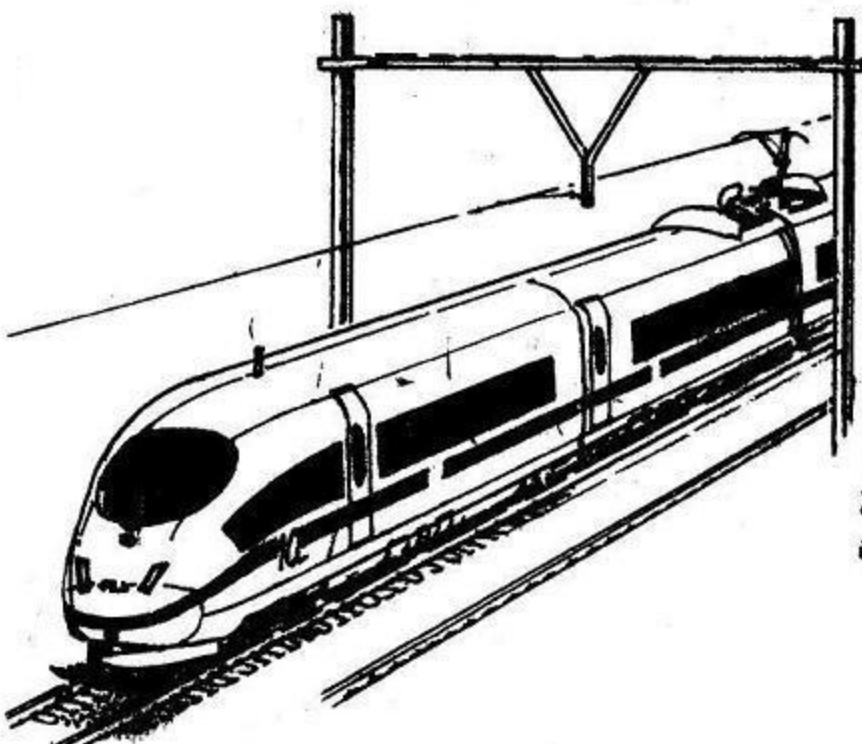
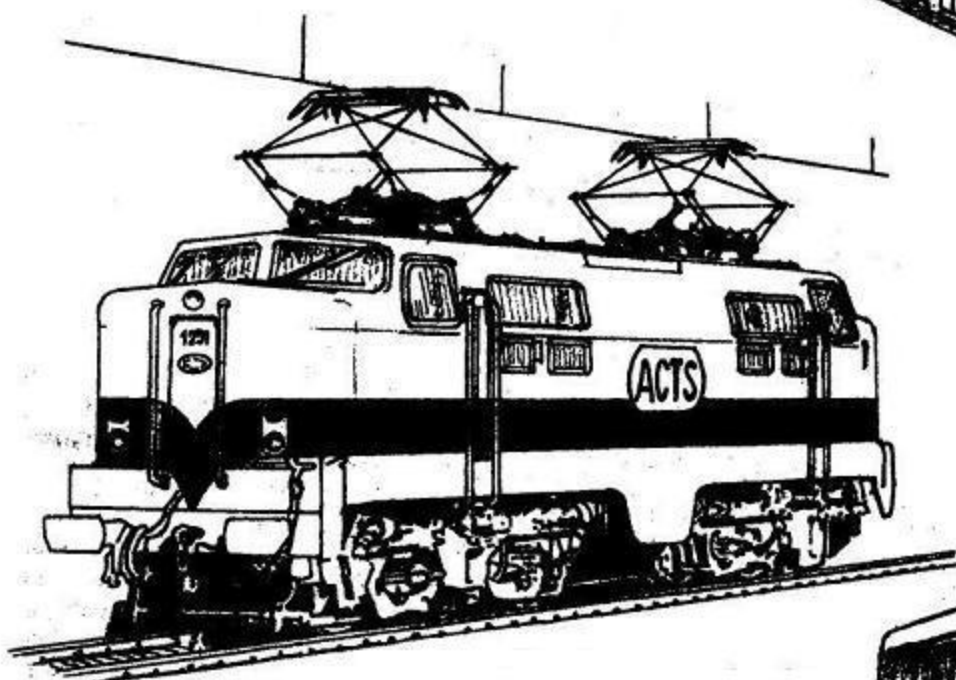
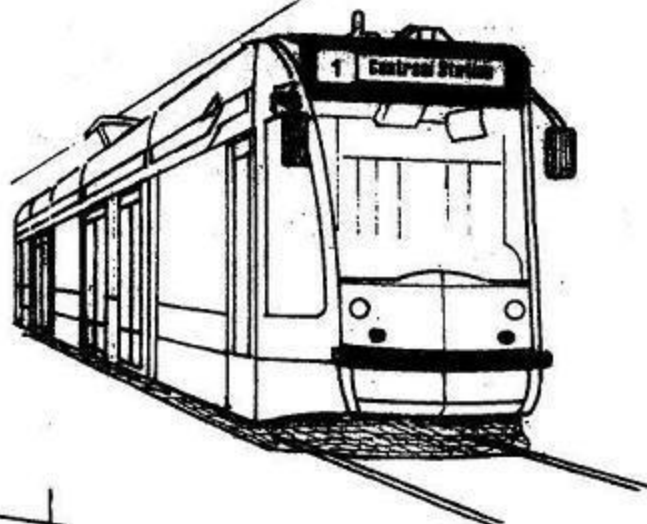


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

48^e Jaargang, nr. 1 (553) Januari 2005



Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

48^e JAARGANG, NR. 1 (553)
JANUARI 2005

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 Verwijck

Spoornieuws België, Frankrijk:
Sicco Dierdorp

Spoornieuws Duitsland, Oostenrijk:
Raymond Kiës

Spoornieuws Zwitserland:
Hans Bikker

Spoornieuws overige landen:
Gerard de Gier
Aad de Meij

Spoornieuws Binnenland:
Karel Bocht
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 2005 twaalf keer.

© 2005. Niets uit deze uitgave
mag worden overgenomen zonder
schriftelijke toestemming van de
redactie.

ISSN:1570-534X

In memoriam : Jan Voerman

Op 10 januari jl. is de heer Jan Voerman, na een arbeidzaam, welbesteed leven en nog volop bezig met zijn spoor- en tramhobby, onverwacht overleden.

Veel railhobbyisten kenden Jan Voerman persoonlijk of kwamen zijn naam tegen bij de bestudering van de geschiedenis van de spoor- en tramwegen. Vele publicaties en artikelen verschenen van zijn hand.

De heer Voerman bekleedde tal van functies; zo was hij ondermeer oprichter en oud-directeur-eigenaar van Speedwell Reisbureaux en Speedwell Touringcars, oud-commercieel directeur van de Museumstoomtram Hoorn – Medemblik, oud-bestuurslid en penningmeester van de Tramweg Stichting, oud-directeur van de Stichting Tram-Archief (STA), oud-voorzitter en penningmeester van de Autobus Documentatie Vereniging, oud-bestuurslid van Koninklijk Nederlands vervoer, oud-redacteur van Tramnieuws/Nederlands Maandblad voor Streek- en Stadsvervoer en van Op Oude Rails.

De NVBS benoemde hem tot erelid en de Tramweg Stichting benoemde hem tot ere-bestuurslid.. De naar hem vernoemde Jan Voerman Prijs wordt tweejaarlijks toegekend aan een bijzonder gerepareerd voertuig, beurtelings een tram en een bus.

Dat de heer Voerman tot het laatst actief met de hobby bezig was moge blijken uit het feit dat hij op 15 april 2005 in het Railtheater Voorburg een diaprojectie zou verzorgen over de Gelderse Tramwegen. Het heeft helaas niet zo mogen zijn. Jan Voerman werd 85 jaar.

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2005-1. ISSN:0030-3321 * Redactioneel: Bij het begin van 2005 * Tramlijn 25 van Rotterdam naar Barendrecht geopend * De Ierse spoorwegen in ontwikkeling * Weer een tram in Dublin * Verenigingsnieuws *

Rail Magazine, jan/feb 2005, nr. 221. ISSN:0926-3489 * Tramtunnel Den Haag in gebruik * Rotterdam Rail Feeding * Afgeslankte dienstregeling Railion * Het nieuwe Spoorwegmuseum krijgt vorm * Raadsels rond industriespoor * Spoorvervoer bij Zinifex Budel * Modelspoor met o.a. Class 66

Rail Hobby, (in een nieuwe outfit) jan. 2005. ISSN 0165-4551 * Fluistertrein in praktijk beproefd * Het ijzige dak van de Harz (Brocken) * Het elektriek trok weer veel bekijks (HTM-tramparade) * 50 jaar Bolle Neuzen in Europa (5) * Modelspoorartikelen *

De Tramkoerier, najaar 2004. ISSN: 1382-0737 * Herinneringen van een oud medewerker * Materieeluitbreiding * Gebouwen en terreinen * Rhooen met één * Een echte conductrice vertelt van vroeger * Gebeurtenissen en evenementen bij RTM Ouddorp * Weg en werken * Werkplaatsnieuws *

De Stoomtram, december 2004. ISSN:1382-8770. * Railmonumenten (h)erkend * Collectie, materieelnieuws * Bello te gast op de Bluebell Railway * Exploitatie en dienstuitvoering in het grijze verleden: Medemblik * Uit het Stoomtram Documentatie Centrum *

Op Oude Rails, december 2004, nr 212. ISSN:0166-7343. * Verslag donateursdag 2004 Valkenburg (ZH) * Voortgang en resultaat project HTM 2 * Stichting Haags Trammuseum * TS-depot Scheveningen * TS-afdeling Rotterdam * Stoomtramromantiek (40) *

De Koppelstang, nummer 4- 2004. ISSN:1383-1860. * Vanuit de loods * Langs de lijn * Nieuwe directeur * Duits TV-team bij de VSM * Hoofdlijnritten * Terug naar Toen 2004 * Tunnelbouw in Apeldoorn * Overzicht rollend materieel VSM: reizigersmaterieel * Sinterklaas reist per stoomtrein *

Rail-Revue, 4^e kwartaal 2004. ISSN 0773-0713. * Werkwagens van toen (deel 39): de reclamewagens van de MIVA * Rail-Aktueel: NMBS, De Lijn * Het viaduct van Moresnet * Verenigingsnieuws *

Stoomtractie, nummer 4- 2004. ISSN:1382-8649. * Voorwoord * Depotnieuws * West Somerset Railway * Great little trains in Wales * Open dagen SSN oktober 2004 * Reisverslag stoomrit langs de Rijn, door de Pfalz en door Rheinessen * Loco'motief * Iedere drie minuten tien scheppen steenkool * Goed nieuws rond ATB * Een SSN-medewerker aan het woord *

Miljoenenlijn Expresse, december 2004. * Op stoom * Organisatie ZLSM wordt geoptimaliseerd * Euregiobahn * ZLSM timmert aan de weg * Uitbreiding werkplaats bouwkundig opgeleverd * De huidige stand * Impressie van Heksencongres 2004 * Nieuwe jaarkaart * Eerste lunchtrein groot succes * Nieuws uit de werkplaats * Perronklokken ZLSM aangesloten op atoomklok *

Stichting Mat'54 Hondkop-vier, infobulletin 3 – 3004. * Column * Kort nieuws * Roosendaal spoort * Groene Hart Expres naar Zilveren Jubileum * impressie Watergraafsmeer (Stibans jubileum) * Gouden Hondkop Trofee * Magazijn Assen: inpakken en wegwezen * Niet roken *

Stibans-Bulletin, 2004-2. * Bestuursmededelingen * 25 jaar Stibans * Treinstel 252 – Een bewogen half jaar * Stichting Doorreis * Nieuws uit Blerick * Materieelnieuws uit de Watergraafsmeer * Goederenwagens * Verslag bezoek Avon Valley Railway * Toelating van spoorvoertuigen in Nederland *

Trolleyberichten, december 2004, nr. 148. * De trolleybus van Lausanne * De trolleybussen van Corgi (model) * Arnhem Actueel * Onder (g)oude(n) draden * Buitenland Actueel *

Autobuskroniek, nr. 10-2004, ISSN 1384-0436. * Fotopagina: van binnen en van buiten * de avonturen van Krupp 50672 * Modelbusnieuws * Een praatje bij een plaatje * Bedrijfsberichten * Lezersenquête * Busflitsen * Lijnbuslijn *

A M S T E R D A M

GVB betreurt tramongeluk op Rokin

Op donderdagochtend 6 januari 2005 raakten bij een aanrijding tussen twee trams op het Rokin meerdere trampassagiers gewond. Ter hoogte van de halte Muntplein, reed Blokendoos 809 van lijn 4 door nog onbekende oorzaak achterop de stilstaande 12G-wagen 829 van lijn 16. Ook twee trambestuurders en een conducteur raakten lichtgewond. Achttien gewonden zijn overgebracht naar het ziekenhuis. Een onbekend aantal reizigers met waarschijnlijk lichte verwondingen heeft op eigen gelegenheid de plaats van het ongeluk verlaten. Het GVB betreurt het ongeluk zeer. *"We hechten grote waarde aan veiligheid en het vertrouwen dat reizigers in ons stellen. Wij hebben dan ook specifiek naar de gewonden die wij persoonlijk konden benaderen op de dag van het ongeluk, onze spijt betuigd. Dat hebben we helaas niet kunnen doen richting de gewonden die op eigen gelegenheid de plaats van het ongeluk hebben verlaten."*, aldus de tekst op de internetpagina van het GVB.

De meeste slachtoffers liepen schaaft- en snijwondjes op. Twee passagiers waren er ernstiger aan toe. Niemand verkeert in levensgevaar. De pech bleef de trams achtervolgen tot aan de remise. Tijdens het wegslepen liep de zwaarbeschadigde 809 uit de rails. Dit gebeurde op de kruising van de Rijnstraat en de Vrijheidslaan in de Rivierenbuurt. Hierbij is niemand gewond geraakt.

De Technische- en Ongevallendienst onderzoekt de aanrijding. Ook het GVB doet onderzoek naar de oorzaak van het ongeluk.

Amsterdam wil door met de waterstofbussen

De Amsterdamse wethouder Maij van Milieu zei tijdens de opening van een expositie over waterstof in het wetenschapsmuseum NEMO in Amsterdam dat de drie brandstofcellbussen die in Amsterdam-Noord rijden, een succes zijn. De gemeente wil daarom aan het Europese experiment van busfabrikant DaimlerChrysler mee blijven doen. Als Amsterdam genoeg geld bij elkaar krijgt, zullen de milieuvriendelijke bussen de komende drie jaar blijven rijden. "Het zou ideaal zijn als de bussen in de toekomst permanent kunnen blijven", aldus Maij. De wethouder voorziet dat ook andere voertuigen van de gemeente, zoals vuilniswagens, in de toekomst op waterstof gaan rijden. In 2003 werden de bussen in de reguliere dienstregeling opgenomen.

Politietoezicht op gedrag trambestuurders

Begin december werd door de politie een controle uitgevoerd op het rijgedrag van trambestuurders. Gekeken werd naar:

- Naleving snelheidsbeperkingen
- Door rood licht rijden
- Voorrang verlening, m.n. aan voetgangers

Gebleken is dat enkele bestuurders regelmatig in overtreding waren. Overtreders worden vanaf 1/1 jl. beboet. De aangekondigde maatregelen missen hun uitwerking niet en tot veel vertraging heeft het verbeterde weggedrag tot dusver niet geleid.

Infrastructuur

IJtramlijn 26: Het traject van de IJtramlijn 26 is nagenoeg geheel gereed. Vanaf het station voert de route onder het spoorwegviaduct door over de Handelskade. Daar bevindt zich de aftakking voor de keerlus van de te verlengen tramlijn 16. De keerlus wordt later dit jaar aangelegd. Net voor de tunnel onder het IJ ligt een ongelijkvloerse kruising met de reeds verlengde tramlijn 10. Daarna volgt de tunnel. Omdat hier ook een ARI systeem is aangebracht mogen alleen aangepaste trams het tunneltraject berijden. We kennen het ARI systeem

ook in de Haagse tramtunnel. Na de tunnel is een openluchtremsremise aangelegd met een vrij krappe keerlus waar de trams kunnen keren. Opvallend is dat hier de beveiligingslichten reeds branden. De openluchtremsremise heeft voorlopig 3 sporen en is door een groot hekwerk omgeven. Vanaf hier kruist de tramlijn de noordelijke ringweg en gaat via 2 bruggen uiteindelijk kaarsrecht naar een het tijdelijke eindpunt op het Haveneiland. De keerlus daar is vrij ruim opgezet en krijgt huizenblokken in de lus. Vanaf dit punt is er uitzicht op het eiland Pampus en de contouren van Weesp. In de toekomst is het mogelijk de tramlijn te verlengen naar andere nog aan te leggen eilanden. Hoewel het traject vrijwel klaar is, is het wel begrijpelijk waarom het GVB nog niet met trams rijdt. Buslijn 326 rijdt vrijwel leeg rond. Naarmate er de komende maanden steeds meer woningen worden opgeleverd zal het klantenaanbod ook stijgen.

Spoorvernieuwing Munt: Vanaf maandag 10 januari tot eind april wordt gewerkt aan het vernieuwen van de tramrails op de Munt. Normaal gesproken wordt een tramspoor om de tien jaar vernieuwd. Op een plek als de Munt is die termijn veel korter. Er rijden hier zes tramlijnen, wat een extreem zware belasting met zich meebrengt. Daarnaast helt de weg hier ook een beetje waardoor de slijtage nog sneller gaat. Vooral de gebogen delen en de spoor-kruisingen moeten veel vaker dan gemiddeld worden vervangen.

IPTA-Lus: In het weekend van 28-30 januari 2005 wordt op de Piet Heinkade de zgn. IPTA-lus (nieuwe eindpunt) van lijn 16 aangelegd. Het betreft hier de nog ontbrekende opstelsporen bij de aanlegplaats voor Cruiseschepen.

Spoorvernieuwing De Clercqstraat: De komende vier maanden worden op drie plekken in de De Clercqstraat de tramrails vervangen. Begonnen werd op 10 januari bij de halte bij de Da Costakade. Deze eerste fase duurt tot 18 februari. Van 21 februari tot 18 april wordt gewerkt op het stuk tussen de Bilderdijkkade en de Bilderdijkstraat. Dit gebeurt in twee delen. De derde fase wordt gewerkt bij de halte bij de Elisabeth Wolffstraat. Daar beginnen de werkzaamheden op 18 april en naar verwachting wordt dit 13 mei opgeleverd.

Station Bijlmer: de werkzaamheden (door NS) bij station Bijlmer betroffen de verlegging van het metrospoor stadinwaarts in westelijke richting. Hiermee ligt dit spoor nu naast het spoor richting Gein. De metro stopt nu stadinwaarts ook langs het NS-perron. Met het verleggen van dit spoor kan nu ook het perron stadinwaarts worden gesloopt.

GVB-Hoofdkantoor: In de week van 13 t/m 17 dec. 2004 verhuisde het GVB-Hoofdkantoor van het Scheepvaarthuis naar het nieuwe onderkomen aan de Arlandaweg 100 (ex HP-gebouw) bij Sloterdijk. In het nieuwe gebouw is tevens de nieuwe centraalpost voor tram, bus en metro in gebruik genomen. Op 20/12/04 werd de nieuwe vestiging officieel in gebruik genomen.

Huisvesting AOM - MUSA

De gemeente Amsterdam en het AOM en MUSA zijn op 8 december 2004 via 'mediation' tot overeenstemming gekomen over een huisvestingsplan voor de historische collectie. Gesproken wordt over een OV-museum op het terrein achter het Haarlemmermeerstation. Maar B&W hadden vooraf al laten weten hier geen geld voor uit te trekken. Helaas mislukte een poging vanuit de gemeenteraad om het benodigde bedrag alsnog met dit doel op de gemeentebegroting te krijgen. B&W willen daarnaast ook het AOM van het railnet weren. Omdat B&W al eerder publiekelijk lieten weten (de eerste keer al in begin september, terwijl de mediationgesprekken toen nog in volle gang waren), dat zij voor de OV-musea geen geld wensden uit te trekken, is er voor de herhuisvesting van AOM (en op termijn ook van MUSA) nu dus geen geld gereserveerd. Omdat B&W van mening zijn, dat als de huisvesting onzeker is, je ook geen toegang meer hoeft te hebben tot het tramnet, is op

15 en 16 december 2004 op voorstel van B&W door de raad tegelijkertijd besloten het AOM, op termijn, van het railnet te weren (!). Met de gemeente Amsterdam is overeengekomen dat remise Tollensstraat tot december 2005 voor het AOM beschikbaar blijft.

Veel steun hebben AOM en MUSA de afgelopen periode gehad van de oud-GVB-directeuren ir. J.M. Ossewaarde en B.J.J. Smit. Zij hebben onder meer op 1 december 2004 een brief aan de gemeenteraad geschreven met daarin hun visie op de falende gemeentelijke besluitvorming

Modificatie van Combinotrams

Siemens heeft meer tijd nodig voor de voorbereiding van de technische modificaties voor de Combinotram. De modificaties moeten worden uitgevoerd om de levensduur van Combino van dertig jaar te garanderen.

Naar aanleiding van een technisch overleg tussen Siemens en GVB op 22 december 2004 zijn nieuwe afspraken gemaakt over de planning van het modificatieprogramma voor de 140 Combinotrams die het GVB van Siemens heeft afgenomen. Eind januari geeft de Duitse toezichthouder een oordeel over de technische onderbouwing van de modificaties die Siemens voorstelt. Nadat het GVB hiervan kennis heeft genomen zal het GVB de technische uitwerking voorleggen aan haar technische experts.

Eind februari levert Siemens de documentatie voor een zogeheten 'design review' door het GVB en haar adviseurs. Via deze ontwerpanalyse waar het GVB om heeft gevraagd, wil het GVB zeker stellen dat de foute ontwerputgangspunten later geen nieuwe problemen opleveren. In april zal Siemens een levensduurtest beginnen op de Combino. Hierbij zal de duurzaamheid van de gemodificeerde Combino worden getest. Het modificatieprogramma voor de Combino bestaat uit twee delen. Het eerste deel - aanpassing van de verbinding tussen de tramdelen - dat in Amsterdam wordt uitgevoerd, verloopt voorspoedig. De verwachting is dat de gehele operationele tramvloot in eind januari gereed is.

Naar huidige verwachting begint het modificatieprogramma deel 2 in april.

Materieel tram

Blokkendozen: De 809 kwam met zeer zware aanrijdingschade buiten dienst te staan (*zie bericht op blz. 3*).

Lagevloertrams: 11G: De 909 ging in revisie, de 911 kwam na revisie weer in dienst. 12G: De 841 kwam na een zware aanrijding op 06/12/04 buiten dienst te staan, gevolgd door de 829 op 06/01/05.

Combino's: Een groot aantal wagens miste door softwareproblemen (EBSII) de mogelijkheid om het eindpunt aan te geven. Voorts reden er enkele trams waarvan de lijnfilms het niet doen of gebroken waren. Medio december leken de problemen te zijn opgelost.

De 2002 keerde na herstel van aanrijdingsschade op 11/12/04 terug in de dienst.

Materieel metro/sneltram

De 53 is in de nieuwe kleuren wit met blauw uitgevoerd en is inmiddels teruggekeerd in de dienst, gevolgd door de 56 op 03/01/05.

Sinds eind november rijdt een aantal metrostellen, BN-stellen en CAF-stellen rond met graffiti. De oorzaak van de bekladde is het opheffen van de beveiliging aan het opstelpunt bij de metro waardoor de bekladders alle ruimte kregen toe te slaan. (*Zie ook ons bericht op blz. 291 van de extra editie in december 2004*)

Materieel bus

Nog altijd rijden er enkele oude Volvo's vanuit West en Noord, terwijl ook de Mercedes Citaro's (zowel waterstof als diesel) van maandag t/m vrijdag actief zijn vanuit Noord, bovendien rijden de 004/006 ook in het weekend.

D E N - H A A G

Profielmeetwagen voor Randstadrail

In de remise Lijsterbesstraat werd in de week voor Kerst begonnen aan de constructie van een profielmeetwagen voor Randstadrail. Deze profielmeetwagen bestaat uit 3 delen en is in feite qua maatvoering gelijk aan een nieuw Randstadrail-tramstel. Het middelste gedeelte bestaat uit de oude TW6000 meetwagen met aan de beide zijden een constructie gebouwd op een draaistel uit Marseille. De verschillende delen zijn verbonden door middel van een soepele constructie, geschikt voor bochten en hellingen. Het nieuwe RandstadRail-materieel dat medio 2006 binnenstroomt, is breder en langer dan de huidige trams waarmee HTM rijdt. Het nagebouwde frame is 38 meter lang en kan een breedte van 2.65 meter aannemen. Ter vergelijking: de huidige tram is 30 meter lang en 2.35 meter breed.

In de vroege uurtjes van 5 januari werd de constructie getest. Vanuit de Lijsterbesstraat werd een rit gereden door de keerlus aan het Savornin Lohmanplein. Als trekkracht diende de GTL 3099. Twee weken later organiseerde de HTM voor de belangstellende media een nachtelijke testrit. Verslaggevers konden zich om 2.00 melden op het voorterrein van de remise aan de Lijsterbesstraat.

Situatie Monstersestraat en omgeving

Het opstelspoor voor randstadrail aan de Monstersestraat begint al aardig vorm te krijgen. De braakliggende strook tussen de sporen van tramlijn 11 en de bebouwing werd in december rijp gemaakt voor het leggen van de sporen en de wissels. Nadat er een hoge betonnen stoeprand was aangelegd werd er porfier gestort. Daarna werd het laatste wissel gelegd. Dit gebeurde in de vroege uurtjes van donderdag 23 december. Dit wissel lag al geruime tijd klaar in de Zusterstraat. Omdat het wissel uit houten bielzen bestaat was er een mogelijkheid aanwezig dat baldadige jeugd het wissel tijdens de jaarwisseling in brand zouden proberen te steken. Door het wissel voor de feestdagen alvast op zijn plek te leggen werd die kans aanzienlijk verkleind. Nadat het wissel was gelegd werden ook de resterende sporen provisorisch op hun plek gelegd. Dezelfde week werd ook de bovenleiding aangebracht en heeft Den Haag eindelijk weer eens een kopeindpunt. In theorie zouden de TW6000-en hier ook kunnen keren bij calamiteiten op lijn 11.

Verbouwing remise Zichtenburg

In een redelijk rap tempo zijn de afgelopen weken de overspanningen aangebracht tussen de twee nu nog afzonderlijke gebouwen van dit complex. Van het terrein waar ooit de voor sloop bestemde PCC's stonden is niets meer te herkennen. De oude sporen die naar dit terrein liepen zijn volledig opgebroken en vervangen door nieuwe sporen die straks de remise in leiden. Aan de achterzijde van het nieuwe gedeelte zullen geen sporen gelegd worden Dit is geen probleem omdat het Randstadmaterieel tweerichting voertuigen zullen zijn. Zoals reeds eerder vermeld zal er in de toekomst een rondje om de remise kunnen worden gereden (dus niet om de kerk...) omdat er op de Werf een verbinding zal worden gerealiseerd tussen de in- en uitrukspoor richting Kraayenstein.

De afgelopen maand is ook de voormalige keerlus van tramlijn 6 opgebroken. Deze keermogelijkheid komt in de nieuwe situatie ook niet meer terug.

In een wijkblaadje werd melding gemaakt van een mogelijke spoorverbinding tussen het eindpunt van tramlijn 3 aan het Arnold Spoelplein en de sporen van tramlijn 2. Met de komst van Randstadrail voertuigen op tramlijn 3 zou een korte verbinding naar Zichtenburg veel loze kilometers kunnen besparen. De huidige infrastructuur in Loosduinen maakt de realisatie

tie van zo'n verbinding niet echt waarschijnlijk. Er moeten dan vrij scherpe bochten worden aangelegd. Een suggestie om een enkelsporige verbinding door het winkelcentrum te leggen moet dan ook naar het rijk der fabelen verwezen worden. Het blijft wel een feit dat het Arnold Spoelplein en remise Zichtenburg hemelsbreed nauwelijks een kilometer van elkaar verwijderd liggen.

Buslijn Wateringse Veld

Medio september gaat er eindelijk een tweede openbaar vervoer verbinding komen met Wateringse Veld. Helaas gaat het hier niet om een tramverbinding maar om een buslijn. Vanaf het nog aan te leggen vervoersknooppunt Leyenburg gaat buslijn 37 naar Delft rijden. Het is te hopen dat de gemeente voor die tijd de Dedemsvaartweg tussen de Melis Stokelaan en de Erasmusweg heeft verbeterd want een buslijn op dit gedeelte zal menig passagier niet als prettig ervaren door de vele keien die er liggen. Het is nog steeds de vraag wanneer de gemeente eindelijk eens een besluit neemt over de aanleg van de tramlijn die hier al vorig jaar had moeten rijden. Langs de hele route is rekening gehouden met de komst van de tram maar vreemd genoeg is de berichtgeving volledig stil gevallen. Wordt wederom vervolgd.

Veiligheid Haagse Tramtunnel

In een televisie programma van de VPRO werd de veiligheid van de Haagse tramtunnel aan de kaak gesteld. Volgens een nog niet wettelijke regel moet een tunnel om de zestig meter een vluchtgelegenheid hebben. De Haagse tramtunnel voldoet op een aantal plekken niet aan deze regel. Vooral het gedeelte tussen station Spui en het Centraal Station ligt zwaar onder deze norm. Op 10 januari zegde de gemeenteraad toe een onderzoek te zullen instellen. Overigens twijfelt men niet aan de veiligheid van de tramtunnel. Over een paar jaar komen er wettelijke bepalingen over de veiligheidseisen van tunnels.

Tram Houten

De tram tussen Houten en Houten-Castellum zal nog tot 2009 blijven rijden. De 6016 en 6021 zullen voor de uitvoering van de dienst beschikbaar worden gehouden. Onlangs werden zelfs twee medewerkers van de Nederlandse Spoorwegen opgeleid om op de tram te kunnen rijden.

Diverse werkzaamheden

De komende maanden gaat er flink aan de weg getimmerd worden op diverse locaties. Vanaf januari vinden er werkzaamheden plaats op het traject van lijn 3. De haltes Azaleaplein, Zonnebloemstraat en Appelstraat worden omgebouwd tot RandstadRail-haltes. Deze werkzaamheden duren tot eind februari. Tegelijkertijd wordt ook de halte Goudenregenstraat aangepast.

Langs het traject van tramlijn 6 vanaf de Zuiderparklaan tot de Soestdijksekade wordt tot en met maart gewerkt aan aanpassingen. Deze zijn op dit moment al voor een groot deel gerealiseerd.

Begin februari gaat een belangrijke verkeersader op de schop. Er wordt dan een nieuwe spoorverbinding gerealiseerd op de Apeldoornse laan. Deze werkzaamheden gaan diverse maanden in beslag nemen.

Lightrail Gouda - Alphen aan den Rijn

De lightrailtrein tussen Gouda en Alphen aan den Rijn blijft rijden. Dit hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland besloten. De provincie maakt met NS op dit moment de laatste afspraken over de exploitatie. De proef, die in maart 2003 van start ging, is 11 december jongstleden afgerond en een succes gebleken.

Eerder bleek uit onderzoek onder reizigers dat de meeste reizigers de voorkeur geven aan de light-railvoertuigen in plaats

van de gele stoptreinen.

De light-railproef Gouda-Alphen aan den Rijn maakt deel uit van de voorbereidingen op de technische realisatie van de RijnGouweLijn en is een initiatief van de provincie Zuid-Holland. In de uitwerking werkt zij nauw samen met NS, ProRail en HTM. De proef heeft veel informatie opgeleverd over het gebruik van hetzelfde spoor door zowel lightrail als gewone treinen.

- Diverse malen in december moest mat '64 inspringen voor defecte A32-trams.

- Per 12-12 werd de dienstuitvoering op Gouda – Alphen aan den Rijn volledig overgenomen door NSR. Tot april 2005 blijven HTM-bestuurders inspringen, daarna worden alle treinen gereden door NS-machinisten van de standplaatsen Utrecht, Den Haag en Rotterdam. Standplaats Alphen aan den Rijn is per 12-12 komen te vervallen. De NSR-bestuurders die alleen op de A32 kunnen rijden, blijven hun dienst aanvangen in Alphen, maar hebben formeel standplaats Utrecht. Het verhelpen van storingen blijft door de HTM geschieden. Per 01-08-2005 zullen de A32's van automatische ritregistratie zijn voorzien.

Zwenk/schuifdeuren

Begin januari begon men in de Centrale werkplaats met het inbouwen van de zwenk/schuifdeuren in de GTL-I serie met de nummers 3001-3039. Alle GTL's uit de eerste serie (behalve 3055 want die heeft al zwenk/zwaaiendeuren) zullen worden voorzien van deze deuren. De verbouwing gebeurt in principe op volgorde: 3001, 3002 etc., maar door omstandigheden kan hiervan worden afgeweken. Zo werd op 3 januari als eerste tram de 3015 binnengenomen voor verbouwing, als tweede tram de 3016 en later als derde de 3003. Het is maar dat u het weet.

Korte nieuwtjes

- * Eind december werd de aangepaste halte Monsterestraat van tramlijn 2 weer in gebruik genomen. De halte is volledig Randstad-Rail proof.

- * Op de Zuidwal in Delft is de betonnen constructie voor de nieuwe tramlijn 19 voltooid. Over een lengte van zo'n 30 meter ontbreken alleen de rails nog.

- * Een dronken automobiliste reed op zaterdagmorgen 8 januari met haar auto de voetgangersingang van de tramtunnel op het Spui in.

- * In de Grote Marktstraat mogen de trams niet meer komen. Tijdens een stroomstoring eind december reden tramlijnen enige tijd via de Gravenstraat.

- * De toekomstige tramlijn tussen het Leyenburg Ziekenhuis en het centrum via de huidige lijn 6 krijgt het nummer 6K.

R O T T E R D A M

In verband met vakantie van onze redacteur deze maand een kortere bijdrage (met dank aan Kees Pronk)

Tramlijn 4 perikelen

Op 11 januari hield de Delfhavense bestuurder Carlos Gonçalves een betoog in de raadscommissie voor verkeer. Gonçalves wil het liefst herstel van het volledige traject van lijn 4. Tramlijn 4 moet tijdens de openingsuren van de winkels weer over de Nieuwe Binnenweg naar het Marconiplein gaan rijden, desnoods met een lage frequentie. Dit om de dramatische omzetzaling bij de middenstand tot staan te brengen en de reconstructie van de Lage Erfbrug zeker te stellen. Wethouder Hulman is bereid om de tram weer in beide richtingen over de Nieuwe Binnenweg te laten rijden, maar het Heemraadsplein blijft de eindhalte. Hij vindt dat de winkels door tram en metro zo goed bereikbaar zijn. Een dubbele bediening door tram én metro in Delfshaven vindt hij 'niet te rechtvaardigen'.

Remise Hillegersberg gesloten

De remise Hillegersberg is per 10 januari gesloten. Er worden geen lijndiensten meer vanuit deze remise geëxploiteerd. Voorlopig blijft de remise nog het domein van de stichting ROMEO, maar de toekomst is hoogst onzeker. De gemeente heeft snode plannen voor dit gebied. Behalve de ROMEO-trams staan is de remise ook de buiten dienst gestelde 800-en waarvan er een aantal al ontdaan is van vitale onderdelen. In de zomer zullen de lijnen 1, 4, 7 en 8 tijdelijk terugkeren in Hillegersberg tijdens de verbouwing van de remise Kralingen.

1600-berichten

Op 29 december keerde de RET motorwagen 1605 terug in Rotterdam. Omdat er in Amsterdam geen ruimte meer is voor veel materieel besloot ROMEO de tram terug te halen naar de Maastad. Ongetwijfeld zal de stichting ROMEO deze speciale tram, ook wel bekend als Tingelingtram 2, vaak inzetten. De tram werd vanuit Amsterdam overgebracht naar de Kleiweg en naast de buiten dienst gestelde soortgenoten afgeladen. Na het afladen reed de tram op eigen kracht over de Kleiweg naar remise Hillegersberg. De tram is inmiddels al weer in Zuid gesignaleerd.

Een andere 1600, de 1602, zal binnenkort worden overgebracht naar Zoetermeer. De tram wordt daar een oefenobject voor de brandweer. De historie leert dat een tram als oefenobject ook vaak het einde betekent van de tram.

Begin januari werd er nog een aantal 1600-en van de Kleiweg overgebracht naar remise Hillegersberg. Voor zover bekend betroffen het hier de nummers 1613, 1616, 1618 en 1634. De trams reden het korte traject op eigen kracht. Ook deze trams worden mogelijk ingezet door ROMEO voor speciale ritten.

EINDHOVEN

Op 15-12-2004 werd bekend dat de **Phileasbussen** in 2004 niet meer zouden rijden. De accu- en hardwareproblemen met deze bussen konden niet op korte termijn worden opgelost. De hardware-problemen kunnen alleen opgelost worden in samenwerking met de fabrikant en/of leverancier in de USA. En dat gaat blijkbaar niet zo snel als men in Eindhoven (SRE en Hermes) zou willen. Men verwacht dat de bussen eind januari of begin februari 2005 weer allemaal inzetbaar zullen zijn.

BUITENLANDS STADSVERVOER

2004

Van de 312 bladzijden van de jaargang 2004 (2003: 306 blz.) waren er 43 gewijd aan Buitenlands Stadsvervoer: 666 berichten over 328 bedrijven uit 59 landen. Een overzicht:

	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>
<i>bladzijden</i>	44	40	48	49	43
<i>landen</i>	48	46	52	57	59
<i>bedrijven</i>	324	309	322	341	328
<i>berichten</i>	589	535	662	657	666

Er is heel veel buitenland en er is heel veel buitenlands stadsvervoer. Het aantal trambedrijven nam in 2004 iets toe en zeker ook de berichten over steden waar men studeert op de (her)invoering van de tram. Dit beraad, soms gedurende vele decennia, leidt niet altijd tot een uitvoering van de plannen.

Er is dus veel nieuws. Hieruit bieden wij u niet meer dan een selectie. Niet elk metertje nieuw of vernieuwd tramspoor, niet elke materieelmutatie of dienstregelingwijziging haalt deze rubriek. Vervoerbedrijven gaan steeds meer de markt op, zoeken andere partners en overschrijden daarbij soms het begrip stadsvervoer. Incidenteel berichten wij hierover. Onvermijdelijk zijn hierbij doublures met berichten in andere rubrieken.

Ook in 2005 handhaven wij de gekozen vorm van deze rubriek. Blijft u vooral uw berichten en opmerkingen inzenden. In het bijzonder vragen wij om berichten uit België. Ongetwijfeld wordt ook dit jaar weer een boeiend tramineuws jaar.

DUITSLAND oost.

Berlijn. Op 12.12.2004 werd een nieuw lijnennet ingevoerd: "BVG 2005 plus". (zie HOV/RN 550). Bij de tram zijn er nu 9 M-lijnen (M1, M2, M4, M5, M6, M8, M10, M13, M17) en 12 overige lijnen (12, 16, 18, 21, 27, 50, 60, 61, 62, 63, 67, 68). Een aantal lijncijfers verviel. Verwarrend is dat enkele lijnen alternatieve eindpunten hebben, deeltrajecten berijden en dus een scherp inzicht van de reiziger vragen. Het is dan ook de vraag hoe lang dit lijnennet ongewijzigd blijft. In een volgend nummer geven wij een overzicht van het lijnennet.

In HOV/RN 552 schreven wij over de vertraging bij de aanleg van de nieuwe lijn door de Invalidenstrasse naar het Lehrter Bahnhof. Hierdoor kan een ander project naar voren worden gehaald. Het traject Prenzlauer Tor – Alexanderplatz – Rathausstrasse komt nu in 2006 (was 2007) in dienst. Ook de verlenging vanaf de Eberswalder Strasse via de Bernauer Strasse naar het Nordbahnhof komt in 2006 gereed. Doordat er vooralsnog geen sporen in de Invalidenstrasse komen, komt hier een tijdelijk kopeindpunt. Benieuwd hoe lang tijdelijk is.

Op 12.12.2004 eindigde de inzet van het Grossprofil metromaterieel type DL.

Dresden. Bij tijd en wijle komt het voortbestaan van lijn 4 naar Weinböhla ter sprake met dan een ingekort eindpunt in Radebeul Ost even over de gemeentegrens. Het gaat daarbij natuurlijk om de financiële bijdragen van de betreffende gemeenten en regio (Landkreis Meissen). Wel, alle partijen in het Verkehrsverbund Oberelbe, zijn nu tot elkaar gekomen en het voortbestaan is tot 2010 verzekerd. Lijn 4 wordt in de (toeristische) markt gezet als "Kulturlinie 4". Alle toeristische hoogten langs de lijn worden in een folder opgenomen en dat moet meer reizigers opleveren. Dit jaar wordt er ook wat aan de infrastructuur gedaan zoals het verbeteren van de kruising met de smalspoorlijn in Radebeul, het aanpassen van de overwegen op het interlokale traject tussen Cosswig en Weinböhla en het beveiligen van kruisingsporen.

Erfurt. Alle Combino's zijn weer in orde. Ook de Combino's uit Nordhausen worden in Erfurt door Siemens behandeld. De in juli 2004 geleverde Combino (zie HOV/RN 551) kreeg een interieur en rijdt nu als 708 in de normale dienst. De verlenging van de tramlijn naar de Flughafen Bindersleben komt op 20.6.2005 in dienst.

Gera. De KT4D motorrijtuigen 322, 325, 326 en 328 gingen in september en oktober 2004 over de weg naar Tallinn.

Gotha. Bij de viering van 110 jaar tram en 75 jaar Thüringerwaldbahn op 12.9.2004 reed ook Combino motorrijtuig 636 uit Erfurt mee in de tramoptocht. Bij zijn verblijf in Gotha van 7.9.2004 t/m 23.9.2004 reed het ook in de normale personen-dienst.

Halberstadt. Voor de geschiedschrijving: op 3.11.2004 besloot de gemeenteraad om de totaal versleten sporen in de Friedrich Ebert Strasse te vernieuwen. Hiermee lijkt het trambedrijf gered. Men gaat vijf nieuwe trams bestellen die begin 2006 moeten rijden. En nu maar afwachten of dit besluit stand houdt.

Jena. Het pendelbedrijf in Jena Ost werd per 1.11.2004 beëindigd. Er rijdt nu een vervangende bus. De Camsdorferbrug wordt per 21.2.2005 heropend.

Leipzig. De Leipziger Fahrzeugservice Betriebe (LFB), een dochteronderneming van de Leipziger Verkehrsbetriebe, zoekt na het uitstappen van Siemens een andere partner. Vossloh/Kiepe lijkt geïnteresseerd. Met Kiepe techniek zou men een 8-assige en een 12-assige lagevloertram willen ontwikkelen met een breedte van 2.65 meter. De prototypen Leoliners vertoeven regelmatig elders. Zo verbleef de 1302 rond 12.9.2004 in Plauen (kon daar niet rijden) en in Berlijn (vakbeurs Innotrans).

Een eerste bestelling van 30 stuks werd door het plaatselijke trambedrijf gedaan. Ze worden geleverd in 2005 (6 stuks),

2006 (12 stuks) en 2007 (12 stuks), Het eveneens door de LFB gebouwde NFTW4 prototype 001 is wellis waar toegelaten voor de personendienst maar wordt om onduidelijke reden nog niet ingezet.

Het vervoer van fietsen in de daartoe omgebouwde aanhangrijtuigen 791-794 (met lagevloer middenbalkon) (ex 739, 740, 744, 747) is geen succes geworden. De fietsvoorzieningen werden verwijderd. In het lagevloerdeel werden zitplaatsen aangebracht.

Nordhausen. De aanpassing van de Combino motorrijtuigen wordt door Siemens uitgevoerd in de werkplaats van de Erfurter Verkehrsbetriebe. Als eerste gebeurde dit in oktober 2004 met de 101 en 102.

Plauen. Op 12.9.2004 was er een tramparade ter gelegenheid van 110 jaar tram. Bij het knooppunt Tunnel stond de Leoliner 1302 uit Leipzig opgesteld. In verband met de afwijken-de spoorbreedte was er een extra stukje rails gelegd.

Potsdam. Eind 2004 waren alle 16 Combino's weer in dienst. De 416 werd zodanig aangepast dat de krachten op de wagenbak minder zijn. Doordat het rijtuig nu in de bogen wat meer uitslaat is op een aantal plaatsen voor de Combino's een passeerverbod ingesteld. Overigens heeft Siemens nog geen overtuigend saneringsplan aangeboden en overweegt de ViP de trams terug te geven aan de fabrikant.

DUITSLAND west.

Augsburg. Al drie jaar geleden schreven we over de plannen voor een tramlijn naar Hochzoll. De deelstaatregering van Schwaben verwacht echter verkeersproblemen in de straten waar tramrails moeten komen en wil een alternatieve route met een aparte brug over de Lech. Dit vertraagt de plannen.

Braunschweig. Op 25.10.2004 kwam het nieuwe traject Hauptbahnhof – Heinrich Büssing Ring – Wolfenbütteler Strasse in dienst. Het wordt bereiden door lijn 4 (Wenden – Heidberg) die dus nu het Hauptbahnhof aandoet. Omdat lijn 4 alleen van maandag t/m vrijdag rijdt, blijft het nieuwe traject in de weekenden onbereiden.

Bremen. De al enkele jaren terzijde gestelde motorrijtuigen 3504, 3505 en 3507 en aanhangrijtuigen 3705, 3706, 3707 vertrokken eind oktober 2004 naar Timisoara. Van het type 1973 (GT4d + GB4d) zijn nu nog drie tramstellen in Bremen aanwezig: motorrijtuigen 3501, 3509, 3510 en aanhangrijtuigen 3709, 3710, 3711. Deze staan sinds maart 2003 terzijde. Partytram 3442, Kinderbahn 3446 en Kultourbahn motorwagen 3560 werden buiten dienst gesteld. Hiervoor in de plaats kwam "Partitour" motorrijtuig 3561, een 6-assige Wegmann, de vroegere "Roland der Riese".

Düsseldorf. Op 6.9.2004 werd het nieuwe eindpunt Arena / Messe Nord officieel in gebruik genomen. Het heeft één aankomstspoor, een enkelsporige keerlus en twee vertreksporen. De halten zijn overdekt. Het oude hiervan ten noorden liggende eindpunt kreeg de naam Sportpark Nord / Europaplatz en wordt als er geen evenementen plaats vinden één keer per half uur aangedaan door lijn U78, alleen in de richting van het nieuwe eindpunt. Ten behoeve van de bereikbaarheid vanuit noordelijke richting werd op de Freiligrathplatz een dubbelsporige wisselverbinding aangelegd.

Freiburg. De vijf al door Siemens beschikbaar gestelde Combino Advanced motorrijtuigen (zie HOV/RN 550) hebben de nummers 281-285. Deze zijn afkomstig uit een nog niet afgenomen bestelling van negen stuks, waarvan de 286-289 nog moeten worden gebouwd. Inmiddels werden de Combino's "Basic" (een aanduiding voor het eerste Combino type) 271-279 na enige aanpassing en het verhogen van de kritische kilometergrens weer in dienst gesteld. Zoals bij alle andere Combino bedrijven is de informatie over aanpassing/herstel door de fabrikant nihil.

Hamburg. Nadat zo'n dertig (!) tracé- en systeemvarianten waren onderzocht voor de nieuwe Hafen Citylijn U4 bleven er

nog drie over. Een lijn vanaf de halte Rathaus via de Mönkebergstrasse zou de voorkeur moeten krijgen maar er waren veel protesten van winkeliers tegen het drie jaar open leggen van deze straat. Gekozen is nu voor een aftakking vanaf de Jungfernstieg in westelijke richting. Via een boog over de Grasbrookhaven wordt de halte Überseequartier bereikt. Het 3,4 kilometer lange traject wordt ondergronds aangelegd. Als in 2007 met de aanleg kan worden begonnen komt de Hafen Citylijn begin 2011 in dienst.

Op 31.10.2004 werd met de DT2.4 stellen 695 en 725 een afscheidsrit georganiseerd. Dit materieel wordt niet meer ingezet en verdwijnt richting sloop. Een zelfde lot wacht de serie DT2.5. Sinds 12.12.2004 wordt dit officieel niet meer ingezet. Deze winter worden ze nog als reserve achter de hand gehouden.

Hamburg-DB/AKN. S-Bahn Hamburg. Feest op 3.9.2004. De AKN opende de nieuwe halte Eidelstedt Zentrum en nam op het traject Eidelstedt – Halstenbeker Strasse een tweede spoor (3,2 km.) in gebruik. Met ingang van 12.12.2004 rijden in de avonden op werkdagen de treinen op AKN lijn A1 via S-Bahnsporen door tot Hamburg Hauptbahnhof (met gebruik van stroomrail).

Hanau. Nadat de uitgeschakelde Karlsruhe trams (zie HOV/RN 551) waren vervangen door de 848 en 850 werd de tramdienst Hanau – Rüsselsheim Opelwerk hervat. Op 31.10.2004 werd met dit duo een rit met politici gereden naar Wiesbaden en Rüdeshheim ten behoeve van enkele regionale Stadtbahn plannen, zoals de Stadtbahn Mainz – Wiesbaden.

Op 12.12.2004 was het over met de tramdienst. Het aantal passagiers was te gering (gemiddeld: 50, met enkele nagenoeg lege ritten) om de proef geslaagd te doen zijn.

Karlsruhe. Lijn S4. Op 25.11.2004 werd het stadstraject in Heilbronn vanaf Harmonie verlengd tot Pfühlpark. Vanaf hier wordt de lijn later via DB sporen verlengd. Daar blijkt nu toch wat meer vaart in te zitten en wordt weer gesproken over een verlenging naar Öhringen Cappel per eind 2005. Op 11.11.2004 kon lijn S4 aan de zuidelijke kant na de viersporige uitbouw van de Rheintalbahn worden verlengd vanaf Baden-Baden naar Achern. Aan dit gedeelte werden drie nieuwe halten geopend. Tussen Heilbronn en Achern rijdt elk uur een sneldienst via Karlsruhe Albtalbahnhof – Forchheim – Rastatt.

Deze sneldiensten hebben absolute prioriteit en rijden uiterst punctueel. De stopdiensten van lijn S4 van/naar Heilbronn hebben als eindpunt Karlsruhe Albtalbahnhof. Vanaf Karlsruhe Hauptbahnhof rijden er enkele doorgaande trams van lijn S32 (Menzingen – Bruchsal – Karlsruhe) via Ettlingen West – Malsch – Rastatt naar Baden-Baden – Achern.

Lijn S41. Per 12.12.2004 verviel de koppeling met lijn S4 van/naar Heilbronn. Ter wille van een betere dienstuitvoering is dit nu een uurdienst op de route Freudenstadt – Rastatt – Forchheim – Karlsruhe Marktplatz. De ritten Karlsruhe Hauptbahnhof – Forbach (stopdienst) en Karlsruhe Hauptbahnhof – Freudenstadt (sneldienst) worden als lijn S31 (vanaf Odenheim) via Ettlingen West – Malsch gereden.

Keulen. In de nacht van 28 op 29.9.2004 verzakte door de aanleg van de nieuwe noord/zuid lijn een kerktoeren bij de Severinsbrug. De tramlijnen 3 en 4 moesten worden omgeleid. Dit leidde ook tot verstoringen in de dienstverlening op andere lijnen. Inmiddels is de Keulse reiziger het slechte dienstbetoon bij het trambedrijf meer dan zat. Veel uitval, te korte en vieze trams, onvoldoende info bij omleidingen en stremmingen en ongemotiveerd personeel doen het bedrijf geen goed. Op 5.10.2004 reden de lijnen 3 en 4 weer normaal nadat was vastgesteld dat voorbij rijdende trams de toren niet verder zou doen laten hellen. De scheve toren van Keulen (een nieuwe bezienswaardigheid in de Domstad) zal weer worden rechtgezet. KVB, gemeente en kerkbestuur bakkeleien over oorzaak en gevolg van de verzakking.

Als laatste 8-assers vertrokken eind oktober 2004 de motorrij-

tuigen 3775, 3863, 3867, 3868 en 3875 naar Konya. Van een aantal trams, die in Keulen werden gesloopt, gingen onderdelen naar Turkije.

Instructiemotorrijtuig 6001 (Ex B-prototype 2001) werd in juli 2004 gesloopt. Trams van de Saarbahn die in Kassel rijden werden hier al eerder gereviseerd. Nu komen er ook trams uit Saarbrücken zelf voor onderhoud naar de Keulse centrale werkplaats (o.a. 1001, 1011, 1004, 1006, 1003, 1008).

Ludwigshafen. Bijna geschiedenis: nog drie diensten op lijn 10/11 rijden op maandag t/m vrijdag nog met de oude 6-assers.

Mannheim. Van de in Edingen gestalde 6-assers werden de 454 en 470 gesloopt.

Mannheim-OEG. Oberrheinische Eisenbahn Gesellschaft. Motorrijtuig 84 (bouwjaar 1966) werd terzijde gesteld als plukwagen. Motorrijtuig 95 werd na een ongeval gesloopt en motorrijtuig 87 wordt in de werkplaats Käfertal opgeknapt. De OEG beschikt nog over de volgende 8-assers:

Duewag, bouwjaar 1966	82, 85-87, 89
Duewag, bouwjaar 1969	90-93, 96, 97
Duewag, bouwjaar 1973	98-101
Duewag, bouwjaar 1974	102-110
Duewag, bouwjaar 1988/89	111-116.

Mannheim-RHB. Rhein-Hardt-Bahn. Met ingang van 12.12.2004 rijden de RHB-trams niet meer over de Kurt Schumacherbrug maar volgen de route Berliner Platz – Konrad Adenauerbrug – Mannheim Hauptbahnhof. Vervolgens wordt een lus door Mannheim gereden: Wassertrum – Rosengarten – Neckartor – Paradeplatz – Wasserturm.

München. Op 31.10.2004 werd metrolijn U1 met 1 kilometer en 1 station verlengd vanaf de Georg Brauchle Ring tot Olympia Einkaufszentrum (OEZ). Hiermee heeft Münchens grootste winkelcentrum eindelijk een railverbinding. Eind 2006 wordt het OEZ ook aangedaan door de te verlengen lijn U3.

De opening van een MVG-museum (gehuisvest in de centrale werkplaats) vindt begin 2006 plaats.

München-DB. S-Bahn München. Lijnennet per 12.12.2004.

S1	Freising / Flughafen – Ostbahnhof
S2	Petershausen – Erding
S3	Maisach – Zorneding (spitslijn)
S4	Geltendorf – Ebersberg
S5	Herrsching – Holzkirchen
S6	Tutzing – Kreuzstrasse
S7	Wolfratshausen – Ostbahnhof
S20	Deisenhofen – Pasing (ma t/m vr)
S27	Deisenhofen – Hauptbahnhof (spitslijn)

In de spitsuren (6.30-9.00 en 16.30-18.30 uur) wordt tot Gernering, Deisenhofen, Maisach en Zorneding elke 10 minuten gereden. Door het toegenomen aantal treinen op het stamtraject wordt het vertrek van de treinen nu weer door stationspersoneel geregeld. Daarnaast wordt op de drukste stations personeel ingezet om de reizigersstroom te sturen teneinde de stationnementen tot maximaal 30 seconden te beperken. Door een wijziging in de beveiliging kan het materieel van de serie 420 niet meer worden ingezet. Op 4.12.2004 werd een afscheidsrit gereden met museumstel 420.001.

Neurenberg. Op 4.12.2004 werd metrolijn U1 in Fürth met één station verlengd tot het nieuwe eindpunt Klinikum Fürth. Begin november 2004 vond op het testtraject bij de metroremise Langwasser een demonstratie plaats met het nieuwe automatische metromaterieel (zie ook HOV/RN 549). In 2006 komt dit in dienst op de nieuwe volautomatische lijn U3. Uniek is dat op een gemeenschappelijk traject met lijn U2 zowel automatisch als conventioneel bestuurd metrotreinen gaan rijden. Al sinds april 2004 worden op het 800 meter lange testspoor proefritten gereden. Vossloh Kiepe gaat vanaf oktober 2004 tot november 2006 32 metrorijtuigen type DT1 moderniseren.

Oberhausen. Op 30.10.2004 werd lijn 112 met 850 meter verlengd vanaf Sterkrade Bahnhof tot Sterkrade Neumarkt.

Ulm. In oktober 2004 begon Siemens hier met de aanpassing van de acht Combino's. Deze constructiewijziging werd goedgekeurd door de TAB (Technische Aufsichtsbehörde für Strassenbahnen). Ulm heeft Combino's van de tweede generatie, het type Advanced.

ESTLAND.

Tallinn. Uit Gera werden de KT4D motorrijtuigen 322, 325, 326 en 328 overgenomen.

FRANKRIJK.

Bordeaux. Tot 2007 moet het tramnet met 25 kilometer worden uitgebreid (de zogenaamde 2^e fase). De kosten worden begroot op € 530 miljoen. De Franse regering stelt dit jaar € 20 miljoen beschikbaar, twee banken verlenen een krediet van € 160 miljoen.

Marseille. Zoals eerder bericht (HOV/RN 548) werd nieuw trammaterieel besteld bij Bombardier. Het gaat hierbij om 26 tweerichting trams van het type Flexity Outlook. De 100% laagvloertrams worden geleverd in de periode september 2006 tot april 2007. Het trambedrijf wordt in 2007 heropend. Zoals u al eerder in het Haagse nieuws heeft kunnen lezen werden de oude PCC's verkocht aan de HTM. Deze is alleen geïnteresseerd in de draaistellen. Museumorganisaties kunnen de oude wagenbakken (eventueel met geruilde Haagse trucks) ophalen. Twee PCC's blijven in Marseille. Alles wat in januari 2005 nog niet is weggehaald wordt gesloopt in verband met de sloop van de remise St.Pierre.

OOSTENRIJK.

Stern&Hafferl-GV. Gmunden Traundorf – Vorchdorf Eggenberg. Het idee om deze tramlijn te verlengen tot de Klosterplatz en te verbinden met de stadstram in Gmunden komt weer in beeld nu de ÖBB het emplacement Gmunden Seebahnhof wil verkopen. Hier is de bouw van een hotel gepland. De in 1912 geopende lokaallijn had oorspronkelijk zijn eindpunt in Traundorf maar werd in 1990 verlengd tot het niet meer bij de ÖBB in gebruik zijnde Seebahnhof (3^e rail in ÖBB-spoor). Het Seebahnhof ligt direct aan de Traunsee, dicht bij het centrum.

Innsbruck. De museumcollectie van de Tiroler Museumsbahn werd verrijkt met aanhangwagen 124 van de vroegere lijn 4 naar Hall in Tirol en tandradlocomotief 4 van de Rittnerbahn (Bolzano). De beide voertuigen komen uit het plaatselijke museum Zeughaus, zijn in goede staat en worden weer rijvaardig gemaakt.

Linz. Zoals het er nu naar uitziet blijven de 61-67 nog enkele weken in 2005 in dienst (zie HOV/RN 551). Om de 106 jaar oude Pöstlingbergbahn wat meer onder de aandacht te brengen wordt nu onderzocht om deze toeristische attractie om te sporen op 900 mm en vanaf het dalstation Urfahr via de Nibelungenbrug over de Donau te verlengen tot de Hauptplatz in het centrum. Gelijktijdig zou er dan ook nieuw materieel moeten komen voor deze steile adhesielijn. Het feit dat Linz in 2009 de culturele hoofdstad van Europa is lijkt een goede aanleiding.

Salzburg. Na een revisiebeurt in Linz kwam diesellocomotief V84 in dienst (ex ÖBB 2048.02, ex DB serie 211). De van de ÖBB gehuurde 2048.03 doet dienst als V85.

Het uit 1907 daterende motorrijtuig ET7 werd buiten dienst gesteld en wordt nu in Roemenië gereviseerd. Het 2-assige motorrijtuig werd destijds als prototype in dienst gesteld op de lijnen Salzburg - Berchtesgaden en Berchtesgaden – Königsee. Aanhangrijtuig BCL162 werd in Tsjechië gerestaureerd en ziet er weer uit zoals bij de indienststelling in 1907. Op 1.11.2004 werd het ingezet in een historisch tramstel (MBC3+C158+CDF116+BCL162) tijdens een rit Salzburg-Trimmelkam v.v. De groene "Berchtesgadener" 162 werd net als in vroeger tijden in Oberndorf af-/aangekoppeld. Bij een

grote revisie werd motorrijtuig ET33 voorzien van een schaarbeugel, grote koplampen en richtingaanduiding zoals in 1951. De wagen wordt ingezet bij historische ritten.

Dit jaar wordt het trolleybusnet uitgebreid. Lijn 2 wordt vanaf het Hauptbahnhof via de Mirabellplatz verlengd naar Obergnigl (thans deel buslijn 77) en lijn 1 vanaf Taxham naar Kiesheim EM-Stadion.

Van 29.9.2005 tot 2.10.2005 zijn er tal van activiteiten rondom "65 Jahre Obus für Salzburg". En de Oostenrijkse Post gaf drie postzegels uit met SLB-motieven (tram, trolley, kabelspoor).

Wenen. In december 2004 werden bij Bombardier 38 (+ 42 optie) lagevloertrams besteld voor metrolijn U6. Ze worden ter plaatse bij Bombardier gebouwd en geleverd in 2006-2008. Ze zijn nagenoeg gelijk aan de eerder geleverde 78 rytuigen op deze lijn. Wel krijgen de nieuwe trams airco.

Van de motorrijtuigen type E (het oudste wagentype dat nog in dienst is) zijn nog 16 stuks aanwezig. Binnenkort worden hiervan de 4431 en 4435 met een aflopende revisiedatum buiten dienst gesteld en gaan naar Boekarest. Als ze daar bevallen gaat ook de rest naar de Roemeense hoofdstad.

De ULF motorrijtuigen werden afgeleverd t/m 686.

TURKIJE.

Eskisehir. Op 24.12.2004 werd het nieuwe trambedrijf officieel geopend. Het bestaat uit twee lijnen die in het centrum een gezamenlijk traject berijden. Ingezet worden 18 tweerichting trams type Flexity Outlook (Cityrunner) 001 – 018 van Bombardier.

Konya. Uit Keulen arriveerden de 8-assige motorrijtuigen 3775, 3863, 3867, 3868 en 3875 als mede een grote hoeveelheid reserveonderdelen. Het was het laatste transport uit Keulen. In totaal kwamen er sinds 1989 62 trams uit Keulen.

ZWITSERLAND.

Basel. BVB en BLT. Inmiddels zijn er weer zoveel Combino's dienstvaardig dat de motorrijtuigen 123 en 143 eind oktober/begin november 2004 terug konden naar de BLT. De BLT 135 en 141 zijn nog bij de BVB in dienst. De door brand getroffen remise Wiesenplatz zal worden herbouwd. Nieuwbouw op een andere locatie valt duurder uit. Het gebouw staat op de monumentenlijst.

Bern-SBB/BLS/RM. S-Bahn Bern. Alle 13 door de RM (Regionalverkehr Mittelland) bestelde GTW treinstellen werden afgeleverd en in dienst gesteld: Abe2/6 260-265 en Abe2/8 280-286.

Trogen-TB. Trogenerbahn. Op 29.9.2004 werd Be4/8 motorrijtuig 31 afgeleverd; in november 2004 gevolgd door de 32. In de richtingfilm van dit materieel wordt nu voor het eerst het lijncijfer S12 getoond.

Zug. Op 12.12.2004 kwam de Stadtbahn in exploitatie op de trajecten Baar – Zug – Rotkreuz (-Luzern) en Zug – Arth Goldau (- Erstfeld). Naast een hoge frequentie wordt er gestopt aan negen nieuwe haltes langs deze lijnen. De SBB zet FLIRT materieel in.

Zürich-FB. In Zürich vervalt de keerlus Burgwies. Voor de Forchbahn wordt op de Hegibachplatz een keerspoor aangelegd. Zoals eerder bericht gingen de motorrijtuigen 11-16 naar Madagaskar. Daarheen vertrokken ook de stuurstandrijtuigen 101, 102, 103 en 104. Rijtuig 107 werd gesloopt. Resteren de 105, 106 en 108. Deze gaan mogelijk naar de Transport Publics du Chablais (TPC) of anders ook naar Madagaskar.

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. Nog enkele exemplaren....!

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

NMBS

Diesellocomotieven

- Zowel in Merelbeke als Charleroi reden na 12 december 2004 incidenteel nog 62-ers. Het meest hardnekkig zijn inzetten van de 6262 en 6263 vanuit Charleroi. Laatstgenoemde raakte echter begin januari defect.

- Afgeleverd: 7854 (17-12) en 7855 (23-12). Op 7, 12 en 21 januari zouden de 7856, 7857 en 7858 aangekomen zijn in Antwerpen Noord.

- Twee schadegevallen bij de nieuwe locs: de 7810 botste medio december op de goederenlijn naar Gent Noord op een vrachtauto. Begin januari moest de brandweer een einde maken aan een lastige binnenbrand in de 7819.

- Vanaf 13 december wordt een trein naar DOW Terneuzen rechtstreeks door een 77/78 gereden. Het gaat tot nu toe om de middagtrein náár DOW. Letwel: het is nog wachten op een definitieve bevestiging.

M6

- Vanaf de dienstregelingwisseling rijden de M6-treinen tussen Antwerpen en Charleroi met loc voor en achter. Inmiddels worden alle M6-rijtuigen voorzien van trekduwbekabeling. Hierna kunnen ze in trekduw-samenstelling dienst doen met werkende locs voor en achter en natuurlijk met de nieuwe stuurstanden.

Kort nieuws

- De jongste roddel-van-de-maand: er gaat een gerucht dat de NMBS een groot deel van het historische materieel wil verkopen vanwege het afbreken (dit jaar) van de loods in Leuven.

- In het Vlaamse parlement zijn vragen gesteld of het geen idee zou zijn als bus- en tram maatschappij De Lijn gevraagd zou worden de spoorlijn Dendermonde – Puurs opnieuw in gebruik te nemen, als de NMBS dat niet wil. Op de in 1980 gesloten lijn rijdt nu een museumvereniging.

- De Brusselse overheid maakt 5 miljoen euro vrij voor steun aan de bouw van een nieuwe containerterminal. Ook een nieuwe multimodale terminal van Bertschi AG in het Nederlandse Terneuzen zal voor nieuw containervervoer op het Belgische spoor zorgen. In het laatste geval gaat het om minstens twee dagelijkse treinen.

- Vanaf december 2006 rijdt er een rechtstreekse trein Antwerpen - Turnhout. Hiertoe wordt in Tielen het enkelspoor verdubbeld.

- De loketten in de stations van Hove en Zeebrugge zijn gesloten.

DUITSLAND

Algemeen

- ♦ In Sachsen heeft DB Regio opdracht gekregen voor de exploitatie van de lijnen Dresden – Görlitz, Dresden – Zittau en Görlitz – Hoyerswerda tot eind 2006, 2,3 miljoen treinkilometer op jaarbasis. Daarna krimpt het vervoersvolume mogelijk tot 1,6 miljoen treinkilometer omdat de verbinding Görlitz – Hoyerswerda en de toegevoegde treinen tussen Görlitz en Bischofswerda op korte termijn worden aanbesteed.

- ♦ Het is zo goed als zeker dat DB AG de nieuwe eigenaar wordt van goederenvervoerder (en dan vooral kolen) RAG Bahn und Hafen. Met de transactie is een bedrag van negentig miljoen euro gemeoid. Lang zag het er naar uit dat de Poolse spoorwegmaatschappij PKP als winnaar uit de strijd zou komen.

- ♦ DB Netz heft vanaf 12 december een padentoeslag van tien procent voor extra vervoeren. Even was het twijfelachtig of deze regel mocht worden ingevoerd, maar het Eisenbahn-Bundesamt (EBA) heeft aangegeven geen bezwaren te zien.

(De DB heeft de vakbonden garanties gegeven tot 2010 geen

werknemers meer te ontslaan.

(Het Teutoburger Wald-Netz gaat naar de Westfalenbahn. Dit net omvat de lijnen Münster – Rheine, Münster – Osnabrück, Bad Bentheim – Rheine – Osnabrück – Herford – Bielefeld, Bad Bentheim – Rheine – Osnabrück – Herford – Detmold – Altenbeken (- Paderborn) en Bielefeld – Herford – Detmold – Altenbeken (- Paderborn). Jaarlijks gaat het om ruim vier miljoen treinkilometer, mogelijk vermeerderd met 212.000 treinkilometer. De Westfalenbahn is een consortium dat uit Abellio GmbH, de MKB (Mindener Kreisbahnen GmbH), de VBE (Verkehrsbetriebe Extertalbahn) en moBiel GmbH (Stadtwerke Bielefeld) bestaat. De treinen van de Westfalenbahn, moderne elektrische treinstellen, gaan vanaf december 2007 rijden voor een periode van tien jaar. De onderneming heeft inmiddels een Europese aanbesteding voor het materieel gedaan.

(De aanbesteding van de Odenwaldbahn (Frankfurt/M. – Hanau – Erbach en Frankfurt/M. – Darmstadt – Erbach – Eberbach) is gewonnen door de combinatie Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) en Rurtalbahn. Voor de treindienst op de lijnen zijn eerder bij Bombardier 22 treinstellen van het type Itino besteld. Het contract met een looptijd van tien jaar gaat december van dit jaar in.

(metronom heeft de aanbesteding van de regionale treindienst Uelzen – Göttingen gewonnen. Dit contract gaat in op 11 december 2005 en is geldig tot december 2013. metronom rijdt al tussen Bremen, Hamburg en Uelzen. Ingezet worden elocs serie 146.1 en dubbeldeksrijtuigen uit de materieelpool van de deelstaat Niedersachsen.

(Hamburg heeft DB-dochter S-Bahn-Hamburg het contract gegund voor de exploitatie van het plaatselijke S-Bahnnet tot en met december 2009.

Infrastructuur

(Sinds de dienstregelingwissel in december mogen in Stuttgart de S-Bahntreinen door de Hasenburgtunnel met 100 km/h rijden. Tot nu toe lag die maximum snelheid tussen de stations Schwabstraße en Universität twintig kilometer lager. De verhoging van de maximum snelheid is weer een stap voorwaarts naar een hogere punctualiteit, hoewel men daar in Stuttgart niet over hoeft te klagen. 98,5 procent van de treinen rijdt op tijd of heeft maximaal drie minuten vertraging. Geen enkel S-Bahnnet in Duitsland haalt dit cijfer.

◆ In de deelstaat Brandenburg wordt de spoorlijn Angermünde – Schwedt geëlektrificeerd. Daarbij wordt de maximum baanvaknelheid op 80 km/h gebracht en de spoorwegovergangen en stations gemoderniseerd. Als de werkzaamheden zijn beëindigd voert DB Regio een uurdienst op de lijn in.

◆ Minder goed nieuws is te melden over de voorgenomen elektrificatie van de lijn Hamburg – Lübeck. Het bekende liedje: de bodem van de schatkist is te zien. Mogelijk worden de elektrificatieplannen nu in drie stappen verdeeld: ten eerste sanering van de spoorbaan, gevolgd door verdubbeling van de sporen tussen Bad Schwartau-Waldhalle – Lübeck-Kücknitz (nu enkelspoor). Deze fase zal niet voor 2008 worden uitgevoerd en naar de huidige stand van zaken 46 miljoen euro kosten. Tot slot zou dan toch de lijn nog onder de draad worden gebracht. Geschatte kosten op het prijspeil van 2005: honderd miljoen euro.

◆ Het EBA weigert op het verzoek van de DB in te gaan de spoorlijn Sondershausen – Bretleben stil te leggen. De DB wil van de 32 kilometer lange Kyffhäuser-Bahn af, omdat deze niet rendabel is te exploiteren, hoewel er eerder een langlopend contract voor was afgesloten.

◆ Nog even wat cijfers over de verbeterde verbinding tussen Hamburg en Berlijn, die op 12 december 2004 feestelijk is geopend. De ICE-treinen rijden de rit tot 36 minuten sneller dan voorheen en met 189 km/h bereiken ze daarbij de hoogste gemiddelde snelheid tussen twee grote steden in Duitsland. 236 kilometer spoor is grondig aangepakt; 517 kilometer bo-

venleiding is vernieuwd of gemoderniseerd, 21 perrons op veertien stations hebben beveiligde perrons gekregen; er zijn 27 nieuwe wissels gelegd en 135 gemoderniseerd; 56 spoorwegovergangen hebben plaats gemaakt voor evenzoveel vrije kruisingen (27 in de deelstaat Brandenburg, twintig in Mecklenburg-Vorpommern en negen in Schleswig-Holstein). Inmiddels kent de lijn ook al de eerste problemen: ICE-treinstellen trekken regelmatig de bovenleiding kapot en de oorzaak daarvan is (nog) niet te vinden.

◆ Op 12 december is de vier kilometer lange verbinding Herzogenrath – Herzogenrath August Schmidt Platz voor het reizigersvervoer heropend, onderdeel van de lijn Herzogenrath – Alsdorf – Stolberg, welke op 28 december 1984 voor het reizigersvervoer werd gesloten. Herzogenrath – Herzogenrath August Schmidt Platz is onderdeel van het euregionet, dat tot Heerlen reikt.

◆ Op 10 december vonden de eerste geslaagde proefritten op de lijn tussen Osnabrück-Hörne en Kloster-Oesede (onderdeel van de verbinding Osnabrück – Dissen-Bad Rothenfelde) plaats. Met een treinstel van de NordWestBahn werd gekeken of de beveiliging naar behoren functioneerde. Het was voor het eerst in twintig jaar dat hier weer personeel reden. Op 12 juni 2005 wordt de verbinding Osnabrück – Bielefeld in ere hersteld; thans wordt alleen maar tussen Bielefeld en Dissen-Bad Rothenfelde gereden. De exploitant zal de NWB zijn.

◆ Op 20 december begonnen de renovatiewerkzaamheden aan het schitterende stationsgebouw van Lübeck-Travemünde. In de zomer van 2005 moeten deze zijn afgerond. Er wordt 1,4 miljoen euro in het station gestoken.

◆ Op de verbinding Sonneberg – Eisfeld is midden december een nieuw soort beveiliging in dienst genomen. De 32 kilometer lange lijn, gepacht door de Thüringer Eisenbahn (ThE), is proeftraject voor de „Selbsttätigen Zugsicherungssysteme für Nebenbahnen“. Het systeem werkt met spoorbezetsmeldingen met behulp van assentellers en moet verhinderen dat een trein een bezette sectie binnenrijdt. Het systeem werd ontwikkeld nadat op de lijn Weimar – Kranichfeld in korte tijd twee keer een frontale botsing tussen reizigerstreinen op de vrije baan plaatsvond.

◆ Station Lensahn (aan de lijn Lübeck – Puttgarden) zal worden heropend, waarschijnlijk half april.

Materieel

◆ Baureihe 101: Loc 101 001 heeft de “fair feels good” reclame weer terug. De folie was van de loc verwijderd omdat men het idee had de 101 001 lang in de werkplaats te moeten houden en daarom wilde overijverige spoorwegbeambten een andere loc beplakken. Het werkplaatsbezoek van de 101 001 was echter niet meer dan regulier onderhoud. Een dure vergissing derhalve.

De voormalige MET-treinen, sinds de dienstregelingwissel in december onderweg tussen Keulen en Düsseldorf enerzijds en Berlijn anderzijds, worden omgeschilderd. De twee locomotieven, 101 130 en 131, worden in de bekende rode kleur geschilderd, de rijtuigen in het wit met een rode band. De eerste stam werd op 2 januari uit de dienst gehaald; de andere zou rond 15 januari volgen.

De ECTS-proeflocs 101 140 – 144 werden op 5 januari naar Leipzig gebracht. De locs zullen worden getest voor treinen uit de normale dienstregeling tussen Leipzig en Berlijn.

◆ Baureihe 103: Tot groot verdriet van allen die kermislocomotieven een warm hart toedragen, reed de verkeersrode 103 233 op 18 december voor het laatst op eigen kracht. De rit voerde van Keulen naar de dependance Koblenz-Lützel van het DB-museum. Een afgelopen revisietermijn maakte een einde aan het actieve leven van de nagejaagde machine. In Koblenz-Lützel maakt de 103 233, die in 1999 op kosten van modelspoorfabrikant Roco als enige van de serie 103 de

nieuwe DB-kleuren kreeg, de aldaar gehuisveste verzameling nog een stuk bonter. De laatste reizigerstrein die door de 103 233 werd getrokken was de Ex91618 van Keulen naar Berlijn; de volgende dag ging het met leeg materieel in de tegengestelde richting. Als extra'tje werd bij die rit museumloc E 10 121 meegenomen.

Verwarrende berichten op Internet waren er overigens de oorzaak van dat de 103 233 al op 12 december met opschriften in de trant van "Laatste rit" en "Adieu, ster van de rails" onderweg was van Erfurt naar Münster....

♦ Baureihe 110: Het aandeel van de "Kastenloks" wordt steeds kleiner. In december stelde het Bh München alleen al acht locs buiten dienst, waaronder de laatste Münchener "orientrode", de 110 229. München biedt nu onderdak aan de volgende 110-en: 110 114, 175, 178, 191, 197, 209, 210, 211, 223, 224, 230, 231, 233, 272, 292, 343, 344, 345, 347, 351 en 352, aangevuld met de 113 267, 268 und 309.

Ook buiten dienst gingen de 110 306 (de laatste blauw/beige 110 van Bh Stuttgart) en de 110 256, de enige "Kastenlok" met een doorlopende band ventilatieroosters op de zijanten.

♦ Baureihe 112: Voor de liefhebbers een overzicht welke depots de 112.1 huisvesten:

Berlin-Rummelsberg 112 101, 117-124, 133, 165, 182-187, 189
Rostock 112 102, 103, 114-116, 188

Cottbus 112 104-113, 190

Braunschweig 112 125-132

Köln-Deutzerfeld 112 134, 136-139, 155-159

Nürnberg 112 135, 146-148, 160-164, 166-181

Kiel 112 140-145, 149-154

De 112 101, 117 en 189 gaan binnen afzienbare tijd van Berlijn naar Rostock.

♦ Baureihe 120: De 120 153 en 120 160 zouden permanent ter beschikking zijn gesteld van DB-Systemtechnik Minden, maar deze berichten worden door andere bronnen weer tegensproken. Wel zeker is het dat locs die het einde van de revisietermijn hebben bereikt, geconserveerd terzijde gaan. DB Fernverkehr heeft op dit moment niet de financiële middelen de locs de noodzakelijke revisies te geven. De 120 152 staat sinds 19 december terzijde.

♦ Baureihe 139: De DB heeft de 139 133 en 139 177 overgedaan aan de particuliere goederenvervoerder Lokomotion. De locs kregen op de plaats van het DB-logo Lokomotion-bestickering. Het tweetal zal binnen afzienbare tijd een nieuwe beschildering krijgen; voor het ontwerp daarvan is een heuse stylistie ingehuurd.

♦ Baureihe 140: Het inzetgebied van de serie 140 krimpt steeds verder in. Rijden ze sinds de laatste dienstregelingwissel niet meer door naar Oostenrijk, vanaf maart verliezen ze de treinen met vloeibaar ijzer tussen Dillingen en Völklingen. De opvolgers mogen gerust opmerkelijk worden genoemd: elocs van SBB-Cargo.

♦ Baureihe 141: Nog zo'n serie waarover alleen maar kommer en kwel valt te melden is de 141. Medio december verliet de 141 366 de actieve dienst. Het was de laatste 141 van het Betriebshof (Bh) München. De 141 366 verwierf grote faam door de laatste maanden van 2004 baantjes te trekken tussen Murnau en Oberammergau, fanatiek nagejaagd door lieden met camera's op de buik. Alsof in de jaren daarvoor de 141 nooit tussen beide Zuid-Duitse plaatsen te zien was geweest! Enkele locomotieven kregen het tot eind december nog onverwacht druk toen bleek dat niet alle machinisten die op locs van het Bh Kiel rijden, met de opvolger 143 uit de voeten konden.

♦ Baureihe 146: De DB heeft acht elektrische locomotieven serie 146.2 besteld, die in het voorjaar van 2006 worden afgeleverd. De machines gaan in de deelstaat Beieren rijden.

In Frankfurt kwam op 17 december de 146 122 in dienst, als laatste van een serie van zes machines serie 146.1 voor dit depot.

♦ Baureihe 151: Nog een van vrolijkheid gespeend bericht: het lijkt erop dat in 2005 de eerste locs van de serie 151 volgens plan aan de kant gaan. Van 34 locs loopt de revisietermijn af, terwijl maar 26 151-en voor revisie in Dessau zijn aangemeld.

♦ Baureihe 171: In het vorige nummer schreven we al dat de laatste vertegenwoordigers van de serie 171 waren uitgediend. De 171 was de kleine serie locs speciaal gebouwd voor de met 25 kV geëlektrificeerde Rübelandbahn. Direct daarna staken de geruchten de kop op. Er zou belangstelling zijn van andere Railion-dochters om de locs in te zetten. Genoemd werd daarbij Denemarken, maar ook de in Nederland tot scheldwoord verheven Betuwelijin werd vaak gehoord! Uiteindelijk bleek in Roemenië een nieuwe eigenaar voor de locs te zijn gevonden, maar het ministerie van cultuur van de deelstaat Sachsen-Anhalt gooide roet in het eten. De 171 001 en 002 staan namelijk onder monumentenzorg. Kortom, dit verhaal zal ongetwijfeld in een van de volgende nummers worden vervolgd.

♦ Baureihe 181.2: De verhuizing van de serie 181.2 heeft geen positief effect gehad op deze locs. De 181 208, 220 en 221 werden eind november en begin december buiten dienst gesteld. Ook is de beslissing gevallen de pluklocs 181 216 (in Frankfurt) en 181 202 (in Dessau) definitief af te voeren. Het aantal dienstvaardige 181.2-en is hiermee op negentien gekomen.

♦ Baureihe 185: Loc 185 042 werd in december gebruikt voor machinistenopleiding in Oostenrijk. Het aandeel van de 185 voor goederentreinen in Oostenrijk zal vanaf februari 2005 aanmerkelijk toenemen. Om losse ritten uit te sparen was de 185 042 voor normale treinen te zien tussen Linz en Passau; logischerwijs waren dit reizigerstreinen.

♦ Baureihe 203: De eerste locomotieven serie 203 in de rangeerdienst in en rond Nürnberg Hbf zijn inmiddels aan het werk. Het gaat daarbij om de van Alstom Stendal gehuurde 202 001, 203 001, 004 en 005 alsmede de 0505 van Rail Center Nürnberg. Op dit moment zijn de 203 111 – 115, de definitieve locs voor Nürnberg en toekomstig eigendom van DB, in Stendal in behandeling.

♦ Baureihe 212: Ook over de diesellocomotieven is deze maand niets dan ellende te melden. De laatste tien locomotieven serie 212 werden door Railion op 31 december buiten dienst gesteld. In Würzburg wordt de 212 vervangen door de serie 204.

♦ Baureihe 215.9: DB Autozug is voornemens de serie 215.9, trekkkrachten voor de autotreinen tussen Niebüll en Westerland (Sylt), vanaf 2007 te vervangen. Van de 215.9 rijden veertien locs op deze verbinding, meestal in dubbeltractie. Om te kunnen beoordelen wat de meest geschikte opvolger is, reed de overwegend grijze Blue Tiger 330090 van de Osthannoversche Eisenbahn tussen 6 en 9 januari een aantal proefritten.

♦ Baureihe 218: Als alles volgens plan is verlopen is de blauwe 218 473 op 7 of 8 januari buiten dienst gesteld. Deze loc kreeg in 1997 haar speciale beschildering – door Märklin betaald – om als trekkkracht te fungeren voor de treinen naar de König Ludwig II-musical, die reden onder de vlag van de inmiddels ter ziele zijnde Eisenbahn- und Sonderwagen-Betriebsgesellschaft uit Augsburg.

De 218 473 reed de laatste maanden vanuit Bh Stendal en trok massa's spoorwegliefhebbers. DB Regio zag zich daarom genoodzaakt eind vorig jaar de loc enige tijd buiten dienst te stellen, omdat de dienstindelingen van het depot teveel telefoontjes kregen van mensen die wilden weten in welke omloop de machine zat. Ook veroorzaakten roekeloze fotografen veel ergernis bij het DB-personeel. Na wat waarschuwingen op Inter-

net-sites werd de loc weer in dienst gesteld. Overigens is het uw correspondent niet helemaal duidelijk of de terzijdestelling het definitieve einde van de loc betekent, of dat de machine voor een grote revisie (en dan ongetwijfeld in combinatie met een verfrissende schilderbeurt in het rood) naar Bremen gaat.

♦ Baureihe 232: de 232 297 en 313 verlieten als laatste vertegenwoordigers van de Ludmilla in het neurote DB-schema de actieve dienst.

♦ Baureihe 296: Na enkele vreemde voorvallen met radiografisch bestuurd heuvelen, heeft het EBA verordonneerd dat de serie 296 niet meer ingezet mag worden zonder man op de bok. De 296 is een ombouw uit de serie 290.

♦ Baureihe 411: De zes treinstellen van de tweede bouwserie van de ICE-T 411, die een beperkte toelating hebben gekregen van het EBA, zijn de 1151, 1152, 1154 – 1157. De DB heeft aangekondigd treinstellen van deze vervolgserie pas te willen betalen als van een betrouwbare inzet sprake is. De 28 treinstellen moeten 420 miljoen euro kosten. Blijkbaar heeft de DB lering getrokken uit het verleden, toen nieuw materieel niet voldeed aan de gestelde eisen. Het debacle met de ICE TD-treinstellen heeft dus wel indruk gemaakt!

♦ Baureihe 426: Treinstel 426 011, zwaar beschadigd bij de frontale aanrijding met loc 752 001 (120 001) op 21 april 2004 bij Süßen, werd met terugwerkende kracht op 14 oktober 2004 afgevoerd.

Zeven dieseltreinstellen serie 624 krijgen een tweede leven in Polen. Als alles volgens plan verloopt gaan de eerste treinstellen op 7 februari rijden tussen Kołobrzeg en Goleniów, nabij Szczecin (Stettin). Verder zullen de stellen verschijnen tussen Runow en Szczecinek en in de omgeving van Darowa.

♦ Baureihe 628.0: Op vrijdag 7 januari reed treinstel 628 008 – 628 018 tussen Kempten en Ehrwald Zugspitzbahn haar laatste meters en dat betekende het einde van de serie 628.0.

Privatbahnen

♦ De **Angeln Bahn** heeft bij het gerechtshof in Flensburg het faillissement aangevraagd. De Angeln Bahn werkte nauw samen met de Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG (NVAG) en FLEX, beide al enige tijd ter ziele. Voor de NVAG werden goederentreinen gereden tussen Flensburg en Kappeln, voor FLEX voerde Angeln Bahn rangeerwerkzaamheden uit. Met de Nord-Ostbahn heeft Angeln Bahn een contract voor wat rangeerwerk tot en met september van dit jaar.

De ritten op de museumlijn tussen Kappeln en Süderbrarup worden op de licentie van Angeln Bahn gereden; het is nog niet bekend wat voor consequenties het faillissement hiervoor heeft. Angeln Bahn heeft vier locomotieven: drie van het Oost-type V 60 en een Oost-V 200.

♦ De vier Talent-treinstellen van de **Dortmund Märkische Eisenbahn (DME)**, tot en met 11 december 2004 actief tussen Dortmund en Lüdenscheid) zijn verkocht aan Angel Trains. Drie treinstellen zijn in januari overgedragen, de vierde volgt halverwege dit jaar. De laatste raakte in de zomer van 2004 bij een aanrijding beschadigd en wordt eerst hersteld.

♦ Op 11 december 2004 werd de door de **Hohenzollerische Landesbahn (HzL)** geëxploiteerde Ringzug via Immendingen naar Zollaus-Blumberg verlengd.

♦ Diesellocs van het type V 180 van de **Mitteldeutsche Eisenbahngesellschaft (MEG)** hebben vanuit Saalfeld het houtvervoer op de lijn naar Lobenstein overgenomen van de Railion-locs serie V 90, die niet geschikt bleken voor deze treinen. De inzet van de serie 232 is uitgesloten vanwege de hoge asdruk van deze machines. Railion doet nu dus feitelijk een beroep op machines die zij alweer bijna tien jaar zelf heeft afgedankt.

♦ De **Osthannoverschen Eisenbahnen (OHE)** heeft haar eerste elektrisch loc in dienst gesteld. Het is de 185 534, die via Angel Trains is gehuurd. De loc gaat containertreinen rij-

den tussen Hamburg-Waltershof en Ingolstadt/Nürnberg. De machine zal onderhoud krijgen in de werkplaats Uelzen, waar ook het materieel van metronom in onderhoud is.

♦ De RegioSprinters 6.009.1, 6.010.1 en 6.016.1 van de **Rurtalbahn** (vroeger Dürener Kreisbahn) rijden vanaf 8 december 2004 op de Münstergalbahn (Bad Krozingen - Staufen - Münster), die door de Südwestdeutsche Verkehrs-AG (SWEG) wordt geëxploiteerd. Vermoedelijk duurt het gastoptreden van het drietal tot april 2005. Op deze manier worden drie RegioShuttles vrijgemaakt, die tijdelijk tussen Freudenstadt en Hausach rijden (Ortenau-S-Bahn).

♦ **Spitzke Logistik** heeft tussen midden en eind december 2004 10.000 ton cokes van Düsseldorf naar Passau vervoerd. In Passau nam de Oostenrijkse spoorwegmaatschappij ÖBB de treinen over om ze naar Voest Alpine in Linz te brengen. Spitzke heeft de smaak blijkbaar te pakken gekregen en kondigde aan in 2005 meer activiteiten op het gebied van goederenvervoer te willen ontplooiën.

ENGELAND

Al jaren is men bezig met de bouw van een grote nieuwe museum stoomlocomotief serie A1 (2C1) Tornado. Het frame is klaar, maar niemand in Engeland wilde de ketel bouwen. Dat gebeurt nu in Meiningen.

Virgin Trains, de exploitant van de Westkust hoofdlijn, heeft nu 53 pendolino's in dienst. Zij vervangen Englands laatste getrokken reizigerstreinen in de IC-dienst, namelijk Londen-Birmingham-Manchester en Liverpool. Glasgow volgt later.

Eurostar: tien jaar. 59 miljoen passagiers tot heden. Geschat waren er 150 tot 200 miljoen (!!). In 2007 is men in Engeland klaar met de lijn tot London St. Pancras: dan gaat alles hierheen en is Waterloo Station als eindpunt voor Eurostar weer exit. Marktaandeel van Parijs-Londen bedraagt 68%, van Brussel-Londen 63%.

FRANKRIJK

SNCF

Elektrische locomotieven

• Het einde van deze zesassige reuzen serie 6500 komt met rasse schreden naderbij. Met ingang van de dienstregeling 2005 werden maar liefst 37 exemplaren aan de kant gezet: 6501-6505, 6507, 6509-6511, 6513, 6517, 6520, 6529, 6530, 6533, 6535, 6537, 6539, 6540, 6542, 6544, 6546, 6548, 6552, 6555, 6556, 6560, 6562-6564, 6566, 6568, 6570, 6572, 6573, 6576 en 6577. De achttien nog resterende 6500-en zijn verdeeld over goederenvervoerder FRET (6528, 6536, 6550, 6553, 6554, 6565, 6569, 6571, 6574, 6578) en regionale reizigersvervoerder TER (6534, 6545, 6549, 6551, 6558, 6559, 6561 en 6575. In juni moeten de tien FRET-locs ook aan de kant.

• Volgens een andere bron komen de 6502, 6505, 6533, 6537, 6556, 6562, 6563, 6564, 6576 en 6577 nog voor in het materieelbestand, maar of dit een administratieve achterstand of een herroeping van hun afvoer is hopen we volgende keer te melden.

• Hoogstwaarschijnlijk voor de laatste keer worden 6500-en met dubbeldeksstammen ingezet in het extra wintersportverkeer tussen Lyon en Modane.

• Verder werden sinds onze laatste opgave de 8174, 8187, 8212, 8257, 8545, 8548, 8721, 8732, 8737, 8784, 9624, 9627, 9629, 9632, 9633, 9639, 16001, 16566-16568, 16684, 20205, 20213, 25112, 25156, 25159, 25163, 25168, 25187, 25211, 25219, 25230, 25231, 25501, 25503, 25505, 25506, 25508, 25511, 25520, 25529, 25531, 25535, 25537, 25556, 25559, 25561, 25568, 25569 en 25573 afgevoerd.

• Het aantal resterende BB-8100'en daalde hiermee van zeven tot slechts drie locs. Dit is het gevolg van het opheffen van de reservediensten voor de locs van Avignon. De resterende drie locs doen dienst voor infra vanuit hetzelfde depot. Ook de

serie 8700 gaat nu hard achteruit: er resteren er nog slechts twaalf. Van de meersysteemlocomotieven serie 20200 is inmiddels minder dan de helft over: nog zes van de oorspronkelijk dertien. De afvoer van loc 16001 was het gevolg van de spectaculaire ontsporing eerder in 2004.

- Nieuw afgeleverd werden de 20700-en tot en met de 27135.

Diesellocomotieven

- Net als vorig jaar werd op het einde van het jaar in één klap een hele vloot 63000-en/63500-en afgevoerd, die vaak al in de loop van het jaar aan de kant gegaan waren. Van de 63000-en betrof het de 63003-63005, 63010, 63037, 63082, 63100, 63107, 63108, 63111, 63116, 63122, 63144, 63151, 63152, 63216 en 63241, van de 63500-en Eurofima-loc 63421 en de 63520, 63541, 63545, 63551, 63556, 63570, 63602, 63611, 63614, 63615, 63625, 63638, 63643, 63649, 63653, 63657, 63682, 63685, 63703, 63704, 63716, 63764, 63778, 63791, 63807, 63885, 64026 en 64065. Van de ooit 250 telgende serie 63000 resteren nog slechts 34 exemplaren. Ook het bestand 63500-en gaat de laatste jaren hard achteruit, hoewel er altijd nog een kleine 500 in dienst zijn.

- Eenzelfde actie geschiedde bij de 66000-en. Nu er geen verbouwingen meer zijn tot rangeerloc en er schijnbaar alleen 66400-en geremotoriseerd worden, kunnen de eerste bouwseries 66000-en aan de kant. Het betreft de 66006, 66034, 66070, 66072, 66088, 66097, 66104, 66120, 66182 en 66186.

- Ook gingen aan de kant sinds onze vorige opgave: 67033, 67062, 68051, 68068, 68518, 68519, 86526 en 72007. Laatstgenoemde stond al lang buiten dienst na zware schade, na door een stootjuk en van een talud afgereden te zijn. Van de serie 67000 zijn er nog zes in dienst en net als bij de 8100-en zijn enkel nog voor infra locs van deze serie in gebruik.

- Op het laatste moment is besloten de nieuw geplande diensten van 72000-en vanuit depot Chambéry toch te rijden met de 72000-en van Nevers, zodat er geen van deze locs overgeplaatst hoeven te worden. Wat wel doorging, was de inzet van 72000-en in het spitsverkeer naar Les Sables d'Olonne (u weet wel, van de TGV Vendée). Eén van de locs die daar rijdt, is de weer in dienst gestelde 72044. Meer hierover was te lezen in onze vorige editie. De loc is, zoals daar aangegeven, inderdaad nog van VFE. Van de andere daar genoemde locs is de 72053 naar TER gegaan.

Treinstellen

- Uiteraard werden de laatste resterende turbostellen na het beëindigen van hun inzet per 12 december aan de kant gezet: T2002, 2013, 2014, 2021, 2022, 2033-2036 en 2049.

- Ook afgevoerd sinds onze laatste opgave: X 2801

- Nieuw in dienst kwamen de elektrische treinstellen van de serie Z 24500 tot en met de Z 24547/24548 en de Z 26500 tot en met de Z 26517/26518. De bimodale B 81500 groeide tot 15 stuks (B 81529/81530) en de dieselstellen serie X 76500 tot en met de X 76545/76546 en de X 75553/76554 en X 76555/76556. Ook TGV-Duplex 269 kwam in dienst.

- Opnieuw werd een deel van de optie op nieuwe AGC-stellen in een bestelling omgezet. Na de eerste 192 stellen en opties op respectievelijk 73 en 14 extra stellen, zullen nu opnieuw 100 stellen geleverd worden. Uiteindelijk zijn er nu 379 besteld (die in 2009 allemaal geleverd moeten zijn) en het is nog steeds de bedoeling dat dit er uiteindelijk 500 worden.

Kort nieuws

- Zoals gebruikelijk werd er weer gestaakt bij de SNCF, ditmaal in de periode rond de dienstregelingwisseling en wel te Amiens en Lille.

LUXEMBURG

Voor de legendarische locomotieven serie 3600 zit het erop. De Luxemburgse krokodillen gingen met ingang van de winterdienst 2004-2005 aan de kant nadat de Fransen het groene licht hadden gegeven voor de lokmotieven serie 4000. Op de eerste werkdag van de winterdienst reed locomotief 3603 met drie nieuwe dubbelsdeksrijtuigen een slag Luxemburg –

Esch sur Alzette - Athus. Als representant zal de 3608 als rijvaardige locomotief worden bewaard. Wat ook voorbij is, is het rijden met dubbelsdeksrijtuigen door de leaselocs serie 185, ze zijn met ingang van de winterdienst uitsluitend in de goederdienst te vinden. Ze zullen, zodra er genoeg locomotieven serie 4000 zijn afgeleverd, eind december waren er 13, teruggaan naar hun eigenaar Angel Trains.

ZWITSERLAND

De nieuwe lagevloerstuurstandrijtuigen ABt 121-123 van de **Appenzellerbahn** kwamen inmiddels alle in dienst. Ze worden ingezet op de lijn St. Gallen – Appenzell.

De **Dampfbahn Furka Bergstrecke** heeft van SBB Brünig tandrad rangeerlocomotor Tmh 985 overgenomen. Tijdens de winterperiode wordt de loc aangepast, zoals ombouw naar tandradstelsysteem Abt, buffers à la MGB/RhB en beremming naar DFB normen. Het gedeelte Oberwald – Gletsch werd van begroeiing ontdaan en vóór Gletsch berijdbaar gemaakt voor werktreinen. De aansluiting met de MGB is onderwerp van studie, die nog al wat voeten in de aarde heeft.

De **Ferrovie Autolinee Regionale Ticinesi** heeft samen met de Italiaanse SIFF drie driedelige panoramatreinen bij de Italiaanse Officine ferroviarie Veronesi geplaatst. De nieuwe treinstellen ABe 8/12 bestaan uit twee motorrijtuigen en een tussenrijtuig. Ze kunnen op eenvoudige wijze geformeerd worden tot ABe 8/8, tweedelig, of als ABe 8/16, vierdelig treinstel.

De historische lokomotief Ae 6/8 205 van de **Lötschbergbahn** werd met een ernstig defect uit dienst genomen. De huurlocs 185 525 – 527 keerden per half november 2004 terug naar eigenaar Angel Trains. Buiten dienst gesteld materieel voor sloop wordt tijdelijk opgesteld in Heustrich. De autotreinen door de Lötschbergtunnel rijden van 06.00 uur tot 22.00 een halfuursdienst, daarna elk uur tegen een, per half december 2004, iets voordeliger tarief.

Zonder veel ophef en feestelijkheden heeft de **Chemin de Fer Nyon – St.Cergue – Morez** in 2004 een nieuw ondergronds traject in Nyon in gebruik genomen. Het heeft veertig jaar geduurd voordat de plannen werden gerealiseerd. Het stationsplein werd opnieuw ingericht, daar het ondergrondse eindpunt aan de andere zijde van de SBB spoorlijn werd geprojecteerd. Het ondergrondse station kent drie kopsporen. Door de krappe financiële situatie van het kanton Waadt is het project sober uitgevoerd tot een bedrag van 20 miljoen Zw.Fr. Het nieuwe ondergrondse station wordt vanuit St. Cergue bediend.

Door het **Regionalverkeer Bern Solothurn** werden eind oktober 2004 in Oberzollikofen de laatste spoorwerkzaamheden verricht voor het doorgaande dubbelspoor tuseen Worblaufen en Zollikofen. Hier werd de nieuwe voetgangerstunnel geopend, zodat ruim op tijd de geplande ombouw werd afgesloten. De nieuwe beveiliging kwam begin september 2004 in dienst. De halte Bern Felsenau is op grond van veranderde veiligheidsinzichten gewijzigd. Hier werd de voetgangerstunnel door een loopbrug vervangen.

Het **Regionalverkeer Mittelland** nam in Oberrurg en Hasle-Rüegsau de vernieuwde perrons in gebruik, die door de komst van de GTW werden verhoogd. De houtsnippertrein vanuit Bulle, die ten behoeve van een plaatselijke zagerij naar de cellulosefabriek in Luterbach –Attisholz rijdt, vindt plaats met 80m3 wisselcontainers, die als wagonladingstrein "woodpecker" werd ingelegd. Gereden wordt met een locomotief Re 4/4 436 en tweedelige zesassige wagens type Sggmrs. De trein rijdt twee keer per week en wordt gereden door TPF machinisten daar SBB-Cargo geen belangstelling toonde.

De thyristorlocomotieven Ge 4/4 II 611-633 van de **Rhätische Bahn** krijgen tot 2008 een nieuwe, door Siemens geleverde, microprocessor type Leittechnik. De planning op middellange termijn voorziet in de aanschaf van driedelige tweesysteem gelede treinstellen (gelijkstroom/wisselstroom) voor zowel het stamnet als de Bernialijn. Vanwege de bouwwerkzaamheden op het stationsplein in Chur was er van 8 t/m 12

november 2004 geen treinverkeer mogelijk naar Arosa, Tot depôt Sand reden bussen.

De toelating van de nieuwe lokomotieven Re 4/4 474 en Re 4/4 484 in Italië van de **Schweizerische Bundesbahn** werd door het Bundesamt für Verkehr met ingang van 3 november 2004 toegekend. Deze heeft de eerder ingevoerde starre dienstregeling Luino – Basel verlengd naar Köln. Hierdoor komen de loks Re 482 in Aachen West, waar ze de goederentreinen richting België opdrukken tot de Gemmenicher tunnel. Voor de suikerbietencampagne werden wagens type Eaos van de DB, Fs en ZSR gehuurd. De steenslagtreinen die rijden door uitgebroken gesteente van de AlpTransit Gotthard bereiken met negen dagelijkse treinen een hoogtepunt. Ze rijden naar Affoltern am Albis en Flüelen. De vijf rangeerloks Am 843 voor de persoonsdienst werden overgedragen aan SBB-Cargo. Vanaf 18 november 2004 werden de EWIII pendeltreinen in een week verwisseld voor pendeltreinen EWIV waardoor in de ochtendspits een verhoogd comfort wordt aangeboden in de regio Zürich op trajecten waar ze eerder nog niet kwamen. Voor het eerst deze winter rijdt een wintersporttrein Hamburg – Bourg St. Maurice via Genève, zodat dit station voor het eerst een doorgaande internationale wintersporttrein heeft. Op verzoek van het kanton Jura zal de spoorlijn Boncourt – Delle in 2006 weer in dienst worden gesteld voor reizigerstreinen. Het nieuwe dubbelsporige traject Salgesch – Leuk werd tijdens de feestelijke ingebruikname priesterlijk ingewijd.

De **Südostbahn** vervangt midden 2005 de brug tussen St. Gallen – St. Gallen Haggen over de SBB spoorlijn naar Gosau. Deze nog uit de BT tijd stammende brug werd in een aantal nachten met hydraulische persen 45 cm. omhoog gebracht vanwege het grotere omgrenzingsprofiel om de nieuwe brug ter plaatse te kunnen inschuiven. De 22 motorwagens en stuurstandrijtuigen, de 38 tweede klas rijtuigen en eerste klas rijtuig "Bodan" rijden sinds de winterdienst rookvrij. Alleen in de Voralpenexpress mag worden gerookt. Een aantal treinen Einsiedeln – Biberbrugg wordt gereden met materieel van de S13 Wädenswil – Einsiedeln, waardoor het ex RM treinstel in december werkloos werd.

In Hergiswil heeft de **Zentralbahn** goederenspoor 4 geschikt gemaakt als perronspoor, daar met ingang van de nieuwe dienst er meerdere malen per dag 4 treinen in het station aanwezig zullen zijn. Tevens werd de Domino beveiliging type 55 vervangen door type 67, waardoor de hele spoorlijn vanuit Meiringen kan worden bediend. Het eerste treinstel type Spatz, ABe 8/16 130 001, kwam eind oktober, half november gevolgd door een tweede treinstel. De overige treinstellen volgen tot augustus 2005. Van 2 t/m 19 november 2004 was het bergtraject Giswil – Meiringen buiten dienst voor noodzakelijk onderhoud en vernieuwing. Tegelijkertijd kregen de beide restauratierijtuigen een revisie. Minibars in de treinen dienden als vervanging.

VIDEO'S

Eisenbahn Video-Kurier 62 met als hoofdonderwerpen stoom in de winter in Thüringen en activiteiten bij de industriële in Mansfeld (ex-DDR), waar een klein stukje van het vroegere 95 km. lange net is overgebleven. Verder onder andere 23 071 bij de VSM, de langste tramlijn ter wereld in Dresden (een rit van 2 uur!), veel actueel BahnNews en een korte terugblik op de 65¹⁰ van de DB. Een uur voor € 15,50 te bestellen onder nummer 5262.

Die Baurreihe 23. (eveneens van **Eisenbahn Kurier**) Tussen 1951 en 1959 werd de laatste grote stoomlocserie van de DB gebouwd. Het waren er 105. In 1975 ging de laatste op stal. U ziet de bedrijfsvaardige museumlocs maar vooral de normale dienst bij DB. Ze waren actief rond Keulen, in het Saargebied en in het midden van het land: in Würzburg, Lauda en Craillsheim. Deze 3 punten waren tot het laatst actief. Er is ook een stukje over de DR 23 (later BR 35) en er zijn ook wat mooie Nederlandse opnamen. In totaal zijn 8 machines bewaard waarvan drie in ons land. 50 minuten, € 15,50, bestelnr. 5390.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar karelbocht@yahoo.de

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst
8227	10-01	9427	9406 14-12 8739 16-12
			9480 23-12 9406 16-12
			8740 23-12 9480 27-12
			8740 27-12

De ontbrekende bestickering van de 8227 werd in Onnen gecompeteerd voor vertrek naar Aken. Op 22-12 was het stel als 89161 naar Onnen gebracht. Tijdens de proefritten op 01-12, waarbij tussen Leiden en Den Haag 160 km/h gereden werd, lag de tweede stroomafnemer vastgebonden. Welhaast symbolisch was de overbrenging van de 8227 op 09-01. Het stel reed als trein 82201 Onnen – Sittard door het Spoorwegmuseum, juist op de dag dat Mat '46-stel 273 drie retourslagen reed tussen Utrecht Centraal en het museum. Nieuwsgierigen konden die dag een voorproefje nemen van het nieuwe museum. De 8227 werd op 10-01 door de 6409 naar Aken gesleept.

De kerstritten met VIRM-en (blz. 296) werden ook op 18-12 gehouden. Ditmaal werd alleen een rit van Alkmaar naar Valkenburg gemaakt. De 8736 reed – in plaats van twee VIRM-zesjes – de rit naar het zuiden en terug. Op de heenweg ontstond door een seinstoring bij Sittard dertig minuten vertraging.

De problemen met de stroomafnemers van VIRM bleken nog niet voorbij. Op 19-12 bleef een gedeelte van de stroomafnemer van stel 8628 tussen Etten-Leur en Roosendaal in de bovenleiding achter, waarna de stroomafnemer van de achteropkomende 874 (samen met 831 als 3640 onderweg) beschadigd werd. Kon die na het opzetten van een andere stroomafnemer zijn weg vervolgen, de 8628 strandde in Breda.

Op 27-12 verloor de 8715 als voorste stel van trein 2519 even voor Dordrecht een stroomafnemer. Het stel kwam na enkele noodreparaties als 89239 naar OB Leidschendam. De achteroplopende 8727 kon in dienst blijven, reed als 89231 naar de Binckhorst en startte daar in 2547.

Diezelfde dag strandde de 8658 als 2126 in Kruijningen-Yerseke, nadat de stroomafnemer tussen kilometer 42.8 en 42.4 in de bovenleiding was achtergebleven.

Eveneens op 27-12 werd de 821 in Eindhoven opgeheven, omdat de stroomafnemer van 8641 defect was. Tegen trein 834 werd gereden door de 806, 817, 867 en 825, die de dienst van de VIRM-en uitreden tot en met 873. Op 28-12 werden zij na 822 en 935 in Amsterdam uitgewisseld door de 8730, die vanaf 's-Hertogenbosch werd vergezeld door de 9402. De 8730 werd in Eindhoven achtergelaten, omdat van vier bakken de verwarming defect was. De 9402 reed vervolgens solo de 935 en 948 weer terug naar Eindhoven. Daar werd de storingsvrije 8659 bijgeplaatst.

Of het met de problemen van de afgelopen maanden te maken heeft, is onbekend, maar de 9504 maakte op 12-, 13- en 14-01 stroomafnemerproefritten. Op woensdag 12-01 ging het stel, met een camera op het dak die de bewegingen van de stroomafnemer registreerde, vanuit OB Amsterdam op weg naar Vlissingen en terug. Aansluitend werd een slag Dordrecht gereden. De volgende dag werden slagen gemaakt naar – in volgorde van opkomst – Den Helder, Alkmaar, Rotterdam Noord Goederen, Oudewater, Den Haag Centraal, Gouda Goverwelle en Den Haag HS. Op 15-01 stond een aantal ritten tussen Leiden en Dordrecht op het programma.

De 9417 werd op 21- en 22-12 voor herstel van schade

naar Tilburg gebracht. Op 22-12 reed het stel als 89139 van OB Amsterdam naar Tilburg.

- Dagelijks treden storingen op aan met name de deuren van VIRM. In veel gevallen kunnen de treinen met enige vertraging hun weg vervolgen, maar nog te vaak raken ze ernstig vertraagd of moeten worden opgeheven. Veelvuldig biedt het afsluiten van een defecte deur geen soelaas, omdat dan alsnog de groene meldlamp "deuren dicht" niet gaat branden. In dat geval mogen geen reizigers meer worden vervoerd en dient de trein te worden leeggemaakt. De 8709 – een dag tevoren door RB Tilburg afgeleverd na herstel van brandschade – liet op 23-12 letterlijk van zich horen, toen hij als achterste stel van 3029 met deurproblemen te kampen kreeg. De zogenaamde A- (veiligheids)- storing veroorzaakt een pieptoon in het diagnosesysteem. De 8709 werd in Utrecht afgekoppeld. Heel bont maakte de 9420 het, die op 22-12 (als 2032) en 23-12 (als 2020) in Gouda bleef staan met een weigerende deur 24 (en daardoor ook de weg versperde voor de erachter staande treinen naar Rotterdam). De 2032 moest op 22-12 worden opgeheven en leeg naar Den Haag rijden; op 23-12 wisten de machinist en een toevallig aanwezige storingsmonteur het defect wél te verhelpen.
- De 9480 en 8740 maakten de afleveringsproefrit naar Den Haag HS op 27-12 gezamenlijk en dat was maar goed ook, want de compressor van de 9480 was defect. Diezelfde dag kwamen beide stellen beschikbaar voor inzet en 's middags viel de 8740 in voor de DDM-stam met Bvk 26-37 106 en loc 1857, waarvan een schuifje versleten was. De stam bleef de rest van de dag in die dienst lopen en kwam 's avonds naar Utrecht voor 3012 op 28-12. De 9480 kwam op 07-01 vanuit Zwolle in dienst als 3683, in de dienst van een VIRM-6.

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst
		2960	14-12
		2964	12-01

- De 2949 kwam op 18-12 naar de Haagse Binckhorst ten behoeve van instructie aan machinisten. De 2960 werd na aflevering eerst enige tijd gebruikt voor instructie aan NedTrainpersoneel in Leidschendam.
- Met ingang van 05-04 zullen de eerste verbouwde Sprinters gaan rijden op de Hoekse Lijn in de series 4100 en 4200. Het is de bedoeling ook de beide tweewagenstellen die de SpitsPendels serie 14100 rijden, in juni te vervangen door SGMm. De vrijkomende tweetjes zouden de dienst op de Hofpleinlijn kunnen gaan versterken, als vanaf april de sneltreinen (13500) nog slechts rijden tussen Den Haag en Pijnacker v.v.
- Hoewel de herfst reeds voorbij is, bereikte ons nog het bericht dat de remschijven van de Sprintertweetjes gedurende de maanden dat zij niet ondersteund werden door de ED-rem, waren vervangen door een sterker type. Inmiddels remmen de Sprinters weer elektrodynamisch.
- De instelling van de automatische deuren van de SGM-tweewagenstellen wordt gewijzigd. Reizigers en personeel storen zich aan de huidige configuratie, waarbij de deuren na tien seconden dichtgaan. Die tijd wordt nu gewijzigd naar 60 seconden. Het komt daarmee hopelijk niet meer voor dat een machinist abusievelijk wegrijdt zonder een centraal sluitcommando gegeven te hebben. De deuren zijn dan tot 5 km/h niet vergrendeld. Hoewel het nieuwe deursysteem een akoestisch signaal voortbrengt als de deurvergrendeling boven de 5 km/h niet aanwezig is (en de deuren dan ook niet geopend kunnen worden), is het wel vervelend.
- Het aantal beschikbare "oude" Sprinterdriewagenstellen neemt langzaam af, terwijl er van de verbouwde treinstellen juist ruim voldoende zijn. Omdat nog niet al het rijdend personeel is geschoold voor SGMm, is vervanging door de "vaflips" niet zonder meer mogelijk. Op 11- en 12-01 deed het tekort zich in de zuidelijke Randstad danig voelen. In Rotterdam

moest op 11-01 de 948 in de dienst van een drietje in de treinserie 9700 worden ingezet. In Den Haag was de 4071 over, die in de stoptreinserie 9800 verscheen. De in Rotterdam overstaande 4202 kwam eveneens naar Den Haag, om daar 9833 te worden (9816 kon niet worden gesplitst, omdat het slechts één SGM-3 was). In 6306 werd de 2010 ingezet, zodat op de terugweg vanuit Haarlem als 6327 een Sprintertwee en een –drie gecombineerd reden. De vanuit Leidschendam komende 9819 (79819) reed met slechts twee in plaats van drie drietjes. Op 12-01 waren het de 4077 en 4063 die een groot deel van de dag beide in de serie 9800 reden. OB Leidschendam wist in de morgen van 12-01 nog net op tijd twee SGMmen te af te leveren, zodat twee "oude" Sprinters die in Noord-Holland in de 4800 reden, voor aanvang van de dienst konden worden uitgewisseld met de nieuwe stellen. Op 13-01 was het nog niet veel beter: de 2010 en 2013 verschenen in de 6306; de 4217 startte in 9821 naar Goverwelle.

Mat '64

- Op 16-12 sleepte de Plan V's 403, 415 en 412 van Hengelo naar Maastricht.
- Halverwege december zijn de 423 en 481 van Onderhoudsbedrijf Maastricht naar de sloper gebracht.
- Met, zoals gebruikelijk, aan weerszijden van de treinstellen twee sets van twee blauwe ONE-rijtuigen, bracht de 6469 op 22-12 de 431 en 433 van Hengelo naar Maastricht.

ICM

- De opening van Almere Oostvaarders (blz. 297), vond op 18-12 alsnog plaats, maar dreigde zonder de 4241 te geschieden. Voor de slag 4633/4634 zou het stel als 814633 van Hoofddorp Opstel naar Amsterdam gebracht worden en nadien als 814634 weer naar Hoofddorp terugkeren. Door communicatiefouten was de 4241 in de 727 naar Groningen terecht gekomen. Enkele wakkere spoor mannen regelden het treinstel in Amersfoort uit de dienst en stuurden het als 89148 naar Amsterdam. De 727 moest het met één ICM-drietje doen; de treinen 10727 en 10540 werden door de 473, 869 en 446 verzekerd. Na terugkomst uit Almere spoedde de 4241 zich als 89132 naar Hoofddorp.
- De op 11-12 in Groningen beschadigde 4071 en 4081 (blz. 299) konden in de daarop volgende week in dienst terugkeren.
- De ombouw van AB 4007 tot AB 4044 is een langdurig karwei. De prognose voor aflevering is verschoven naar week 32 van 2005. Aan ander herstelwerk wordt thans voorrang gegeven.
- De melding op blz. 296 over de overbrenging van de 402 en 4002 bleek niet helemaal juist. De 4002 werd op 06-12 tot Amersfoort gesleept, waarna het transport van de 402 op 08-12 daar een tussenstop maakte om de ICM op te pikken. De stellen kwamen dus gecombineerd naar Maastricht.
- De 4001 blijkt al sinds 26-10 op het voormalige Akzoterrein "De Kleefse Waard" te staan.
- De nieuwe compressoren voor ICM (blz. 297) zijn schroefcompressoren die op laagspanning draaien en van stroom voorzien worden door een eigen statische omzetter. Ze worden op dezelfde plaats als de oude zuigercompressor gemonteerd, dus onder de sB(F)k. Met de installaties zullen proeven gedaan worden met het zuiveren van het water dat bij het comprimeren van lucht ontstaat. In de huidige situatie wordt het met olierestjes vervuilde water nog onbehandeld op de baan geloosd.

Plan U

- Op 15-12 kwamen de Plan U's 114 en 119 van Zwolle naar Amersfoort als 89007. De 119 is nog steeds rijvaardig om aan potentiële kopers te kunnen tonen.

Plan E/L

- De plannen om met de Df-fietsenrijtuigen een tentoonstellingstrein te formeren, worden niet uitgevoerd. De rijtuigen worden afgevoerd. Drie stuks, de 92-37 002, 006 en 008 zijn overgenomen door de stichting Historisch Dieselmaterieel en op 29-12 door ACTS-loc 506 van Maastricht naar de Kijfhoek gebracht.
- Loc 1757 kwam op 27-12 als 82450 naar Maastricht, pikte daar Df 92-37 007 op en bracht deze als 800450 naar Revisiebedrijf Tilburg. Het rijtuig is voor het Spoorwegmuseum bestemd. In de nacht van 28-12 kwam de loc met de Df en de Kameel als 800451 naar Haarlem. Het plan om de 1302 eveneens mee te nemen, ging te elfder ure niet door toen de 1302 defect bleek en niet uit Arnhem overgebracht kon worden. In Haarlem werden de Df en de DE 20 achtergelaten, waarna de 1757 naar de Watergraafsmeer reed (800452).
- De overgebleven vier rijtuigen, de 92-37 001, 003, 004 en 005 kwamen op 06-01 achter de 711 naar de sloper in de Maastrichtse Beatrixhaven.

DDM/DD-AR

- Bv(f) 26-37 507 werd op 12-10 in Onderhoudsbedrijf Maastricht aangepast voor trekduwverkeer met de locs serie 1700. Op 08-12 bleek echter dat het rijtuig de stuurcommando's omdraaide (achteruit werd vooruit en andersom), reden om de DDM op 09-12 OB Maastricht te laten binnenlopen. De volgende dag werd het rijtuig hersteld afgeleverd. Op 21-12 ging het opnieuw mis, toen een rangeermachinist die een trein gereed maakte, bemerkte dat die achteruit reed terwijl de rijrichtinghandel toch echt in de "vooruit"-stand stond. Op 22-12 kwam het rijtuig opnieuw in Onderhoudsbedrijf Maastricht binnen, om er op 29-12 weer uit te komen.

DM '90

- Syntus least drie extra DM '90-treinstellen van NS. Nog deze maand komt 3440 het materieelpark van Syntus versterken, later dit jaar gevolgd door de 3439 en 3438. De treinstellen worden respectievelijk 56, 57 en 58 genummerd. Met de extra capaciteit kan trein 30922 versterkt worden, omdat het grote aantal reizigers tussen Arnhem en Doetinchem uitbreiding van deze trein noodzakelijk maakt. De andere twee stellen zijn bedoeld voor de dienst Arnhem – Tiel, waar Syntus vanaf 01-04 gaat rijden.

Serie 1800

- De op 21-05 in Amsterdam zwaar beschadigde 1838 blijkt op 01-12 van Tilburg naar Roosendaal gesleept te zijn. De loc staat daar in de loods te wachten op een beslissing over herstel.
- De 1858 staat nog steeds met BDs 82-77 022 in Arnhem ten behoeve van instructie aan rijdend personeel. De loc is niet toegelaten en NSR is vooralsnog niet van plan de toelatingsprocedure bij IVW met de loc te doorlopen. Vermoedelijk voorjaar 2005 wordt de 1858 weer teruggewijzigd in een 1800.

Serie 1700

- De 1768 kwam na z'n LT1-beurt naar Maastricht voor enig nawerk en om gereinigd te worden.

Serie 700

- De 702 werd na inbouw van een automatische rangeerkoppeling door de 6472 onder nummer 53502 naar Zwolle teruggebracht. De 703 kwam vervolgens achter de 6472 terug naar Leidschendam (53503). De tijdelijk in de Binckhorst verblijvende 712 werd naar RB Tilburg gesleept. De van een automatische koppeling voorziene 701 is weer terug in Den Haag. Een eerder bericht dat de 701 al in november de AK heeft gekregen, bleek daarmee onjuist.

ICK

- Tot grote schrik van uw redacteur was abusievelijk een stukje tekst weggevallen in het vorige nummer. Daarin werd gemeld dat 21 terzijde gestelde ICK-rijtuigen zijn gestald op het terrein van Onderhoudsbedrijf Leidschendam. Op 12-12 bracht loc 1841 de eerste zes exemplaren, de 22-37 983, 939, 928, 941, de 82-37 053 en de 22-37 980, als 89306 van Eindhoven naar Leidschendam.
- Op 22-12 bracht de 1834 opnieuw zes ICK's als 89311 over van Eindhoven naar Leidschendam. Het betrof de 22-37 960, 982, 82-37 068, 22-37 94, 937 en 919. Het was een triest gezicht om de zes in goede staat verkerende rijtuigen – met ingeschakelde binnenverlichting – in een druilerig regentje door Dordrecht te zien komen. Op de 22-37 919 zaten de nodige vierkante meters graffiti, de overige rijtuigen waren uiterlijk in betere staat dan de gemiddelde VIRM.
- Per 22-12 werd ICK 22-37 977, in Revisiebedrijf Haarlem met brandschade, terzijde gesteld. In zijn plaats werd de 22-37 948 in dienst gehouden. De lease van de 977 werd overgezet op de 948, waarmee de weg vrijgemaakt werd om de eerste terzijde te stellen.
- Op 05-01 werden 20 terzijde gestelde ICK's door de 1736 in één trein naar de Watergraafsmeer gereden en daar gestald.
- De exploitatie van vaste rijtuigstammen waarover bij ICR wordt geschreven, gaat in maart in ieder geval van start bij de ICK-rijtuigen. Er worden twee soorten stammen geformeerd: drie rijtuigen lange stammetjes in de samenstelling B-A-B, en tweedelige met een B en een BD. Een trein van de serie 1900/2500 bestaat dan uit vier stammen: één B-BD (aan de Haagse zijde van de trein) en drie B-A-B's. De stammetjes worden - net als een treinstel - alleen in geval van bots- en brandschades uit elkaar genomen en ook altijd als geheel naar een OB gezonden. Met de maatregel hoopt NSR de samenstelling van de treinen voorspelbaarder en betrouwbaarder te maken. Met het systeem, een doorontwikkeling van de vast samengestelde stammen in de series 1900 en 2500, is het te zijner tijd mogelijk om tussen de spitsen rijtuigen af te koppelen, waarmee bakkilometers besparen. Er wordt dan altijd een B-A-B-stammetje afgerangeerd; de problemen zoals die enkele jaren geleden voorkwamen (alle A's afgerangeerd, te korte of te lange treinen) treden dan niet op. Naar de mogelijkheid om in Den Haag rijtuigen af te trappen, vindt thans onderzoek plaats. De B-A-B-stammen worden genummerd in de serie 5400, waarbij het nummer van de A bepalend is. De B-BD-stammen krijgen 5300-nummers, naar het volgnummer van de BD. Om abusievelijk uiteenhalen van stammen te voorkomen, worden de knuppels van de schroefkoppelingen voorzien van gele krimpkousen; de aan de buitenzijde van een stam lopende koppelingen hebben deze niet. De stamnummers worden naast de rijtuignummers aangebracht.

Internationale rijtuigen

- Met 22 rijtuigen van EETC werd op 19-12 een conditierit gereden van de Watergraafsmeer naar Zwolle Rangeer en terug. Loc 1757 trok de treinen 800115/800116.

ICR

- Het ceremonieel waarmee de laatste BDs die Haarlem afleverde (blz. 298), bestond uit een grote kadostrik op de kop en – veel belangrijker – de overhandiging aan NSR door Sint-Nicolaas.
- Naar thans is gebleken, zijn enkele ICRm niet geschikt voor trekduwbedrijf 1700-en en BDs-rijtuigen. Het gaat om de 20-70 216 - 219 en 10-70 351, 353, 370, 371, 372, 373. Dat is niet erg, want deze rijtuigen blijven thans tot het einde van de Beneluxdienst in 2007 in de 600 rijden. Voordat ze overgaan naar de binnenlandse (trekduw-) dienst, moeten de stekers van de twee 19-aderige NMBS-stuurstroomkabels van deze

rijtuigen weer worden omgezet naar die van de 61-aderige kabel voor binnenlands verkeer. De Beneluxstroomkabel zal dan overigens geheel verwijderd worden. Bij de "echte" Beneluxrijtuigen (400-en) zijn sinds de revisie kabels én stekers voor bedrijf met 1700 en 1180 voorhanden. De genoemde rijtuigen zijn in 2003 provisorisch voorzien van Beneluxkabels, waarbij de bestaande stekers gebruikt zijn.

- In het algemeen treden bij het trekduwverkeer met 1700-en regelmatig storingen op bij geduwd rijden, hoewel in het algemeen de stroomkabels een zwak punt zijn. De kabels zijn niet ontworpen om vaak te worden losgemaakt, hetgeen wel geschiedt door de manier waarop ICR wordt onderhouden. Het komt regelmatig voor dat kabels verkeerd zijn aangesloten, waardoor de tegenovergestelde signalen vanuit de BDs naar de eloc gaan. Inmiddels is het ook al voorgekomen dat twee rijtuigen waarvan de kabels verkeerd waren aangesloten, in één trein terecht kwamen, waardoor ze elkaars storing ophieven. Dat ging goed, tot één van de rijtuigen uit de stam werd genomen...

- Rijtuig 20-70 441, de voormalige AB 30-70 061, is eind december vernummerd in 20-70 541. Het rijtuig was al als 20-70 441 de baan opgestuurd voordat het besluit viel om de voormalige AB's als 20-70 541 – 550 te nummeren.

- BDs 82-77 021 werd op 30-12 door loc 1778 van Maas-tricht overgebracht naar Utrecht GE. De overbrenging werd aangegrepen om een belastingsproef te houden. De ICR hield zich kranig toen hij een zware last te vervoeren kreeg van Brabant naar de kop van Noord-Holland. Rijtuig en locomotief dienen in Utrecht voor instructie aan NedTrain-monteurs.

- Met als doel het besparen van bakkilometers, wordt overwogen ICR uit de treinserie 3600 terug te trekken en te ruilen met het VIRM wat thans in de serie 800/900 rijdt. De acht stammen van zeven rijtuigen op de IJssellijn zouden dan vervangen worden door zes VIRM-zesjes. Met de vrijkomende rijtuigen worden drie trekduwstammen van twaalf rijtuigen gemaakt. Verhoudingsgewijs blijven veel BDs-rijtuigen over, die echter later dit jaar in de serie 3500 zouden kunnen komen te rijden (drie stammen).

- Het al eerder in deze kolommen genoemde "stammenbedrijf" wordt medio dit jaar ook voor ICR ingevoerd. Vaste combinaties van drie rijtuigen worden als eenheid onderhouden en in principe nimmer van elkaar gescheiden. Met de maatregelen hoopt men de voorspelbaarheid van de samenstelling van de getrokken treinen te verbeteren.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie							
binnengenomen		wordt		afgeleverd			
10-77 622	09-12	10-77 322		82-77 020	01-12 10-77 311 23-12		
10-77 623	09-12	10-77 323		20-77 152	07-12 10-77 312 29-12		
10-77 626	31-12	10-77 326		10-77 320	09-12 10-77 313 29-12		
				10-70 380	09-12 82-70 978 29-12		
				10-77 329	15-12 10-70 364 30-12		
				82-70 976	22-12 20-70 543 30-12		
ICR-3 Bs upgrade			ICRm nawerk				
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
28-70 104	17-12	28-70 104	17-12	20-70 232	30-11	20-70 225	07-12
28-70 112	20-12	28-70 111	21-12	20-70 219	07-12	20-70 214	10-12
				20-70 223	14-12	20-70 222	15-12
				20-70 237	14-12	20-70 232	17-12
				20-70 408	24-12	20-77 109	17-12
				20-70 231	28-12	20-70 219	24-12
				20-70 422	02-12	20-70 223	29-12
Plan V revisie R6							
binnengenomen		afgeleverd					
924	16-12	920	30-11				
Schades/defecten							
binnengenomen		euvel		afgeleverd			
10-70 687	09-12	onbekend defect		1749 02-12			
4247	16-12	brandschade Sdm		22-37 922 10-12			
4069	20-12	onbekend defect		2940 06-12			
DE20	28-12	revisie t.v.b. NSM		9417* 17-12			

92-37 007	28-12	t.b.v. NSM	8227	21-12
2874	28-12	botsschade Hlm	10-70 687	29-12
			871	29-12
			4069	30-12

via OB Asd naar RB Tilburg

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1				1800 CW cabinedeuren			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
1748	06-12	1745	06-12	1852	24-12		
1752	31-12	1768	15-12	1855	28-12		
		1776	28-12	1845	31-12		
SGM spoelen luchtleidingen				SGM CW deuren/spoelen luchtleidingen			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
2875	03-12	2874	03-12	2009	16-12	2002	16-12
				2005	30-12	2003	30-12
6400 ombouw Duitse Herder/GSM-R							
binnengenomen		afgeleverd					
6494	06-12	6494	16-12				
6496	09-12	6496	16-12				
6497	15-12	6497	22-12				
6498	21-12						
Schades/defecten							
binnengenomen		euvel		afgeleverd			
1759	10-12	botsschade		1603 26-11			
1777	10-12	botsschade		3404 08-12			
6469	26-11	pezen tandwielkast defect		465 13-12			
6481	07-12	botsschade		684 14-12			
6485	07-12	botsschade		6517 14-12			
6489	07-12	botsschade		6481* 15-12			
266 452	07-12	botsschade		6469 16-12			
9417	23-12	botsschade		6485 16-12			
6471	23-12	botsschade Tb		1777 17-12			
6491	23-12	botsschade Tb		8709 22-12			
1853	24-12	storing		9417 30-12			
				6489 22-12			
				6471 23-12			
				1759 31-12			

* voor herstel naar OB Zwolle

Onregelmatigheden

- Op 13-12 stichtten onverlaten brand in Plan V 854, op dat moment voorste stel van trein 5185. Een bankzitting werd rechtop gezet en in brand gestoken. Samen met de achteroplopende 519 kwam de T2 met 36 minuten vertraging naar Roosendaal.

- In de nacht van 13- op 14-12 brandde bij Schiedam Centrum een groot deel van A-bak van treinstel 4247 uit. Brandstichting wordt niet uitgesloten. Het stel was onderweg als trein 21405. Na de hevige brand – de ruiten sprongen uit het treinstel – kwam de 4247 achter twee andere ICM-en naar Rotterdam en werd daar op spoor 8M geplaatst voor onderzoek door de technische recherche. In de daaropvolgende nacht kwam het treinstel, waarover de NSR-computer op 20-12 nog steeds alleen "stroomstroomproblemen" meldde (opgetreden vlak voor vertrek uit Den Haag C als 21405), naar Haarlem.

- Terwijl de 4247 nog in Schiedam stond, had trein 1414 (stel 4237) een aanrijding nabij Den Haag Moerwijk. De reizigers werden met diesellocc 6402 van het werkplaatssternet (!) naar Moerwijk gebracht, alwaar ze door taxi's werden afgehaald. De 4237 kwam enkele uren later naar de Binckhorst.

- mDDM 7847 strandde als trein 3433 op de bovenleidingloze brug over het Noord-Hollands kanaal te Alkmaar. DDM-1-stam met Bvk 26-37 105 en loc 1836 duwde de stam richting Heiloo.

- De 2945 trok op 18-12 in Haarlem de bovenleiding boven spoor 6 kapot. Het stel werd in Amsterdam uit de dienst genomen.

- Van Plan V 929 – bij Maarn onderweg als 5922 – raakte op 19-12 de vouwbalg door vonkvorming bij de stroomafnemer in brand. Het stel liep in Utrecht uit.

- De Sprinters 2874 en 2865 botsten op 21-12 bij binnen-

komst te Haarlem als 6375 op een juk. De 2874 kwam naar het nabijgelegen revisiebedrijf; de 2865 kwam op 22-12 weer in dienst.

- De 2948 strandde op 22-12 als trein 4730 in Wormerveer met een vastgelopen tractiemotor. Met snijbranders moest het treinstel rijvaardig worden gemaakt. Pas na middernacht kwam het stel op halve tractie als 89167/89225 via Den Haag HS naar Leidschendam.

- Op 22-12 reden de 896 en 473 als 7485 tussen Utrecht Overvecht en Bilthoven over een fiets, maar konden na 12 minuten oponthoud hun weg vervolgen.

- Terzelfder tijd reed trein 1685 (4233+4236) tussen Amersfoort Aansluiting en Barneveld Aansluiting een wild zwijn aan. Ook deze trein kon zijn weg vervolgen.

- Trein 2564 botste op 19-12 bij Oisterwijk op een auto. VIRM 8636 kon pas na drie uur naar Eindhoven terugkeren (89311), nadat de stroomafnemer met veel moeite omhoog gebracht was en de magneetremmen handmatig opgepompt waren. Voor Boxtel strandde het stel nogmaals omdat een loshangende plaat verwijderd moest worden.

- De 827 kwam als voorste treinstel van trein 6055 op de vrijwel windstille 27-12 bij binnenkomst in Tiel in botsing met een boomstam die daar waarschijnlijk opzettelijk was neergelegd. Het stel werd in Tiel achtergelaten voor onderzoek en kwam achterop trein 6070 mee terug naar Utrecht.

- Op 27-12 strandde trein 853 ter hoogte van Halfweg. Van de 1749 was een hoogspanningsfilter defect geraakt. De achteropkomende 2240 (DD-AR 7460) duwde de trein naar Amsterdam. Vanuit Utrecht werd mDDM 7869 ingezet als vervangende 300853, hetgeen het zeldzame bezoek van een mDDM aan Maastricht tot gevolg had. Uit de Watergraafsmeer kwam de 1761 om de defecte stam van Amsterdam naar Haarlem te brengen. Met medeneming van de 1749 trok de 1761 de 879 naar Maastricht. Na terugkomst in Haarlem 866 werd de 7869 derhalve afgerangeerd, en wel naar spoor 14, waar hij met twee draaistellen van de mABk ontspoorde. De ongevallenploegen uit Utrecht en Haarlem zetten de stam weer in het spoor.

- Trein 4823 bleef op 27-12 in Beverwijk staan met brand in een vouwbalg van zowel de vooroplopende 510 als de gekoppelde 903. Van de 903 raakte tevens een stroomafnemer beschadigd, zodat vermoed wordt dat het vuurtje door vonkvorning ontstond. De machinist had er twee brandblussers voor nodig om de vuurtjes te doven. Het materieel kwam leeg als 89160 naar de Watergraafsmeer, van waaruit de 903 op 28-12 weer in dienst kwam.

- In de vroege uurtjes van 29-12 verloren de 7406 en 7872, onderweg als trein 89220 van Leidschendam naar Amsterdam, bij de Kaagbrug tussen Warmond en Nieuw-Vennep drie stroomafnemers. De loc van de 7406 verloor beide pantografen, de mDDM één. Het materieel kwam naar Hoofddorp Opstel, pas in de avonduren konden de beide stellen als 89105/89204 naar Leidschendam gebracht worden; de stroomafnemers werden naar Alkmaar afgevoerd.

- Plan V 868 botste op 29-12 op Lelystad Opstel met de daar gestationeerde fluisterloc. Het stel reed met de 521 en 841 die morgen trein 5722, toen als gevolg van de stremming bij de Kaagbrug (zie boven) in Hoofddorp gekeerd werd op 5729. Daardoor reed deze trein en de 4930 met acht bakken mat '64 in plaats van een mDDM. Derhalve werd in Lelystad de 868 afgetrapt, die vervolgens in botsing kwam de Bemo. Half januari had overbrenging naar Haarlem nog niet plaatsgevonden.

- Op 30-12 werd een brandje gesticht in de AB van stel 2870 van trein 4151. Het blussen duurde dertien minuten. De Sprinter liep in Rotterdam uit, werd via Rotterdam Stadion omgehaald naar de "hoge" sporen en daar aan een onderzoek onderworpen.

- Trein 7166 vermorzelde op 03-01 een winkelwagentje

tussen Sliedrecht en Dordrecht Stadspolders. De 479 en 801 konden met een kwartier vertraging hun weg vervolgen.

- In Houten strandde op 08-01 trein 6058 met rookontwikkeling door sluiting in de tractieinstallatie van de vooroplopende 467. Na een half uur kon de trein weer vertrekken, maar toen ontstond een steekvlam onder de trein en een vlamboog tussen de stroomafnemer en de bovenleiding, die net niet doorbrandde. Railion moest met een 6400 eraan te pas komen om de 467, 869 en 827 naar Utrecht te slepen. Daar werd de 457 op OZ geplaatst. De volgende dag sleepten de 933 en 960 het stel naar Zwolle.

- ICM 4222 liep in de nacht van 10- op 11-01 in Leeuwarden met twee assen uit de rails. Kort tevoren ontspoorde de 6451 met het werkplaatssternet in de Amsterdamse Westhaven. De loc ontspoorde met beide draaistellen, een rijktuig met één.

Lightrail Gouda – Alphen aan den Rijn

Zie onder "Den Haag" op blz. 5

Wist u dat...

- De 4240 op de sBFk een blauw NS-logo heeft?
- Trein 2650 (8660+8663) op 21-12 overging in de 3565, en de eigenlijk daarvoor bestemde 4077, 4048, 4025 en 4053 trein 2469 werden?

- De 2015 in één bak een geheel zwart raamkozijn uit een Sprinterdrie heeft?

- VIRM 9407 al sinds 08-11 in OB Leidschendam staat met een veiligheidsstoring en de compressor inmiddels gebruikt is in een ander stel?

- Deze stellen na aankomst in Dordrecht alsnog naar Eindhoven kwamen als 89231?

- De 908, 918 en 879 op 23-12 een groot deel van de dag twee SGMm-en vervangen in de treinseries 4700 en 7300, die sinds 12-12 aan elkaar gekoppeld zijn.

- Het lijkt alsof in de keuken van mBDk 4035 nog steeds een Railtender-karretje staat, gelet op het gebonk tegen de scheidingswand met het compartiment wanneer het treinstel afremt?

- Op de Bk1 van de 2881 nog heel duidelijk de restanten van een zeer oude Philips-reclame te zien zijn?

- De 4028 weliswaar van zijn kinderboekenweekuitmontering ontdaan is, maar de snelschakelaarkast in de mBDk nog steeds de vrolijke beplakking heeft?

- De compressor van stel 4079 (trein 1774) op 27-12 defect raakte toen het stel tussen Gouda en Zoetermeer reed en om problemen te voorkomen besloten werd dat de 1774 niet in Voorburg zou stoppen?

- Voor tegentrein 585 in allerijl Plan V 473 van de 5189 werd afgetrapt?

- De Plan V's 825, 806, 817 en 867 op 27-12 werden gebruikt om een getrokken trein in de series 800/900 te vervangen?

- De 2031 in de nacht van 07- op 08-01 achter de 2874 naar Arnhem kwam om daar te worden gereinigd en op 08-01 solo terugkeerde?

- Door een tekort aan VIRM-en op 09-01 de 932, 955 en 941 in Utrecht in trein 2024 startten en tot 20.00 uur 's avonds in de serie 2000 bleven rijden?

- Zich op 09-01 een LINT van Syntus vertoonde op het traject Enschede – Zwolle als trein 89612?

- De 4025 de met remproblemen kampende 7458 verving in twee slagen in de stopdienst Utrecht Zwolle (5662/5665/5672/5675)?

Railion

- In de vroege ochtend van 11-12 reed de 1611 een 600 meter lange containertrein vanaf Amsterdam Westhaven. De-

ze was beladen op de 'nieuwe' Ceresterminal. Bestemming van de trein is ons onbekend maar het is al de tweede trein die gebruik heeft gemaakt van deze terminal!

- Op 13-12 had de Essent afvaltrein van Noordwijkerhout hete lading in zich. Een brandje verstoorde de treindienst en de container is in het station van Hillegom geblust.
- In de nieuwe dienstregeling zou er geen buurtgoederenverkeer meer plaatsvinden vanuit Arnhem Goederen. Voor de BAT in Zevenaar is dit een ramp. In de toekomst moet deze sigaretten-toko bediend worden vanuit Emmerich door Railion Duitsland. Maar er moet nog heel wat water door de Rijn stromen voordat de Köf III door IVW is toegelaten. Voorlopig komen en gaan de wagens nu naar Amersfoort.
- In Zeeuws Vlaanderen hebben de machinisten van Railion ook instructie gehad op de NMBS type 77. Vanaf de nieuwe dienstregeling rijden er nu treinen door met een 7700 naar de Dow vestiging in Terneuzen. Op deze manier hoeft er in Sas van Gent geen loc meer gewisseld te worden.
- Een maand nadat de DE-1 van het NSM het RMO in Rotterdam bezocht werd er een lading Cokes afgeleverd in Eanossen op 20-12.
- Met het ophalen op 23-12 van drie Duitse herders in Tilburg ging het even mis. De 6471, die het trio kwam ophalen, botste wat hard tegen de locs waardoor één van de locs meteen weer binnengenomen kon worden met schade.
- Sinds 01-01 is er geen procescoördinator meer aanwezig in Onnen. Het proces is door de ProCo van Zwolle overgenomen.
- Op 30-12 en 10-01 werd door Railion de hoofdwerkplaats van het GVB bediend. Op 30-12 bracht de 6424 12 tweeassige X-jes met rails die, inmiddels gelost, op 10-01 werden opgehaald door de 6454. Nabij Diemen Zuid ligt een aansluiting naar de GVB werkplaats.
- In 2004 heeft Railion het park Duitse Herders flink uitgebreid. De locs zijn aan de buitenkant goed herkenbaar door de witte frontseinen en het ontbreken van 'n kapje boven de schuiframen van de cabine. Niet alle Duitse Herders mogen voorop tractie geven omdat bij hun de Duitse Indusi beveiliging ontbreekt. Deze heten dan ook tussenherders. Als tussenherder zijn ingericht: 6481, 6483, 6484, 6500-6503. Met Indusi zijn uitgerust: 6485-6499. De locs worden meestal als trio ingezet voor de erts- en kolentreinen vanuit de Maasvlakte, Europoort en Westhaven.
- De kleinste containertrein (qua afstand) houdt op met bestaan. Tussen het RSCw en de Uniport in het Rotterdams havengebied reed de 'Kaboutershuttle' waarmee voornamelijk op documentengebied een hoop problemen waren. Het wegtransport neemt de taak van deze shuttle over helaas.

Serie 1600

- De 1605 (blz. 300) rijdt natuurlijk al jaren niet meer en bevindt zich nog steeds in Revisiebedrijf Haarlem voor het herstel van schade. In de nacht van 11- op 12-01 ging de 1605 vanuit Haarlem in het werkplaatssternet op transport naar Tilburg. Of de loc nog verder opgeknapt wordt, is niet duidelijk.
- Eind december waren er slechts zeven 1600-en beschikbaar voor de dienst. Inmiddels zijn de 1607, 1608, 1610, 1614, 1617 en 1619 terzijde gesteld.
- Naar thans blijkt, is de ombouw van 1600-en voor gebruik in Italië nog niet geheel in de ijskast verdwenen. Railion heeft een aanbesteding uitgeschreven omtrent de ombouw van de locomotieven voor Italië. AnsaldoBreda – de bouwer van het materieel voor de HSL-Zuid – heeft deze aanbesteding gewonnen. NedTrain Tilburg viste achter het net, evenals Skoda en Bombardier. Bij NedTrain is vanuit Polen interesse getoond voor een aanpassing van de 1600-en voor gebruik in Polen. Net als in Italië wordt daar een bovenleidingspanning van 3.000 volt gelijkstroom gebruikt. Mogelijk dat NSR ook eventueel overtollige 1800-en naar Italië of Polen kan verkopen. Een verkoop naar België zou ook tot de mogelijkheden beho-

ren, als daar de vraag naar trekkrachten stijgt wanneer de liberalisering van het spoor (goederen-) vervoer echt op gang komt.

Onregelmatigheden

- In de Sioe ontspoorde op 17-12 loc 686 en een met aluminium beladen wagen. Hersporen van het materieel duurde drie uur.
- Trein 341612 strandde op 14-12 onder de spanningssluis tussen Essen en Roosendaal. Een Railion-dieselloc moest de trein naar Roosendaal trekken. Op 20-12 strandde opnieuw een trein onder de sluis, en wel de 44853. Een trekduwcombinatie moest eraan te pas komen om de trein weer op gang te helpen.
- Loc 6471 werd op 23-12 afgeleverd na herstel van schade, opgelopen in Roosendaal in maart 2004. De loc werd door de 6499 opgehaald, onderweg van Emmerich naar de Maasvlakte. Bij het rangeren in Tilburg botste de 6471 met de 6499. Beide locs kwamen naar het Revisiebedrijf.
- Een driespan 6400-en (6473, 6472 en 6453) daverde met medeneming van de 6465 op 02-01 in Venlo door een juk, waarbij een draaistel van deze loc tot aan de bodemplaat ingegraven raakte in het zand en een bovenleidingportaal beschadigd raakte. NedTrain Ongevallenbestrijding was van 15.00 tot 22.00 uur bezig met het hersporen. Van het portaal bleek ook de betonnen voet gebroken te zijn, zodat het nieuwe exemplaar enigszins uit het lood stond. De voet werd naderhand alsnog vervangen. Op 05-01 werd het ongelukkige kwartet diesellocs meegenomen naar Tilburg door een 6400. Diezelfde loc nam de 6465, die in onderhoud is bij Shunter, mee naar de werkplaats in Rotterdam.

ACTS

- Op 14-12 reed ACTS een proefvervoer van Smarts vanuit Born naar Herzogenrath. Hierna volgde nog twee proefvervoeren. Als het de klant en ACTS goed bevallen, zal dit vanaf maart structureel worden. Met de proefrit op 28-12 werd ook georganiseerd dat drie NSR Df-en (002, 006 & 008) van Maastricht werden meegenomen naar de Kijfhoek. Op 05-01 werden de rijiugen achterop meegenomen in een extra Veen-damshuttle. Doordat er geen reizigersmaterieel door de goederenbuis van de Barendrechtse tunnel mag, ook al is het leegmaterieel, moest de trein onderlangs naar het noorden!
- Wat echt structureel is geworden is het afvalvervoer van Haarlem naar de Houtrakpolder in Amsterdam. Hiervoor wordt G1206 506 ingezet die 's avonds via Haarlem Goederen en Dijkgracht de Houtrakpolder weet te bereiken. De 506 kon worden vrijgemaakt omdat op 30-12 een nieuwe G1206 in ACTS kleuren werd afgeleverd. Deze 7101 krijgt dit voorjaar ook nog gezelschap van de bestelde 7102. Deze zal dan de tijdelijke 506 vervangen. Als ACTS nog meer nieuw werk aantrekt is de kans groot dat de 506 blijft.

ERS Railways

- In de maand december zijn voor ERS 150 nieuwe zesassige containerdraagwagens van AAE afgeleverd. Deze wagens werden door Railion het land binnengebracht. Railion kon de wagens meteen zelf gaan gebruiken om o.a. ERS shuttletreinen naar Warschau en Praag te rijden.
- Sinds 10-01 is de opzet van de RST-Melzo trein wat gewijzigd. Zo wordt drie nachten in de week weer de RST terminal in de Waalhaven bediend en vervalt helaas de fotografisch aangename zondagse bediening van de P&O in de Europoort.
- Het zes keer per week rijden naar Neuss en Duisburg is kennelijk niet goed bevallen. Deze treinverbinding gaat weer terug naar vijf keer met een maximaal tonnage van 1600 ton. Dit houdt in dat de trein te zwaar is voor een G1206 en is de

tractie dus vervangen door een Class 66. Zo wordt het vrij zeldzaam om een ERS G1206 buiten de Havenspoorlijn actief te zien.

Rail4Chem

- Op 12-12 was t.b.v. de Bresias Shuttle de ex-SL1002, nu eigendom van Volker Stevin, door de 66.020 naar Ede gebracht. VSRT heeft de V60 in Dordrecht opgeknapt. De loc werd in de eerste week ingezet voor het rangeerwerk in Ede totdat de RRF-1 (ex NSR 684) werd afgeleverd op 20/12.
- Half december 2004 werd ook de SL2002 bestickerd en vernummerd in R4C2002. Op 20-12 bracht deze loc de VSRT V60 1002 van Ede naar Utrecht waar de loc met werktreinen aan de haal gaat en een kleinere Mak loc van VSRT vervangt.
- De SL1201 en de R4C2001 hebben nabij Lage Zwaluwe in de eerste twee weken van januari meegeholpen met de aanleg van rails op de HSL.

Syntus

Ongeval

- Op 13-12 botste een Lint tussen Hengelo en Hengelo Oost met een boomstam, die daar vermoedelijk door baldadige lieden was neergelegd. Een NedTrain-monteur verwijderde de boomstam met een vijzel. Het treinstel kon op eigen kracht terugkeren naar Hengelo.

Korte berichten

- In verband met koopzondag in Arnhem reed Syntus op 19-12 een tweetal slagen Arnhem – Emmerich (31302/31303). Voorafgaand daaraan kwam de LINT als 31301 uit Zevenaar. Na aankomst in Emmerich als 31303 keerde het treinstel via Zevenaar terug naar Doetinchem (31304/31305).

Rotterdam Rail Feeding

- Op 20-12 werd RRF's eerste 600 afgeleverd. De RRF-1 (ex 684) werd als tank in Ede afgeleverd. Aan de loc zijn tal van vandalisme remmende middelen gebruikt. Zo zijn alle ramen dichtgemaakt met stalenplaten die in de kleuren van de loc zijn meegespoten.
- Op 05-01 werd de tweede loc aan RRF geleverd. De RRF-2 (ex 689) werd op de Maasvlakte afgeleverd. Hier verwacht men minder rottigheid want vanuit de RRF-2 kan je gewoon door de ramen kijken. De verwachting is dat ook de andere locs op de Maasvlakte worden afgeleverd. Ook heeft RRF daar een onderkomen.

Strukton

- Strukton gaat de spoorlijnen Harlingen Haven – Leeuwarden en Stavoren – Leeuwarden voorzien van ATB-NG. Half december 2005 moet het geheel opgeleverd zijn.
- Vlak voor Kerst werd Strukton G1206 loc Willy in Darmstadt gespot. Wat bleek. De lok heeft in Zwitserland bij de firma Matisa een nieuwe Kettinghormachine opgehaald. Hiermee komt het aantal Kettinghormachine's van Strukton op drie.
- Op 13-01 hield Strukton een opendag in Zutphen. Nieuw materieel werd gedoopt en men kon alle nieuwe machines bezichtigen.

Volker Stevin

- In december werden al ATB proefritten gehouden met de nieuwe V100 203.1 tussen Arnhem en Utrecht. Eind december ging de loc voor mogelijk nieuwe klanten voor dit type voor proefritten naar Duitsland. Rond half januari zal de loc weer terugkomen naar Nederland voor wederom ATB proefritten. Als

deze geslaagd zijn gaat de loc naar de hoofdvestiging van VSRT in Dordrecht en hopelijk volgt dan snel een toelating door IVW.

- De ex SL1002 heeft tussen 12-12 en 20-12 als VSRT V60 1002 in een nieuw geveerd jasje gerangeerd met de nieuwe Bresias Shuttle van R4C. Na 20-12 werd de loc naar Utrecht gebracht waar het tractievoertuig dienst gaat doen voor werktreinen.

Kort goederennieuws

- De Zwitserse chemievrerder Bertschi legt een spoorterminal aan op industriegebied De Mosselbanken bij Dow bij Terneuzen. Per dag moeten één of twee treinen de terminal aandoen, waardoor de toenemende congestie op de weg wordt vermeden. Het nieuwe overslagcentrum vergt een investering van vier miljoen euro en moet volgend jaar operationeel zijn. De terminal van Bertschi biedt werk aan twee tot vier mensen.
- Combivervoerder Transfracht denkt volgend jaar zeker 12,3 procent meer eenheden te vervoeren als gevolg van de invoering van de kilometerheffing voor zwaar vrachtverkeer op Duitse snelwegen. Transfracht voorziet dat flink wat lading van de weg naar het spoor zal worden overgebracht om geen tol te hoeven betalen. Als de voorspelling van het bedrijf uitkomt, zou het volgend jaar 843.000 teu te vervoeren krijgen.
- Aan de Heiplaat werden op 22-12 uit schip Daniella vijf Class 66's gelost. Deze locs zijn door Railion naar Nedtrain in Tilburg gebracht. De locs zijn eigendom van Mitsui Rail Capitol Europe BV. In totaal heeft Mitsui 20 locs besteld die ze wil gaan verhuren.
- Op 22-12 werd bekend dat de spoorlijn Maastricht – Lanaken 3 miljoen Euro Europese subsidie krijgt. Hiermee is de financiering voor de reactivering van de goederenspoorlijn rond. In totaal gaat de reactivering 14 miljoen Euro kosten. In 2007 moet de lijn klaar zijn voor gebruik.
- Het kabinet vindt het vervoer van ammoniak te riskant en wil het stoppen. De stof wordt geproduceerd bij DSM in Geleen en is ondermeer bestemd voor de DSM Agro vestiging in IJmuiden waar er kunstmest van gemaakt wordt. DSM zoekt naar een oplossing voor dit veiligheidsprobleem. Een optie zou zijn om de Agro fabriek te verplaatsen van IJmuiden naar Geleen.
- Het containervervoer per spoor naar Italië is vanaf half januari 15 procent duurder geworden. Vooral de particuliere spoorondernemingen, zoals ERS Railways, huren bij Trenitalia locs voor het transport in Italië in.
- Op het terrein van de Barge Terminal in Tilburg is een nieuwe samenwerking ontstaan tussen Essent en Versteijnen. Zij hebben de Rail Terminal Tilburg opgericht. Op het terrein waar ook de afvaltrein van Essent wordt geholpen wil men ook containervervoer per spoor oprichten. Op 22-12 werd hier een contract voor ondertekend. Het is de bedoeling dat door het spoorvervoer de drukte op de weg gaat verminderen.
- Naast de twee ECT terminals op de Maasvlakte hebben de ECT en P&O Nedloyd toestemming gekregen voor de bouw van de Euromaxterminal. Deze komt te liggen in het verlengde van de stamlijn naar Lyondell. Vanaf 2008, wanneer de terminal gerealiseerd is, kunnen we door de duinen ook containertreinen vastleggen op de foto.

ProRail

Werk aan het spoor

- Twee verblijfswagens van de Strukton-kettinghortrein liepen op 13-12 op het emplacement van Onnen elk met één as uit de rails (trein 98752). Na ruim drie uur stond het geheel weer in het spoor.

Museumnieuws

- Het Blokkendoostreinstel kwam op 14-12 in actie voor een rit met een gezelschap van Amersfoort naar Utrecht. Het stel werd leeg overgebracht van het Spoorwegmuseum naar Amersfoort.
- DE-III 113 van de HIJSM ging op 18-12 op stap in het Amsterdamse havengebied.
- DE-I 41 maakte een dag later een grote rit van Utrecht via Amsterdam, Haarlem, Uitgeest naar Enkhuizen en via de Hemboog weer terug.
- Op 17-12 vertrok DER-loc 690, in groene kleur geschilderd en van witte grijpstangen voorzien, per dieplader naar een spoorwegmuseum in Engeland. De *Ribble Steam Railway* wilde de loc graag hebben omdat deze uiterlijk veel lijkt op de *Class 08*.
- De Stichting TEE Nederland onderhandelt met de Zwitserse TEE Classics over overname en overbrenging naar ons land van de vijf uit Canada teruggehaalde TEE-rijtuigen
 - Blokkendoosmotorrijtuig "Jaap" kwam op 30-12 van Haarlem via Rotterdam naar Hoek van Holland. Het was de opmaat van een aantal ritten ten behoeve van het overbrengen van rijdend personeel vanuit Haarlem naar Schiedam. De NS-ers aanschouwen in Schiedam Centrum de elektronische toegangspoortjes die nog deze maand op de Hoekse Lijn in gebruik genomen worden. In een geblindeerd, niet als zodanig gebruikt winkelpand in de stationshal is een proefopstelling geplaatst. Voor de geïnteresseerden volgen hieronder de tijden.

mC 9002 Haarlem – Rotterdam v.v.					
05-01	82110	Hlmwph 09:02 - Rtd 10:08	31-01	82110	Hlmwph 09:44 - Rtd 10:53
	82112	Rtd 15:23 - Hlmwph 16:21		82112	Rtd 15:23 - Hlmwph 16:21
07-01	82110	Hlmwph 11:02 - Rtd 12:08	04-02	82110	Hlmwph 11:02 - Rtd 12:08
	82112	Rtd 15:23 - Hlmwph 16:21		82112	Rtd 15:23 - Hlmwph 16:21
14-01	82110	Hlmwph 11:02 - Rtd 12:08	07-02	82110	Hlmwph 09:44 - Rtd 10:53
	82112	Rtd 15:23 - Hlmwph 16:21		82112	Rtd 15:23 - Hlmwph 16:21
17-01	82110	Hlmwph 11:02 - Rtd 12:08	14-02	82110	Hlmwph 09:44 - Rtd 10:53
	82112	Rtd 15:23 - Hlmwph 16:21		82112	Rtd 15:23 - Hlmwph 16:21
24-01	82110	Hlmwph 09:44 - Rtd 10:53	21-02	82110	Hlmwph 09:44 - Rtd 10:53
	82112	Rtd 15:23 - Hlmwph 16:21		82112	Rtd 15:23 - Hlmwph 16:21
28-01	82110	Hlmwph 11:02 - Rtd 12:08	28-02	82110	Hlmwph 09:44 - Rtd 10:53
	82112	Rtd 15:23 - Hlmwph 16:21		82112	Rtd 15:23 - Hlmwph 16:21

Zuid Limburgse Stoomtreinmaatschappij ZLSM

Stoomlocomotief SJ 1040 kreeg na het optreden van een defect aan een van de cilinders een revisie aan deze onderdelen. De lok rijdt inmiddels weer en blijkt op de hellingrijke lijn naar Heerlen zuiniger te rijden dan de SJ 1220 en SJ 1289, terwijl de trekkracht ruim voldoende is. Voor herstel van de enige ZLSM stoomloc met een Nederlandse geschiedenis, Austeritytenderlok, NS 8826, zoekt men medewerking met een Engelse ketelwerkplaats. Voordeel is dat deze werkplaats nog ketels in geklonken uitvoering en met een koperen binnenvuurkist kan construeren.

Veluwsche Stoomtrein Maatschappij.

De 2530 is naar de werkplaats VSM Apeldoorn overgebracht voor een algehele C-revisie. De loc wordt daar van zijn draaistellen gehesen. Na de revisie komt de loc terug in dienst in de bruine kleur met gele bias.

De Mak diesellok wordt binnenkort in dienst genomen en gaat als ondersteuning van de serie 600 dienen in de rangeer- en infra diensten. Dit om de serie 600 wat te ontlasten. De MAK heeft na onderhoud een schilderbeurt gekregen. Rood met gele bias.

In Beekbergen was men eind 2004 druk met het weer winterklaar krijgen van de vele stoomlocs. De locs worden gescheiden van hun tenders. Dit heeft als voordeel dat er

meer locs in de verwarmde lokloods kunnen staan. Elke extra lok die in de winterperiode binnen kan staan hoeft dan niet geheel ontwaterd te worden om eventuele bevroering te voorkomen. De tenders en loks die wel buiten moeten staan worden uiteraard wel leeggepompt. Kwetsbare delen worden, waar nodig, in het vet gezet.

In Beekbergen is onlangs het perron met zo'n 25 meter verlengd. Het betreft hier het perron van spoor 11. De verlenging was wenselijk nadat bleek dat we regelmatig met een rijtuig "buiten" het perron stonden.

Stichting Ontwikkeling Stoomtram Bello Bergen

(Bron: Noordhollands Dagblad van 14 december 2004)

Op bestuurlijk niveau wordt serieus gepraat over het terugbrengen van de oude stoomtram Bello. De provincie heeft binnenkort weer een gesprek met de groep uit Bergen die vorig jaar het initiatief voor een onderzoek nam. Ook de Alkmaarse verkeerswethouder V. Kloos praat met de Stichting Ontwikkeling Stoomtram Bello Bergen (OSSB).

Dit zegt Kloos naar aanleiding van de suggestie van zijn partij, OPA, om Bello - de tramlijn die in de jaren vijftig tussen de stad en Bergen aan Zee reed - terug te brengen. B en W van Alkmaar moeten

zich hard maken voor de terugkeer van de tramlijn, vindt OPA. Bello kan een prima kustverbinding leggen, denkt de partij. Men verwijst naar de recente plannen voor een toeristenexpress: een snelle bus naar de kust. Kloos liet vorige week nog weten dat die 'express' nog voor de zomer moet rijden. De provincie heeft hier geld voor.

Maar, stelt OPA, op drukke dagen komt ook die bus vast te staan in de file. Dat lost dus het bereikbaarheidsprobleem niet op, stelt OPA-fractievoorzitter J. van der Rhee. Voor verkeerswethouder Kloos is dit geen reden om van de buslijn af te zien.

Ook Bello heeft zijn interesse. Van de OSSB wil hij weten of de terugkeer werkelijk haalbaar is. „We kijken er serieus naar, maar het bevindt zich in een pril stadium."

Het initiatief om Bello terug te brengen, werd vorig jaar gestart in Bergen. Een jaar geleden lanceerde de Stichting Ontwikkeling Stoomtram Bello Bergen het plan en men kondigde een onderzoek aan, uit te voeren door studenten van hogeschool Inholland onder begeleiding van Arcadis. Zij onderzochten vijf verschillende varianten van een tracé, waaronder het oude, dat er in feite nog steeds is. Het onderzoek is gedeeltelijk afgerond, en er ligt nu een ruwe schets. Meer wil voorzitter M. van der Plas er nog niet over loslaten. Bedoeling van de stichting was om de tram in elk geval tussen Bergen en Bergen aan Zee weer te laten rijden, maar het terugbrengen van de lijn tot in Alkmaar zou natuurlijk de hoofdprijs zijn. OPA vindt dat het college de mogelijkheid om Bello in te schakelen aan moet kaarten bij de provincie en de gemeente Bergen.

Met Hoorn en Medemblik moet overlegd worden over het terughalen van de tram. Op het ogenblik rijdt de tram tussen die twee gemeenten.

Overigens verklaarde de directeur van de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik eerder dit jaar dat men niet bereid is de locomotief Bello permanent in de omgeving van Bergen te laten rijden.

OPA wil alvast weten of Bello op elektriciteit of kolen gaat rijden. Zonodig, denkt de partij, kan Bello nagebouwd worden. De wagons moeten liefst wel modern comfort krijgen.

(Noot van de redactie: het vorenstaande bericht is letterlijk geciteerd; wij onthouden ons van alle commentaar. Zie ook blz. 2 van HOV-RN nr. 542, januari 2004)

BOEKEN

EISENBAHN KURIER. In de bekende Baureihen-serie verscheen een A4 boek over de **Baureihe 24** (kleinste Einheitslok van DR en DB). Auteur HansJürgen Wenzel begint met de constructie (onder andere vergelijk met andere loco's, ook buitenlandse). Uitgebreid wordt de inzet beschreven bij de DR Direktionen vóór en na 1945 en natuurlijk bij de DB. Ze waren ook in Nederland te zien, namelijk te Nijmegen op het traject naar Kleef. Ze hadden vanouds de bijnaam "Stepenpferd" vanwege de lange trajecten in het Oosten van het land. Zeer uitgebreid wordt in woord en beeld stilgestaan bij de 2 museumlocs. De meeste foto's zijn in zwart/wit, maar er is ook een kleurendeel. De serie reed ook in Polen en de Sovjet-Unie na 1945. Alleen uit Polen zijn er wat beelden. Weer zo'n typisch EK-totaalboek. 350 foto's, 250 blz., 39,90 euro, bestelnr. 124, ISBN 3-88255-124-0.

Jaarlijks verschijnt de brochure (A4) over het **materieelbestand van Deutsche Bahn AG** (stand per 1.7.2004). De vermelding van de series is numeriek. Opvallend is dat veel series bij één enkel depôt gestationeerd zijn. Bij enkele series uit de oudere tijd (bijvoorbeeld 110) is dit nog niet het geval. De serie 103 (in Frankfurt 11 en in München 2) is nog vermeld. De toch ook al oude 139-ers zijn er nog in een flink aantal. Waren ze vroeger in het Schwarzwald te zien, nu horen ze alleen bij Nürnberg Rangierbahnhof. De serie 150 is weg. Van de 151-ers is er nog flink wat. Prachtige kleurenfoto's illustreren het geheel. 74 blz., 8,90 euro, bestelnr. 1901.

Ein Leben für die Eisenbahn-Photographie ofwel een hommage aan "Altmeister" Carl Bellingrodt. Zijn foto's dienen als illustratie voor veel boeken. Bekend zijn ook de vele Ansichtkaarten die EK uitgaf. In feite was Bellingrodt de stichter van EK. Dit boek begint met een korte geïllustreerde biografie om dan over te gaan in een excellent fotoalbum in zwart/wit en een beetje kleur met als hoofdonderwerpen locomotiefopnamen, de ombouw- en nieuwbouw-locs van DB, depôts en een bezoek aan Oostenrijk. De hoofdmoot wordt echter gevormd door een DR-DB reis door de Duitse provincies vóór 1945 en wat de DB betreft na 1945. Een magnifieke collectie met uiteraard nogal wat oude bekenden. 208 blz., 250 foto's (zw/w en enkele in kleur), 29,80 euro, 26 bij 21,5 cm (oblong), bestelnr. 289, ISBN 3-88255-289-1.

Fotoraritäten eines Dresdner Eisenbahners is het archief in boekvorm van fotograaf Fritz Hager. Met die "Raritäten" valt het overigens wel mee. Eigenlijk is het alleen een kroniek van de vele smalspoorlijnen in de DDR uit de tijd dat alles er nog was. Het grootbedrijf komt nauwelijks in beeld. Misschien komt dat doordat fotograferen van smalspoor niet verboden was. De kwaliteit van de foto's is goed, het formaat wat aan de kleine kant. Minder, maar grotere afdrucken zou beter geweest zijn. A4, 96 blz., 300 foto's, 19,80 euro, ISBN 3-88255-290-5, bestelnr. 290.

IAN ALLAN: Een paperback getiteld **Lost Lines, Wales**, gemaakt door Nigel Welbourn. De titel zegt het al: alles wat in Wales bij het spoor verdween en dat is nogal wat, zeker na Beeching en het sluiten van de mijnen en een deel van de staalindustrie. De foto's (zw/w) zijn uit de stoom- en dieseltijd. Eigenlijk is er rond Cardiff niet zoveel weg. Hier resteerden forensenlijnen. 128 blz., £ 13,99, 13 bij 23,5 cm., ISBN 0-7110-2991-0.

Editions de l'Ôrmet : Connaissance du Rail (CDR). Een 2-maandelijks tijdschrift gewijd aan nieuwtjes en historie (in het Frans), 82 blz., 11,90 euro. Het nov-dec 2004 nummer behelst de volgende artikelen: de Franse Turbotrains (ook elders), locomotiefbouwer Mallet, spoor in het Massif Central, de trams in Parijs nu, ombouw van het spoorwegmaterieel in Mulhouse, de nieuwe tram in Mulhouse, start van de dienstregeling Rail2000 in Zwitserland, spoor in Israel en Bolivia. Veel in kleur.

La Vie du Rail: Nu dan deel II over de luchtfoto's van de Franse spoorweginstallaties, ditmaal het Noorden en Westen. Oost, Zuid-Oost en Zuid-West staan in deel I, dat eerder besproken werd. Het boek vormt deel XI van de serie **Images de Trains** van La Vie du Rail. Weer een schitterend boek dat zeker bij de Frankrijk-kenner herinneringen oproept met zijn mooie stations, wijde emplacementen en grote locdepôts uit de stoomtijd. Ook zijn er beelden van de industrie in het Noorden en de havens in het Westen. Prachtig de stations in La Rochelle, Roubaix en Cambrai om er maar enkele te noemen. 27 bij 36 cm. Prijs: 55 euro (u krijgt waar voor uw geld).

MINIREX. Schweizer Eisenbahn Revue, nr 1 van 2005, 47 blz. A4 bijna compleet in kleur uitgevoerd. Een uitgebreide Zwitserse en wereldwijde nieuwsrubriek met onder andere 2 hoofdartikelen over de start van Bahn 2000 en de algemene ervaringen met de Desiro dieselstellen. De prijs is 9,40 euro.

Fern-Express nr 4/2004 is – afgezien van de internationale berichten – geheel gewijd aan Brazilië: het verleden (stoom) en heden (diesel). Duidelijk is bij beiden de invloed van de Verenigde Staten op het tractiematerieel. Behalve over het gewone spoor gaat het ook over industriële en toeristische lijnen. 50 blz., A4, zwart/wit en kleurenfoto's, 10,80 euro.

In samenwerking met **Railpress Papendrecht** zijn **bouwplaten** op de markt gebracht van NS Mat'36 (€ 10,-) en een Pec (€ 10,-) in de schaal 1 : 87 (H0). Bij te Pec zit tevens een standaard bovenleidingportaal alsmede een extra tussenbak voor de Mat'36, waarmee het geheel tot een viertje kan worden uitgebreid. Geschikt als scenery op de modelbaan. De kleuren zijn goed. Een uitgebreide handleiding is bijgevoegd. De platen zijn zeer gedetailleerd. Enige handigheid/ervaring, veel geduld en goede lijm lijkt een vereiste bij het samenstellen. Met name de bolle koppen dienen in etappes te worden gebouwd voor het beste resultaat. Te bestellen op www.zeistbouwplaten.nl. Deze firma heeft nog andere treinenbouwplaten in de collectie, waaronder bouwplaat van RTM stoomloc 54 in schaal 1:37,5

RAIL-AGENDA

22 en 23 januari 2005: Nederlandse Modelspoordagen in de Evenementenhal te Rijswijk. www.evenementenhalrijswijk.nl

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

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

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

5 t/m 7 april 2005: Vakbeurs Rail-Tech in de Jaarbeurs Utrecht.

10 april 2005: SSN Tulpen Expres 2005. Met de 23 023 naar de bollenvelden. Info: www.stoomstichting.nl

16 april 2005 Stichting **Museumbus 1698** en Ron Dohmen organiseren een excursie naar diverse busbedrijven in Zuid Limburg. Opgestapt kan worden bij Schiphol Plaza NS, Uithoorn garage Connexion, Utrecht CS busstation. Info over deelname e.d.: Stichting Museumbus 1698, Eyckenstein 333, 1187 HV Amstelveen, tel. 020 – 3451225, fax 020 – 3452823

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

16 mei 2005 (2^e Pinksterdag): Een verlate Nationale Stoomtreindag 2005 bij de SSN. Met spoormarkt, modelspoor en pendeltreinen van/naar Gouda.

Met deze agenda vervalt de agenda uit onze vorige editie. Info uitsluitend bij de betrokken organisatoren. 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