de dienstregeling. Zo reden van eind oktober tot begin december geen treinen tussen Brig en St. Niklaus, dus Schienenersatzverkehr met bussen.

Tijdens omvangrijke goederentransporten in de maand juli op de **Ferrovie Monte Generoso** reden aparte goederentreinen, die met de diesellocc Thm 2/3 1 en goederenwagons M 7 werden gereden. Deze diesellocc die in 1953 vanaf het loopwerk van een voormalige stoomloc opgebouwd, raakte tijdens één van de ritten in San Nicolao defekt. De dieselhydraulische dienstmotorwagen Hm 2/2 7 diende eraan te pas te komen om het defect te kunnen verhelpen.

Het station Lützelflüh van het **Regionalverkehr Mittelland** wordt in december kruisingsstation van de S-Bahn lijn 4 van het ZVV. Het nog met handwissels uitgeruste station wordt tot eind 2005 gemoderniseerd. Het krijgt hiertoe een middenperron en tunnel. De huidige sporensituatie zal worden aangepast. Tevens wordt de nieuwe halte Wolhusen Weid in gebruik genomen..

Door de ingebruikname van de nieuwe beveiliging in het station Chur vertrekken de treinen van de **Rhätische Bahn** richting Arosa van de nieuwe sporen 1 t/m 4 die op het stationsplein tegen het bestaande stationsgebouw komen te liggen zodat het wegverkeer voor het station niet meer behoeft te worden gekruist. Verder werd een nieuw eilandperron in gebruik genomen, zodat vertreksporen alleen nog via liften, trappen en hellingbanen betreden kunnen worden. Het oversteken van sporen is vanaf heden verleden tijd. De nieuwe perrontunnel zal worden doorgetrokken tot de perronsporen naar Arosa. Het Bundesamt für Verkehr heeft de **Schweizerische Bundesbahn** een maand voor het ingaan van de nieuwe dienstregeling nog geen groen licht gegeven voor het gebruik van de nieuwe hoge snelheidslijn Mattstetten – Rothrist wegens het opzuigen van losse steenslag wat nu wordt verlijmd. Tevens dienen enkele lijngedeeltes enigszins gecorrigeerd te worden. Vanwege het onderhoud van een tweedelig NPZ treinstel, op donderdag, van S-Bahn lijn 9, Olten – Sissach in Basel, neemt het treinstel te reinigen rytuigen mee, tevens worden gerevideerde rytuigen uit Olten aangehaakt. Ze was niet haantje de voorste, de SBB, maar met ingang van half augustus kwam er een einde aan de sortering in speciale postbagageriytuigen. Alleen op de lijnen Bern – Brig en Chur – Klosters wordt de post nog in de trein gesorteerd. Met de indienststelling van de nieuwe beveiliging van het station Chur het afgelopen najaar werden de stationssporen nieuw genummerd, waarbij de SBB de beschikking kreeg over de sporen 5 t/m 9. Vanwege de inbouw van de ETCS-beveiliging in de dubbeldekstuurstandriytuigen worden deze vervangen door stuurstandriytuigen EW IV. Het te vervoeren totaalgewicht van de bietentreinen Solothurn – RBL - Frauenfeld werd verhoogd van 2000 ton naar 2500 ton. RBL staat voor Rangierbahnhof Limmthal bij Zürich. Het stelen van loknummerplaten vindt nog plaats, zodat een aantal locomotieven onherkenbaar rondrijden. Rectificatie; FLIRT staat voor Flinker **Leichter** Innovativer Triebzug.

De **Sihltal-Zürich-Üetlibergbahn** zal als zelfstandige onderneming blijven bestaan. In 2003 besloot de raad van bestuur tot onderzoek van samenwerking of fusie. In samenwerking met de ZVV, de Zürcher Verkehrs Verbundes, werden enkele mogelijke varianten onderzocht, maar uit analyse bleek, dat door uitbesteding van onderdelen aan derden, de voordelen teniet werden gedaan.

De spoorlijn van Schaffhausen naar Feuerthalen werd door **Thurbo** op 31 oktober 2004 weer in dienst genomen na langdurige saneringswerkzaamheden aan de Emmersbergtunnel en de Rheinbrücke. Verschillende stations verloren hun kaartverkoop of kregen een zogenaamde AVECwinkel. In de nabije toekomst wil men zich concentreren op de uitvoering van de treindienst en het onderhoud. Het loketpersoneel vroeger in dienst bij de SBB, daarna MThB en Thurbo, komt weer in dienst bij de SBB.

De gietijzeren vakwerkbruggen in het dal van de Frenke van de Waldenburgbahn en de SBB zijn nodig een vervanging toe. Hiertoe wordt voor de WB een nieuwe brug gebouwd, terwijl een SBB spoor over de oude WB wordt geleid, komt het andere op een noodbrug te liggen. September 2005 is de ombouw afgerond, terwijl in de herfst de oude vakwerkbrug zal worden beslist wat er met de oude vakwerkbrug zal gebeuren, vanwege haar monumentenstatus.

De nieuwe SPATZtreinstellen (zie ZB) Bhe 4/8 141 – 144 van de **Wengernalp Bahn** worden bekostigd uit het moderniseringsproject WAB 2005. De 62 ton zware treinstellen rijden bergopwaarts met een snelheid 28 km/u op het tandradgedeelte. Bij 180 % 21,5 km en bij 250% 14 km/u. Dalwaarts wordt retourstroom opgewekt welke via de bovenleiding wordt afgevoerd. Ze kunnen in treinschakeling met andere treinstellen dienstdoen om eenvoudig aan de capaciteitsvraag te kunnen voldoen. De totale lengte van de Wengernalpbahn bedraagt 19091 meter. De spoorbreedte bedraagt 800 mm. Het tandradstelsel is van Rigenbach-Pauli.

De nieuwe SPATZ, Schmalspur PAnorama TriebZug, treinstellen komen bij de **Zentralbahn** (ZB) in dienst als ABe 8/16 130 001 – 010 en werden nog onder regie van SBB Brünig besteld. De asindeling is '2 Bo Bo 2'. Aantal zitplaatsen 1^e klas 19, 2^e klas 115, terwijl het aantal klappzittingen 14 bedraagt. De lengte bedraagt 51930 mm. Breedte 2650 mm. Hoogte 3720 mm. Het dienstgewicht bedraagt 68,5 ton. De maximum snelheid bedraagt 100 km/u. Als alle treinstellen zijn afgeleverd, zullen de bagagemotorwagens De 4/4 110 en De 4/4 120 buiten dienst gaan, alleen De 4/4 121 en 122 blijven voorlopig in dienst vanwege hun betere technische staat van onderhoud. De LSE motorwagen BDeh 4/4 5 heeft zijn rode jas vervuild voor een blauwe reclamebeschildering. Een HGe 4/4, de 101 962 van de Brünigbahn, rijdt al enige tijd in dezelfde reclame-uitvoering rond.

Te koop aangeboden: NS-spoorboekjes vanaf 1966 (sommige met ringband), spoorvertrekstatenknooppuntstationsboekjes en busboekjes o.a. ZWN vanaf 1952. T.e.a.b. Info: m.c.m.kuipers@freeler.nl.

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2004-12. ISSN:0030-3321 * De spoordienstregeling 2005 * Neêrlands glorie (Bello) op Engelse sporen * Register OdR 2004 * Den Haag en het spoor (vervolg) * De Prignitzer Eisenbahn * Excursies *

Rail Magazine, dec. 2004, nr. 220. ISSN:0926-3489 * Meten is weten (Meetrijtuig van NedTrain Consulting) * TramPlus-lijn naar Carnisselande geopend * Bediening Zevenaar bedreigd! * Kerstvakantie in de DDR * ShortLines (8 pagina's terugblikken) * Modelspoor met o.a. De NS-serie 450 van KleinSpoor *

Rail Hobby, dec. 2004. ISSN 0165-4551 * Heavy metal (stoom in China) * Materieel en exploitatie van tramlijn 8 in Den Haag * InnoTrans 2004 * Museumnieuws * Belgische Breaks als Airport Express * Roosendaal 150 jaar spoorstad *

BOEKEN

Elk jaar om deze tijd kunnen wij de verschijning van de bekende jaarboeken van **uitgeverij de Alk** aankondigen.

TRAMS 2005 is dikker geworden en telt thans 240 pagina's en puilt als het ware uit van de foto's, die net als in de vorige editie alle in kleur zijn. Verder wordt uitvoerig en deskundig verslag gedaan van de ontwikkelingen op tramgebied in de Beneluxlanden, Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Frankrijk, Italië, Spanje, Portugal, Gr. Brittannië, Ierland, Scandinavië, Oost- en Zuidoost Euro-

pa. In een soort special worden Tsjechië en Slowakije behandeld. ISBN 90 6013 446X. Verkoopprijs €17,00.

Spoorwegen 2005 heeft maar liefst 64 bladzijden meer dan de vorige editie door de groei van de EU en het aantal spoorwegondernemingen. Deze "pil" telt nu 368 bladzijden en is ook geheel in kleur uitgevoerd. Ook hier uitvoerig en zeer gedetailleerd het nieuws en de toekomstige ontwikkelingen bij de spoorwegen in Europa, de Baltische staten en de Balkan. Een kort hoofdstukje over de Industrie in het algemeen tot slot. ISBN 90 6013 445 1. Prijs €19,50.

Bij **Uitgeverij Aprilis** verscheen van de hand van Carel van Gestel: **"Sporen door Holland"**, beelden van spoor en trein in Nederland 1974-2004. Sporen door Holland is een fotoboek dat op bijzondere en sfeervolle wijze de verbeelding en beleving van het spoor belicht. Met weinig woorden, vol van beelden uit heden en verleden, boeiend als de wisseling van de seizoenen. Alle foto's zijn in kleur. Het boek is in beginsel chronologisch opgezet. De eerste bladzijden vormen een terugblik op het materieel in de jaren zeventig, toen de oude kleuren nog volop te zien waren. Daarna wordt een meer thematische lijn gevolgd, waarbij de nadruk hoofdzakelijk op het beeld ligt. Bij elke foto is een kort bijschrift in zowel de nederlandse als engelse taal afgedrukt. 24 X 28 cm., 144 pagina's, ISBN 90 5994 062 8. €29,90.

Editions du Cabri. In de serie **Sur les Rails** dit maal een fotoboek over het spoor en de buurttram in de Franse Ardennen en de landstreek de Gaume met uitstapjes naar de Belgische grensgebieden, bijvoorbeeld rondom Givet en verder langs de grens richting Luxemburg. Veel van het Belgische railvervoer (onder andere NMVB diesel) is hier allang weg. De behandelde Franse routes zijn bijvoorbeeld Mezières-Charleville met het depôt van Mohon en de industriegebieden verderop oostwaarts. Veel historisch beeldmateriaal in zwart/wit uit de stoomtijd, maar ook van de moderne tractie. Een deel is in kleur. Een interessant boek voor de kenner over een weinig belicht landsdeel. Ook aandacht voor bijvoorbeeld het industriespoor en de depôts. A4, 171 blz. gebonden, €39,00. ISBN 2-914603-14-8.

Eveneens uit deze serie een deel over de **Ardèche en de Vivarais** in Zuid-Frankrijk. De Vivarais is alom bekend wegens de stoommuseumlijn met Mallets. Maar hier laat men ook de voortijd zien met de kleine Billard autorails. Verder veel stoom, diesel en elektrisch in zwart/wit en kleur. 160 blz. met net als in het vorige deel onbekend fotomatiemateriaal. A4, gebonden, €34,=. ISBN 2-908592-97-5.

Tot slot een betrekkelijk niemendalletje van **LA VIE DU RAIL**, getiteld **Le rail au service de liberté** (het spoor in dienst van de bevrijding). 130 blz. foto's in zwart/wit en tekst over 1944-'45. Veel overbekende foto's op een onhandige manier gepresenteerd. Jammer, want hier verwacht je wat van. 15 X 23,5 cm., €25,=. ISBN 2-915034-22-2.

RAIL - AGENDA

Bij vrijwel alle museumlijnen worden in december weer de bekende kerstritten gereden. Zie hiervoor www.railmusea.nl

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

29 januari 2005: pendelritten tussen Sneek en Stavoren. De VSM laat een pendeltrein rijden op verzoek van een op te richten stoomtreinvereniging. Zie www.stoominfriesland.nl.

5 februari 2005: 10-15 uur, Modelspoorbeurs Houten

26 februari 2005: 10-15 uur: Auto- en treinenbeurs Spijkspoor in Delta Bouwman te Poortugaal.

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

12 en 13 februari 2005: winterstoomtreinen in Oostenrijk, speciaal voor auto-achtervolgers. Info: Ad van Sten, tel 010-4183162, email: ad.vansten@wanadoo.nl

Met deze agenda vervalt de agenda uit onze vorige editie. Info [uitsluitend bij de betrokken organisatoren](mailto:uitsluitend@alke.nl). Alle aankondigingen 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 redactieadres of per email.

**Heeft u zich al aangemeld voor de gratis email-service ?
Kijk op www.hov-rn.nl**