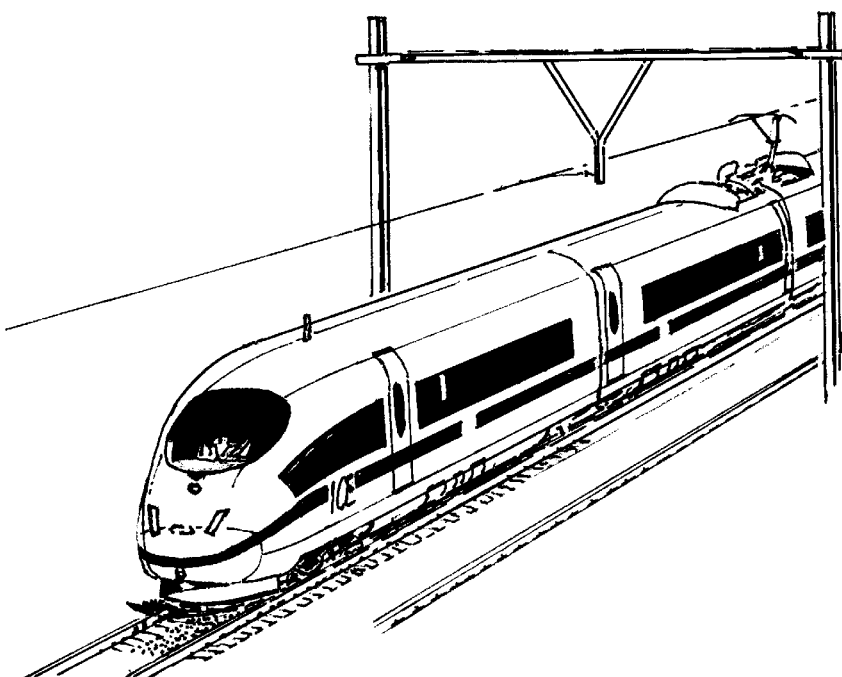
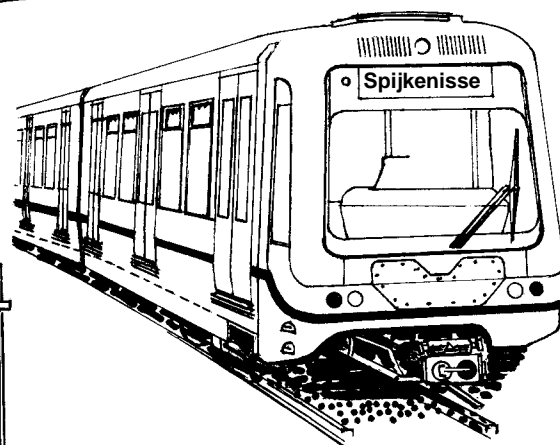
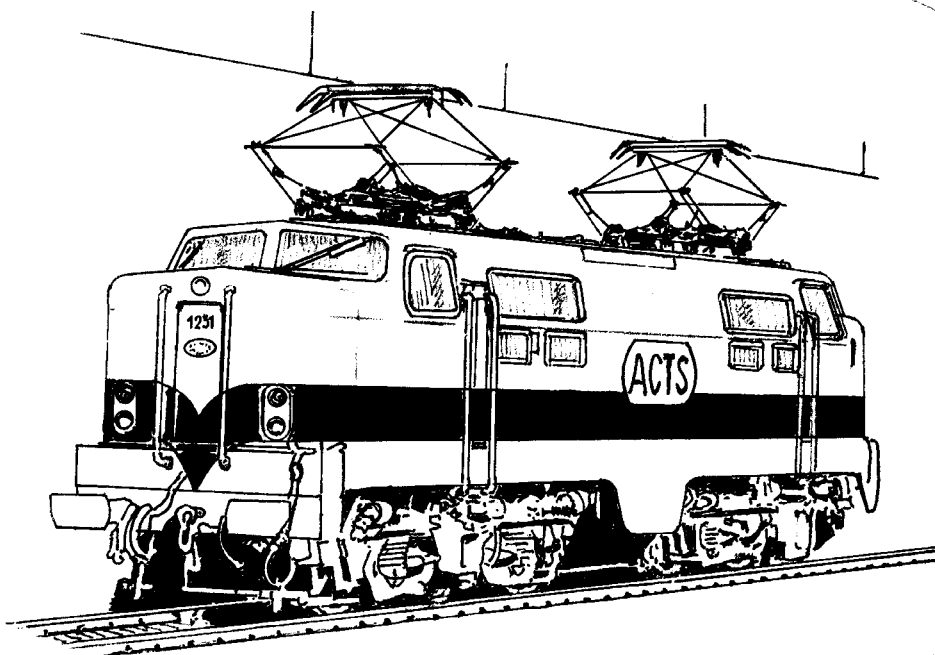
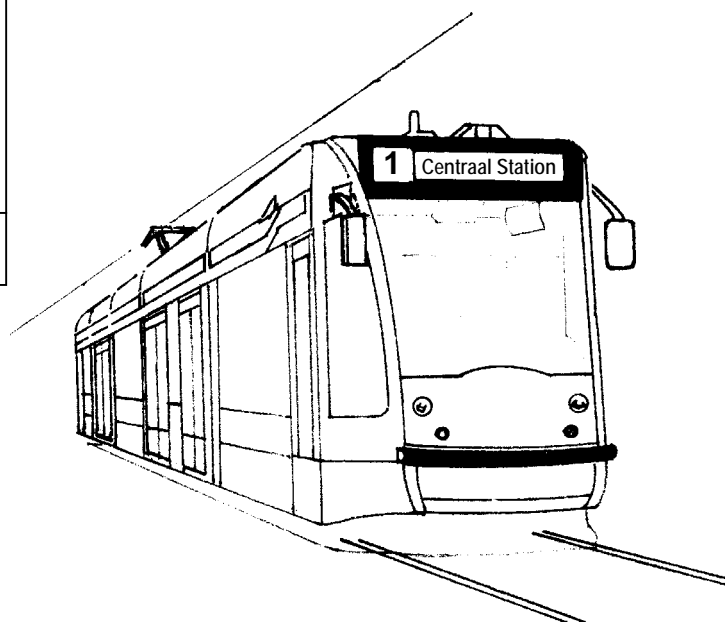


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

48^e Jaargang, nr. 555 - maart 2005



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

48^e JAARGANG, NUMMER 3 (555)
MAART 2005

Het Openbaar Vervoer – RAILNIEUWS
is een uitgave van de Stichting Tram-
museum en Railvervoer Nederland
(S.T.E.R.N.)

REDACTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK

Internet: www.hov-rn.nl
Email: hov-rn@hov-rn.nl

REDACTEUREN:

Chris Vonk

Tramnieuws Amsterdam

Kees Pronk, Kees Verhulst

Tramnieuws Den Haag

Jan van Driel

Tramnieuws Rotterdam

Bob Verwijk

Buitenlands stadsvervoer

Sicco Dierdorp

Spoornieuws België, Frankrijk

Raymond Kiès

Spoornieuws Duitsland, Oostenrijk

Hans Bikker

Spoornieuws Zwitserland, Luxemburg

Karel Bocht, Chris Westerduin

Spoornieuws Binnenland

Aad de Meij

Museumnieuws, agenda

Hans Verkerk

Redactie-secretaris

STAFMEDEWERKERS:

Paul Dijkman, Frans van Loevezijn,
Eric Sallevelt, Bas Schenk,
Raymond Kiès, Egbert van Werkhoven

PLANNING EN EINDREDAKTIE:

Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

verschijnt in 2005 twaalf keer en kan gratis
worden gedownload vanaf onze website

www.hov-rn.nl

Dit periodiek wordt niet (meer) in gedrukte
vorm verspreid

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

ISSN:1570-534X

Historisch mobiel erfgoed van Amsterdamse openbaar vervoer musea naar sloop door gerechtelijke uitspraak?

(persbericht, uitgegeven door het AOM en de MUSA op 17 februari 2005)

Het Amsterdams Openbaar vervoer Museum (AOM) en de stichting Museum streek- en Stadsautobussen Amsterdam (MUSA) zijn verbijsterd door een uitspraak van de rechter waaruit blijkt dat de remise aan het Bellamyplein en de busgarage aan de Oranje Vrijstaatkade in Amsterdam Oost per 1 april en respectievelijk 1 maart zullen moeten worden ontruimd.

De musea hebben op 8 december 2004, na jarenlange, moeizame onderhandelingen en rechtszaken met de gemeente eindelijk overeenstemming bereikt over een alternatieve locatie (achter het Haarlemmermeerstation in stadsdeel Zuid) en de benodigde budgetten voor de bouw en exploitatie daarvan.

In de raadsvergadering van 15/16 december 2004 bleek de gemeente echter plotseling tijdens de begrotingsbehandeling onwillig om de vereiste budgetten voor herhuisvesting daadwerkelijk op tafel te leggen. Daarnaast werd besloten - immers indien geen geld dan ook geen huisvesting - de museumtrams gelijk ook maar van het gemeentelijke tramnet te kieperen. Wat de samenhang daarmee is, is de musea volstrekt duister. Het geld zou immers ook via een niet gemeentelijke weg kunnen worden aangetrokken en bovendien heeft AOM een langjarig contract met de gemeente Amsterdam voor het gebruik van de gemeentelijke railinfrastructuur.

Een nu dreigende gedwongen ontruiming is dan ook opnieuw een klap in het gezicht van de openbaar vervoer musea.

Geen rijdende trams en bussen = geen inkomsten = faillissement

Opnieuw een klap, want de wethouder Ter Horst schreef al in 1997 dat de huidige stallingen - en in ieder geval de tramremise - bij voorkeur de permanente huisvesting zouden moeten worden en dat, zo dit niet zou lukken, de gemeente tijdig voor alternatief onderdak zou zorgen. Ondanks dat de musea de achterliggende jaren in talloze brieven, rapporten, raadsadressen, etc. en bij de opvolgers van wethouder G. ter Horst op actie aandrongen deed de verantwoordelijke wethouder Stadig niets. En toen hij eindelijk actie ging ondernemen, bleek die er alleen maar op gericht om de musea ten gronde te richten.

Belangrijke factor is dat het AOM afhankelijk is van een spoor aansluiting op het tramnet om zo zijn inkomsten uit de verhuur van zijn historisch materieel veilig te stellen. Zonder deze inkomsten gaan zowel het AOM als ook de MUSA op korte termijn failliet en zal de historische collectie, met trams, bussen en IJ-veren van 1904 (!) tot heden, gesloopt moeten worden. Dat daarbij een voor mondiale begrippen unieke en complete collectie verloren gaat, nota bene het eigen mobiele erfgoed van Amsterdam, interesseert diezelfde gemeente kennelijk niets. Om nog maar te zwijgen van het verdampen van de expertise en kennis die komt kijken bij het restaureren en exploiteren van historisch materieel. Kennis die in dertig jaar is opgebouwd.

AOM en MUSA kunnen zelfs in hun dagelijks onderhoud voorzien en hebben de laatste jaren geen substantiële subsidie voor het behoud van hun tram- en buscollectie ontvangen, omdat zij die niet nodig bleken te hebben. Een unicum in de museale wereld.

Falend museaal beleid; het wordt stil bij de komende Museumnacht!

Bovendien blijkt opnieuw hoezeer sprake is van een falend cultureel beleid van de gemeente Amsterdam. De bedreven politiek blijkt de doodsteek voor veel culturele instellingen. Na het Vakbondmuseum, het Pianolamuseum en museum Energetica dreigen met het AOM en de MUSA opnieuw unieke Amsterdamse musea verloren te gaan. En dat in een tijd waarin de inkomsten uit toerisme snel teruglopen en de gemeente de mond vol heeft van haar 'culturele beleid', hetgeen tot nu toe alleen blijkt te resulteren in voortdurende ruzies op het Museumplein en een sponsoring van het Stedelijk Museum door een automerk.... Om nog maar te zwijgen over het nog te vestigen Designmuseum aan de Zuidas dat met een vloeroppervlak van minimaal 60.000 m2 tenminste tien(!) keer zo groot zal zijn als wat AOM en MUSA ooit nodig zouden hebben voor hun huisvesting, maar dat grotendeels leeg zal komen te staan, omdat er alleen maar wisseltonstellingen zullen worden gehouden. Anders geformuleerd: wij weten wel een bestemming voor die leegstand...

AOM en MUSA gaan ondanks alles door met onderhandelingen met de gemeente en particuliere investeerders om te kijken of er alsnog een uitweg te vinden is.

Inmiddels hebben onze musea uit de hele wereld adhesiebetuigingen ontvangen en is in de lokale en internationale museale wereld met verbazing gereageerd op deze gang van zaken. Met name buitenlandse musea op hetzelfde gebied uit o.a. Wenen, Londen en Brussel snappen helemaal niets van de onwil van de gemeente Amsterdam die in hun ogen juist trots zou moeten zijn op haar eigen mobiel erfgoed en het zou moeten koesteren, zoals in die steden wél mogelijk is. De gemeente Amsterdam heeft zich echter hoogmoedig afgekeerd van alle wereldsteden (zelfs die in de toch minder welvarende voormalige Oostbloklanden), waar men creatief met zijn mobiele erfgoed omspringt.

Lak aan publiek opinie

Met de besluiten die de gemeente Amsterdam de laatste maanden heeft genomen, laat de meerderheid van de gemeenteraad, bestaande uit PvdA, VVD, CDA, D'66 en GroenLinks zien, dat zij lak heeft aan wat een handtekeningactie eind 2002/begin 2003 heeft uitgesproken: meer dan 12.000 mensen, Amsterdammers én niet-Amsterdammers, hebben toen de vurige wens uitgesproken, dat de museumcollectie van AOM en MUSA niet verloren zou gaan. Nog geen twee jaar later doet dat er kennelijk allemaal niet meer toe.

AOM en MUSA zijn onthutst over hoe de gemeente Amsterdam met de eigen stadshistorie meent te kunnen omgaan; zijn alle inwoners van Amsterdam immers geen 'geestelijk' mede-eigenaar van hun eigen historisch openbaar vervoer? Of heeft de arrogantie bij de gemeente al zo toegeslagen dat dat voor het gemak maar vergeten wordt?

*Adriaen Louman Voorzitter AOM
Arthur Staal Voorzitter MUSA*

Historie

De huidige situatie is het einde van een reeds jarenlang voortslepend conflict tussen de museumorganisaties en de gemeente Amsterdam en enkele stadsdelen. Zoals bekend wil het Stadsdeel Oost/Watergraafsmeer het gebied aan de Oranje Vrijstaatkade benutten om er een centrum van Oost/Watergraafsmeer van te maken met een nieuw stadsdeelkantoor, een winkelcentrum, scholen, sportaccommodaties en uitgaansgelegenheden.

Een zelfde plan ligt er voor de voormalige GVB-werkplaats Tollensstraat waarbij de plannen worden uitgewerkt door mediatycoon Harry de Winter.

Over deze situatie is tussen de gemeente Amsterdam en de museumorganisaties jarenlang overleg gevoerd. Bij het regelmatig vastlopen hiervan werd vaak de zaak voorgelegd aan de rechter die hierover dan weer een uitspraak deed met het verzoek het nogmaals te proberen. Diverse tussenpersonen moesten de zaak dan weer op gang brengen. In het voorjaar van 2004 leek er voortgang in de zaak te komen; de Gemeente Amsterdam stelde een bedrag van 4 miljoen Euro beschikbaar om achter het Haarlemmermeerstation een nieuw openbaar vervoermuseum in te richten waar zowel RETM/EMA, AOM als MUSA onderdak konden vinden. Dit alles hangt samen met de herinrichting van het gebied door het stadsdeel Oud Zuid. Wel zit er een periode van ruim twee jaar tussen het verlaten van Oost en de Tollensstraat en het beschikbaar komen van de ruimte achter het Haarlemmermeerstation. Over het eerste deel konden de beide organisaties en de gemeente Amsterdam het wel eens worden. Maar het twee jaar niet kunnen rijden was voor vooral het AOM onverteerbaar omdat in deze periode er niet in de stad kan worden gereden en men inkomsten misloopt. De gemeente Amsterdam hield echter voet bij stuk en toen in het najaar de begroting voor 2005 werd opgesteld

verdween de toegezegde 4 miljoen Euro terug in de gemeentekas om een tekort te vermijden. Ook werd besloten het rijden door de stad door het AOM te beëindigen daar het AOM toch haar verbinding met het stadsnet voorlopig zou verliezen. Uiteindelijk heeft de gemeente via de rechter nu beslist dat de beide ruimten op resp. 1 maart en 1 april ontruimd moeten worden waarbij de gemeente Amsterdam nog altijd uitgaat van opslag in een grote loods in het westelijk Havengebied.

Duidelijk is dat het natuurlijk niet zo mag zijn dat de 55 trams en 22 bussen verloren zouden gaan voor het nageslacht. In de loop der jaren is een fraai museumbestand opgebouwd (wellicht wel wat aan de ruime kant) dat loopt van Union 144 tot Simatic-gelede 709. Verhuizing van de beide huidige locaties in Oost en aan de Tollensstraat naar de gemeentelijke loods in het westelijk havengebied is zeker geen ideale oplossing en snijdt met name de trams voor de duur van twee jaar af van het stadsnet.

Daarnaast zullen er, zoals het AOM terecht opmerkt, twee jaar lang geen inkomsten zijn. Maar om nu te stellen dat dit leidt tot een faillissement is wel wat erg kort door de bocht. Door in het voorjaar niet in te gaan op de door de gemeente Amsterdam geboden oplossing met een bedrag van 4 miljoen Euro hebben de museumorganisaties de hand overspeeld en moet men nu op de blaren zitten. De situatie ten opzichte van het voorjaar blijft ongewijzigd doch de bruidsschat van 4 miljoen Euro is via de zijdeur door de gemeente Amsterdam afgevoerd. Met name de langdurige onderhandelingen met de gemeente en het voortdurend naar de rechter lopen om de gemeente op de knieën te dwingen heeft bij de politiek averechts gewerkt en geleid tot de huidige situatie. De houding van wethouder Duco Stadig op maandag 28 februari moet dan ook als uiting van deze gemeentelijke frustratie worden gezien. De museumorganisaties hebben gelijk als zij zeggen dat het museummaterieel behouden moet worden voor het nageslacht en dat het ook belangrijk is voor alle vrijwilligers die zich er mee bezig houden en dat de gemeente Amsterdam hier te weinig oog voor heeft. Anderzijds heeft de gemeente Amsterdam een aanbod gedaan voor een goede oplossing op termijn en daarbij een fikse som geld aangeboden. Door hier niet op in te gaan hebben de museumorganisaties zichzelf buiten spel gezet. Door zich nu op het standpunt te stellen dat alle problemen veroorzaakt zijn door de gemeente Amsterdam en dat het afgelopen is met het museummaterieel wordt geen reëel beeld gegeven van de huidige stand van zaken. Waar twee partijen onenigheid hebben, hebben ook beide partijen schuld. Wat de verdere gang van zaken zal zijn rond de beide vestigingen is nog niet duidelijk. Ook niet wanneer er daadwerkelijk zal worden overgegaan tot ontruiming.

Media-offensief

Beide museumorganisaties zijn een media-offensief begonnen om de uitzettingen tegen te gaan en middels een demonstratie op maandag 28 februari jl. voor het stadhuis met MUSA-bussen (200 en 301) en een tweetal tramstellen (GVB 467+807 en 586) werd dit ondersteund. Door de museumorganisaties werd aan wethouder Duco Stadig een sloopkogel overhandigd (die hij overigens weigerde) met de mededeling dat men het niet verantwoord vindt dat de trams en bussen uit de bestaande ruimten moeten verdwijnen en opgeslagen worden in het westelijk Havengebied. De wethouder antwoordde dat er op termijn een oplossing is achter het Haarlemmermeerstation en dat in de tussenliggende periode de opslag in het westelijk havengebied onvermijdelijk is. Daarmee was voor de wethouder de kous af.... Het AOM laat elke zaterdag in maart een museumtram rijden om te protesteren tegen de "culturele barbarij" van de gemeente.

Na de mening van de museumorganisaties en ons commentaar op de voorgaande bladzijden, is het nu de beurt aan wethouder Duco Stadig namens de gemeente Amsterdam.

Voor bus- en trammuseum is zelfs beste niet goed genoeg

In diverse media, waaronder Het Parool, is aandacht besteed aan de huisvestingsproblemen van het bus- en trammuseum. Er wordt een beeld geschetst alsof de gemeente beide musea zonder pardon hun panden uitjaagt en niets voor hen doet. De gemeente zou het historisch erfgoed van de stad verkwanselen.

Nog eenmaal de feiten op een rij. De musea moeten verhuizen naar een andere locatie, omdat op de huidige terreinen (Polderweggebied en de Tollensstraat) woningen worden gebouwd. Woningen die de stad hard nodig heeft. Met de musea is de gemeente al drie jaar geleden in overleg getreden over een goede alternatieve locatie. De gemeente heeft beide musea verscheidene alternatieve locaties aangeboden.

In januari 2004 is hun een laatste aanbod gedaan: een permanente locatie op het Havenstraat-terrein in Oud Zuid. Een locatie met rails, zodat de historische trams weer door Amsterdam kunnen rijden. Aangezien deze locatie niet direct beschikbaar was, zou op kosten van de gemeente al het materieel tijdelijk worden opgeslagen in een loods in het Westelijk Havengebied. Ook dit aanbod is door het bestuur van de musea niet geaccepteerd.

Om het historische materieel voor de stad te behouden, heeft de gemeente nog een jaar geprobeerd er met het bestuur uit te komen Zonder resultaat. De gemeenteraad heeft ten slotte in december besloten geen geld meer ter beschikking te stellen voor de herhuisvesting van de trams en bussen.

De gemeente Amsterdam heeft daarop bij de kantonrechter toestemming gevraagd beide panden te ontruimen. De rechter heeft de gemeente volledig in het gelijk gesteld en heeft op 11 februari bepaald dat ontruimd kan worden. De panden worden dus binnenkort ontruimd en het materieel wordt elders opgeslagen.

De gemeente heeft geld beschikbaar gesteld om op verantwoorde wijze voor verhuizing en tijdelijke opslag van het materieel zorg te dragen. Wij hebben kosten noch moeite gespaard om de musea voor Amsterdam te behouden. Je kunt je afvragen wie hier nu het historische erfgoed verkwanselt

Duco Stadig - wethouder gemeente Amsterdam.

A M S T E R D A M

Materieeloverzicht G.V.B.

Aanwezig per 1-1-2005 voor de passagiersdienst

Tram

Serie 9G: 780-804

Serie 10G: 805-816

Serie 12G: 817-841

Serie 11G: 901-920

Serie 14G: 2001-2130 (m.u.v. 2091)

Serie 13G: 2131-2147

Serie 15G: 2201-2204

Op reserve (opslag Moerdijk)

Serie 6G: 695

Serie 7G: 700, 706, 711, 717, 718, 720, 721, 722, 724

Metro/sneltram

Tweewagenstellen metro:

Serie M1: 1-4

Serie M2: 5-37

Serie M3: 38-44

Serie S3: 70-73 (ook geschikt voor dienst op lijn 51)

Serie M4: 74-106

Gelede sneltrams:

Serie S1: 45-57

Serie S2: 58-69.

Bus

001-006, 010-015, 101-267, 416, 417, 418, 419, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 445-470, 471-495, 500-504, 545-555, 556-585 en 599. Inzet van 416...435 en 599 is minimaal.

Eerste IJtram van CS naar IJburg

Combino 2203 reed woensdag 2 februari voor het eerst het hele traject van het Centraal Station naar IJburg. Er was grote belangstelling onder de pers.

Tot begin maart was men bezig met proefrijden om de baan te testen op snelheid en om te kijken of alle technische installaties goed werken. Daarna begon het GVB met het oplossen van het trampersoneel.

Op zaterdag 28 mei 2005 wordt de IJtramlijn (lijn 26) feestelijk geopend door minister Peijs en wethouder van der Horst. Op 29 mei gaat lijn 26 definitief rijden voor het publiek. De tram rijdt vier maal per uur tussen CS en IJburg; in de spits zes maal per uur. De tram doet 20 minuten over het 8,5 kilometer lange traject.

Twee fietsen per tram...

Per tramstel mogen in de IJtram maximaal twee fietsen worden meegenomen. Omgerekend in de spits dus 12 fietsen per uur per richting op een bevolking van 45.000 man. "Aan het beginpunt wordt het straks dus knokken", aldus de werkgroep mobiliteit en vervoer. Men vindt dit aantal ver beneden de maat en heeft voor 30 mei a.s. acties aangekondigd.

Chipcardpoortjes

Op donderdag 24 februari jl. nam wethouder van der Horst op het in renovatie zijnde metrostation Waterlooplein de eerste poortjes voor de chipcard officieel in gebruik. De nieuwe poortjes staan er dan wel maar voorlopig blijven de poortjes nog open staan. Volgens de wethouder worden ze op 1 januari 2006 in gebruik genomen, maar volgens ROVER kan dit nog wel even langer duren. De planning voor de invoering van de chipcard in de randstad staat namelijk gepland voor 1 januari 2007 en de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft daarbij bepaald dat pas op dat moment ook de strippenkaart en het sterabonnement uit het assortiment gehaald mogen worden. De gemeente Amsterdam mag de chipcard per 1 januari 2006 wel invoeren maar zal dan tot het moment van de grote omslag op 1 januari 2007 ook de strippenkaart en het sterabonnement moeten gedogen. Een tweede probleem waar zowel de gemeente Amsterdam, het GVB en het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) nog altijd niet uit zijn is het gebruik van de chipcard en strippenkaart naast elkaar waardoor het twee maal afschrijven van het basistarief zal plaatsvinden of dat er binnen een zone tweemaal het basistarief wordt afgerekend bij het gebruik van beide kaartsoorten. Ruim twee jaar is men al bezig met het zoeken naar een oplossing maar nog altijd heeft niemand een sluitende oplossing kunnen vinden. Zolang dit probleem niet is opgelost kan ook niet zondermeer worden overgegaan op de nieuwe chipcard met afsluitingen in het metrosysteem. De wethouder is dus iets te enthousiast en kan door zowel zijn eigen ambtenaren als door de Minister van Verkeer en Waterstaat worden teruggefloten.

Verkrijgbaarheid vervoerbewijzen

Met de komst van de chipcard in het achterhoofd wil men blijkbaar nu reeds het aantal punten waar men zich een vervoerbewijs kan aanschaffen verminderen. De uitgever van de strippenkaarten en sterabonnementen wil in 2005 het

aantal verkooppunten van 2500 in Nederland met 400 verminderen. Grootste aderladers worden daarbij een aantal tabakswinkels en verzorgingstehuizen. Dit omdat de omzet hier te laag is. Juist de gemakkelijke verkrijgbaarheid van kaarten in de buurt maken het gebruik van het openbaar vervoer makkelijk en voor de verzorgingstehuizen is het van essentieel belang voor de ouderen die daar wonen. Je kunt moeilijk eerst met het openbaar vervoer met een duur kaartje om vervolgens de goedkopere strippenkaart aan te schaffen. Nog erger wordt het met de komst van de chipcard. De dure oplaadapparatuur voor de chipcard zal uit kostenoverwegingen niet bij de tabakswinkels en verzorgingstehuizen worden geplaatst en het is zelfs de vraag of deze bij de postkantoren zal worden geplaatst. Wel zal het mogelijk worden de card op te laden via internet.

Volgens GVB-directeur Gertjan Kroon ligt de introductie van de chipcard (nu op proef in Rotterdam) op schema maar is de chaos maximaal. Bij dit project zijn in het hele land negentien overheden en vijf vervoersbedrijven betrokken.

Nog altijd wordt er van uit gegaan dat voor de plastic chipcard een bedrag van € 7,50 als eerste aanschaf moet worden betaald. De plastic kaart komt er in twee uitvoeren. Een voor de z.g. abonenthouders. Deze is persoonsgebonden en kent een vaste overeenkomst tussen de vervoerder en de gebruiker. Daarnaast komt er een chipkaart voor los gebruik die steeds moet worden bijgeladen en die niet persoonsgebonden is. Deze kaart kent een saldo dat zelf door de gebruiker bepaald kan worden. Wel dient deze steeds tijdig de kaart weer bij te laden. Dit overigens alleen voor het gebruik in het stads- en streekvervoer. Voor het gebruik bij NS worden de gebruikersregels een stuk ingewikkelder. Naar het zich laat aanzien zal het aantal te verrichten handelingen bij de kaartautomaten met zowel chipcard als pinpas fiks toenemen. Het gemak van de chipcard als uniek vervoerbewijs moet dan ook met de nodige scepsis worden bekeken.

Winterperikelen

De problemen met de winter zijn inmiddels weer achter de rug maar begin deze maand beheersten ze volledig het straatbeeld en hadden ook grote invloed op het verkeer in de stad. Ook het openbaar vervoer werd geteisterd door de zware sneeuwval en de lage temperaturen.

Woensdag 2 maart begon het te sneeuwen: overdag bleef het tram-, bus en metroverkeer nog aardig doorrijden. Uiteraard ging het wat minder vlot doordat het verkeer vastliep in de inmiddels gestaag toenemende sneeuwmassa maar het bleef allemaal doorrijden. Tegen de avond was de sneeuwlaag inmiddels fiks aangegroeid en kwam er ook vorst opzetten. Daar de wegen niet geheel meer vrij te houden waren besloot het streekvervoer (Connexxion) de dienst te beëindigen en ook 19.00 uur werd besloten alle buslijnen op te heffen. De meeste bussen reden vanaf de eindpunten naar de garage maar ook waren er chauffeurs die hun dienst direct beëindigden en hun passagiers verbouwereerd achterlieten op een halte. Om 20.00 uur werd ook op de meeste tramlijnen de dienst beëindigd met uitzondering van de lijnen 1,4,9 en 13 die wel tot einde dienst bleven doorrijden. Een van de redenen was dat men de sporen niet meer sneeuwvrij kon houden.

Je vraagt je inmiddels wel af waarom de pekelwagenvloot destijds is opgeruimd. Anderzijds bleef in ieder geval een deel van de stad nog openbaar vervoer houden. Wel was het frappant dat de vrijgekomen trams van andere lijnen niet werden ingezet op de vier lijnen die nog wel bleven rijden. Hier was extra inzet ten zeerste gewenst en ook had een frequentere dienst ervoor gezorgd dat de sporen nog beter schoon bleven. In de daarop volgende nacht reden ook de

nachtbussen niet uit. Bij de metro kon met horten en stoten de dienst worden gehandhaafd. Wel was er in de middagspits al sprake van een onregelmatige dienstuitvoering doordat diverse metrotreinen defect raakten en het metroverkeer verstoorde. Wel bleef de metro tot einde dienst doorrijden met zoals vermeld grote onregelmatigheid.

Op donderdag 3 maart kwam de dienst met horten en stoten op gang. Dit werd vooral veroorzaakt doordat personeel dat veelal uit de randgemeenten en van verder kwam met de grootste moeite de remises en garages wist te bereiken, waardoor een uitgedunde dienstregeling moest worden gereden. Pas in de loop van de dag konden tram, bus en metro de normale dienstregeling rijden. In de avonduren trad de vorst in maar dit had gelukkig weinig gevolgen voor het openbaar vervoer. Wel reed lijn 51 deze avond met losse wagens in plaats van met gekoppelde BN-stellen. Vanaf vrijdag 4 maart was de dienstuitvoering weer normaal.

Noord/Zuidlijn-berichten

Station Vijzelgracht

Steeds meer problemen duiken op rond de aanleg van de Noord-Zuidlijn. Naast het zwembad dat er nog altijd is op de hoek Nieuwe Vijzelgracht/Weteringcircuit door een gat in de damwand kwamen nu ook de werkzaamheden op de Vijzelgracht zelf stil te liggen. Werd in eerste instantie vermeld dat het ging om een geschil tussen een onderaannemer en hoofdaannemer Max Bögl, later kwam naar boven dat er problemen waren ontstaan tussen de gemeente Amsterdam en de hoofdaannemer over de verdere gang van zaken rond de aanleg van dit metrostation. Door de hoofdaannemer zijn vervolgens de werkzaamheden aan de bouw van dit station stilgelegd.

Voortgang werkzaamheden

Behalve station Vijzelgracht wordt er wel doorgewerkt aan de voorbereidende werkzaamheden aan de Noord-Zuidlijn. In Amsterdam wordt is een begin gemaakt met het kappen van bomen langs de Nieuwe Leeuwarderweg om ruimte te scheppen voor de bouwterreinen voor de aanleg van dit bovengrondse deel van de Noord-Zuidlijn. Bij het CS worden naast de Middendoegangsbrug de voorbereidende werkzaamheden uitgebreid. Dit heeft overigens tot gevolg dat het tram- en busverkeer aan de oostzijde regelmatige 5 tot 10 minuten wordt stilgelegd bij het heien van damwanden. Vooral in de ochtendspits leidt dit tot ernstige verstoringen in het tram- en busverkeer. Ook op het Rokin en in de Ferd. Bolstraat gaat de aanleg van de diepwanden voor de toekomstige stations gestadig door. Inmiddels is ook op het Scheldeplein en Europaplein duidelijk te zien dat hier de voorbereidende werkzaamheden in volle gang zijn. In de middenberm zijn de bomen gesneuveld en voor het wegverkeer is er minder ruimte.

Zuidas

Een belangrijke spil vormt ook het station Zuid/WTC. In de visie van de Noord-Zuidlijn is dit in eerste instantie het eindstation van de Noord-Zuidlijn doch gedacht wordt aan een verknoping met de Amstelveerlijn en een eventuele doortrekking van deze lijn naar Schiphol. Over de invulling van de locatie werd al jaren gesteggeld tussen de gemeente Amsterdam en de Rijksoverheid. Uiteraard spelen de financiën hierbij een belangrijke rol. Essentieel is daarbij de keuze tussen het z.g. dijkmodel en het z.g. dokmodel. Bij het dijkmodel blijven de OV-banen en Ringweg A10 bovengronds en bij het dokmodel komen zowel de Ringweg als de NS- en GVB-sporen met het bijbehorende station ondergronds te liggen. De gemeente wil graag dat alles onder de grond verdwijnt zodat op de vrijgekomen ruimte gebouwd kan worden (kantoren en woningbouw).

Bij het door Eelco Brinkman uitgevoerde onderzoek bleek dat het dokmodel te duur was. Nadat particuliere beleggers

hadden toegezegd financieel bij te willen springen kwam toch het dokmodel weer boven water en intussen hebben Rijksoverheid, gemeente Amsterdam en particuliere beleggers financiële toezeggingen gedaan om dit toch mogelijk te maken. Alle instanties moeten hiervoor wel extra in de buidel tasten. Het openbaar vervoer lijkt daarbij het kind van de rekening te worden. In de bedragen die voor de herinrichting van de Zuidas zijn opgenomen is namelijk geen ruimte meer voor geld voor het openbaar vervoer. De opstellers van het voorstel onder leiding van Brinkman gaan er van uit dat dit uit het OV-potje betaald zal worden (o.a. de Noord-Zuidlijn). Gelet op de huidige gang van zaken rond de financiering van het Openbaar Vervoer en de druk op de kosten voor de Noord-Zuidlijn lijkt dit echter uitgesloten. Ook is bij het dokmodel geen rekening gehouden met de eventuele aantakking van de Amstelveenlijn in het dokmodel. Dit betekent dat het tunneltje van Station Zuid naar de Buitenveldertselaan niet meer in het project is opgenomen. Hierdoor verliezen Amstelveen en Buitenveldert hun rechtstreekse verbinding met de stad.

Busstation

Ook is er nog altijd geen ruimte gevonden voor een busstation direct bij het nieuwe station. In de vele plannen heeft dit al op meerdere locaties gelegen en gelet op de bebouwing wordt de afstand tot het station steeds maar groter.

Het Zuidas-project is ooit opgezet omdat het een ideaal knooppunt was van het openbaar vervoer waardoor de grote kantoren op deze plek hierop ideale aansluitingen kregen met trein, metro, tram en bus. De Eurotekens in de ogen van de bestuurders van onze stad begonnen echter te flonkeren en elke centimeter die in dit gebied vrijkomt wordt gebruikt om meer en meer glaspaleizen voor kantoren te realiseren. Dat daarmee het openbaar vervoer, de oorzaak van deze bebouwing, in de verdrukking komt lijkt meer en meer van ondergeschikt belang te zijn.

Inmiddels heet de Tweede Kamer het project aangehouden. Gelet op de vele kostenoverschrijdingen is men niet overtuigd van een goede besteding van de overheids gelden.

Onderzoek kosten Noord-Zuidlijn

Door de gemeenteraad van Amsterdam is een speciale commissie in het leven geroepen om te bekijken waardoor de kosten voor de Noord-Zuidlijn zo uit de hand kunnen lopen. De raad wil weten hoe die kostenstijgingen zijn ontstaan en hoe de gemeente deze kosten in het vervolg beter in de hand gehouden kunnen worden. De commissie bestaat uit ex-minister Winnie Sorgdrager, ingenieur Hans van Voorden en professor Paul 't Hart. De commissie zal in juni het rapport gereed hebben.

Boormachines voor de Noord/Zuid-lijn

Er lijkt een doorbraak in de bouw van de twee boormachines. Nadat de firma Walter Bau op de rand van het faillissement verkeerde is de bouwcombinatie met de Duitse machinefabriek Herrenknecht in Schwanau in contact getreden. Deze firma bouwt de boormachines, die elk 477 ton wegen en een diameter hebben van plm. 6,5 meter en een lengte van 40 meter. Ze kosten circa € 20 miljoen per stuk. De bouw van een dergelijke boor kost een half jaar. Amsterdam heeft behoefte aan twee van deze boormachines; de een begint op de kop van het Damrak bij de Nieuwe Nieuwebrug en de andere zal bij de RAI de grond in gaan. De boormachine bestaat uit een holle stalen cilinder van een meter of acht met aan de voorkant een graafwiel. Aan de achterzijde van het schild worden kant-en-klare tunnelsegmenten geplaatst. Het graafwiel aan de boor draait langzaam rond en schraapt de grond los. Dit wordt vermengd met water en via de lopende band afgevoerd. Tegelijkertijd zet de boor zich met behulp van vijzels af tegen de reeds geplaatste tunnelwandsegmenten en drukt zich naar voren. Zodra de boor voldoende voortgang heeft gemaakt plaatst een machine

een weer nieuw deel van de tunnel. Voor de Noord/Zuidlijn is gekozen voor de boormethode om de palen in de slappe Amsterdamse bodem, een mengsel van klei, veen en zand, te ontzien. In de binnenstad zijn de veelal houten palen vijftien meter lang zodat zij steunen op de eerste zandlaag. De metrotunnel zelf wordt op een diepte van twintig tot dertig meter onder de grond aangelegd tussen de eerste en tweede zandlaag. Veel palen zijn inmiddels versterkt met "grout", een mengsel van zand, cement en water om mogelijke aantasting door de boorbewegingen tegen te gaan.

Modificatieprogramma Combino's

Siemens constateerde dat de trams en de passagiers zich anders gedragen dan voorspeld was. In de praktijk betekent dit dat de technici van Siemens onjuiste berekeningen hebben gemaakt.

Combino 2091, die sinds zijn bouw als meetwagen en proefwagen voor het renovatieprogramma dient zal binnenkort terugkeren naar Amsterdam en aldaar wederom als proefwagen worden ingezet alvorens de grote renovatie van alle Combino's gaat beginnen. De eerste Combino's gaan volgens planning in april terug naar Duitsland. Siemens garandeert dat de dienstregeling daar niet onder zal lijden.

Of het ook daadwerkelijk april wordt dat de eerste wagens naar Krefeld zullen gaan is nog maar de vraag. Het GVB heeft met Siemens nog altijd geen overeenstemming bereikt over het renovatieprogramma. Nog altijd zijn er door Siemens geen duidelijke oplossingen voorgelegd om de problemen aan de wagenbakken (haarscheurtjes) op te lossen. Hierdoor dreigt de inzetbaarheid van het materieel te verminderen. Ook zijn er in de praktijk problemen met het uitvoeren van kleine reparaties waardoor trams vaak langere tijd niet inzetbaar zijn.

Mede met het oog op het langdurige en uitgebreide renovatieprogramma van de trams is het GVB van mening dat de firma Siemens op korte termijn met een compleet en goedgekeurd renovatieprogramma moet komen om de continuïteit van de dienstregeling te garanderen.

Voor Siemens betekent het renovatieplan het terughalen van ruim 400 Combino's naar de fabrieken van dit bedrijf. Het zou daarbij gaan om herstel in de vestiging in Krefeld en in Praag (ex-Tatra). Daarnaast is het aannemelijk dat het herstel van de wagens in Japan en Melbourne ter plekke zal worden uitgevoerd. Daarnaast is het nog niet duidelijk of het gaat om aanpassingen, gedeeltelijke nieuwbouw of zelfs totale nieuwbouw van de wagenbakken. Voorts moeten nog aanpassingen aan de software en de truckstellen worden uitgevoerd. Het zou wellicht niemand verbazen dat er een vrijwel nieuwe Combino uit de fabrieken zal rollen.

Materieel tram

Blokkendozen:

De A-bak van de 809 is inmiddels weer recht. Nu kan begonnen worden met het opnieuw inrichten (o.a. de bestuurderscabine) van de eerste bak. De B- en C-bak staan nog altijd buiten.

Lagevloertrams:

De 829 kwam na herstel van zijn aanrijdingsschade met de 809 op 2 februari jl. weer in dienst met vernieuwde achterzijde. Niet de 915 ging in revisie, doch de 841, gevolgd door de 823. De 912 werd na herstel van aanrijdingsschade met de 2048 in dienst genomen op 15 februari jl.

Van de 11- en 12G-wagens zijn in de nieuwe kleuren wit en blauw geschilderd: 817-820, 834, 840, 901, 902, 905-907, 909, 911-914, 916-920.

Combino's:

De 2048 kwam na een aanrijding met de 912 buiten dienst te staan en ging voor herstel naar de HWR in Diemen.

De wagens die voorzien zijn van de nieuwe geluidsdempers op alle wielen zijn duidelijk te herkennen aan de zilverkleurige dempers op de zijkanten van de wielen. Hiermee zijn inmiddels gesignaleerd de 2002, 2003, 2011, 2031, 2090. Het is de bedoeling dat uiteindelijk alle Combino's in de HWR door Siemens worden voorzien van dergelijke dempers.

Metro/sneltram:

BN-stel 61 werd in de HWR beplakt en beschilderd in de kleuren wit en blauw en kwam op 10 februari jl. in dienst.

Nog altijd wordt er niets gedaan aan de graffiti-overlast bij de treinstellen. Een groot deel van het materieel rijdt er verloederd bij. Het gaat daarbij nu niet meer alleen om de buitenkant, maar ook de binnenzijde van de treinstellen zijn vaak van boven tot onder beklad.

Materieel bus

Niet alleen de Combino's maar ook de Jonkheer-bussen van Berkhof hebben last van haarscheurtjes. Bij de wagens 101-267 zijn haarscheurtjes geconstateerd in de achterste wielkuip en een gedeelte van de zijwand. Dit euvel ontstaat bij bussen die inmiddels 400.000 kilometer hebben gereden. Berkhof in Heerenveen zal modificaties aan de bussen gaan uitvoeren die een structurele oplossing moeten bieden. Het plan is om de achtermodule van het chassis en de opbouw te verstevigen met extra profielen platen zodat de constructie stijver wordt en de vrijkomende krachten beter worden doorgeleid en geabsorbeerd. De haarscheurtjes worden vermoedelijk veroorzaakt door het lagevloerconcept.

ROTTERDAM

Materieeloverzicht R.E.T.

Aanwezig per 1-1-2005 voor de passagiersdienst

Tram

9 SGP-mr.: 651-655, 657-660 (ex Wenen, buiten dienst)

50 Düwag : 701-750

50 Düwag : 801-850 (buiten dienst 801-807, 809-815, 817, 819, 821, 823, 826 en 833)

13 Düwag : 1601, 1604, 1611-1613, 1615, 1618, 1619, 1621, 1624 en 1633-1635 (buiten dienst)

60 Citadis : 2001-2060

Ook in 2004 verschenen geen rijtuigen in wit/groene kleuren.

De situatie bleef gelijk aan die per 1 januari 2003.

Metro/sneltram

71 sneltramrijtuigen SG-1: 5201-5271

63 metrorijtuigen MG-2: 5301-5363

18 sneltramrijtuigen SG-2: 5401-5418

Dienstmaterieel

2 instructiemotorrijtuigen: 606, 1629

3 zout/rangeermotorrijtuigen: 2602, 2603, 2605

2 trekmobiel: ongenummerd

Materieel in beheer van de Stichting RoMeO

Museummaterieel

10 motorrijtuigen : RETM 1, 11, 86, 119

: RET 15, 123, 242, 385, 556, 608

1 instructiemr. : RET 2101 (ex mr. 404 uit 1929)

2 aanhangrijtuigen : RETM 284, 327

1 aanhangrijtuig : RET 1042

2 paardetramrijtuigen: RTM 188, 404

1 bovenleidingmontagewagen: RET 2410

2 zandsiloahr. : RET 2411, 2412 (plukwagen)

1 open bakahr. : RET 2413

Exploitiematerieel

14 motorrijtuigen: 368, 373, 504, 515, 522, 523, 537, 542, 565, 1605, 1610, 1614, 1616, 1628

2 aanhangrijtuigen: 1001, 1020

Verder aanwezig : HTM 830+756

Museummaterieel Tramweg-Stichting

7 motorrijtuigen : 115, 192, 210, 220, 303, 408, 509

1 wagenbak : 178

2 aanhangrijtuigen: 1008, 1355

1 railslijpmotorrijtuig: 2302

2 zoutaanhangrijtuigen: 545, 2025

1 Magirusladder (niet rail)

1 motorwagendorstel: 2301

Bus

Scholierenvervoer : 115 Peugeot Business

Minibus : 116 Mercedes

Instructie communicatie PTT: 131 DAF (ex 320)

Contrôle : 132 DAF (ex 205)

Lijndienst : 420-425, 427-432, 434, 436-438 Mercedes,

440-453, 455-459, 481-484, 486-499 DAF

(481-484, 486-489, 499 opgelegd),

501, 502, 505-508, 512, 514 Volvo,

600-644, 646-652, 654-656, 658-690, 692-699 Volvo,

750-754 Mercedes,

801-820 Den Oudsten,

821-835 Den Oudsten,

901-945 Den Oudsten

Museumbussen geen wijzigingen

Metrostation Zuidplein

Op 17 februari werd het verbouwde metrostation Zuidplein feestelijk heropend. Het oude station, waar veel reizigers zich de laatste tijd onveilig voelden, is voorzien van een meer eigentijdse uitstraling. Bij de verbouwing werd gebruik gemaakt van hoogwaardige materialen zoals roestvrijstalen bankjes en prullenbakken. De gevel is vervangen door glas en ook de plafonds zijn opgeknapt. Het station verwerkt dagelijks bijna 100.000 reizigers en is één van de grootste openbaarvervoer-knooppunten in de regio Rotterdam. Het station is de laatste in de reeks van twaalf metrostations die werden gerenoveerd.

Binnenkort wordt ook het busstation Zuidplein aangepakt. Dit busstation is het op één na grootste busstation van Nederland.

Schiedam – Vlaardingenlijn

Op 28 februari werd in de gemeenten Schiedam en Vlaardingen het startsein gegeven voor de bouwwerkzaamheden voor de TramPlus Schiedam – Vlaardingenlijn. De lijn bestaat voor een groot deel uit de huidige tramlijn 1. Het nieuwe trajectdeel in Vlaardingen gaat dwars door het winkelcentrum De Loper. De huidige haltes bij station Nieuwland en sporthal Margriet worden vervangen door één nieuwe halte: halte Schiedamseweg. De lijn blijft nog een jaar na de ingebruikname rijden via de 's-Gravelandseweg. Daarna is ook de route van de Overschieestraat naar station Schiedam Centrum gereed.

In de Overschieestraat dienen door de gemeente Schiedam nog enkele panden te worden verworven om die vervolgens te slopen en over de Schie komt een hypermoderne brug die snel open en dicht kan zodat de tram geen of weinig vertraging oploopt. Verderop zijn de Broersvest, Koemarkt en Schiedamseweg al op TramPlus-niveau. Op het Marconiplein moeten sporen worden verlegd omdat er nu geen plaats is voor het dertig meter lange TramPlus-perron. Ook de Vierambachtsstraat, Middellandstraat en West-Kruiskade zijn reeds op TramPlus-niveau. De Burg. v. Walsumweg komt op TramPlus-niveau, maar met een smalle halte. De Oostzeedijk is te smal voor een vrije baan, maar er komen wel verhoogde perrons en aangepast TramPlus-meubilair. Wel zal er op de Oostzeedijk railvernieuwing plaats vinden, terwijl tegelijkertijd de riolen en de bestrating worden vernieuwd. Dit laatste staat ook te gebeuren op de Mathenesserdijk. Op de Oostzeedijk worden de werkzaam-

heden in twee fases uitgevoerd, waardoor trams van en naar de remise Oostzeedijk een omleiding moeten rijden. In de zomer is de remise tijdelijk niet meer bereikbaar en worden de trams in de remise Hillegersberg gestald. Als alles volgens plan verloopt dan komt het grootste deel van het traject op maandag 22 augustus in dienst. Het ligt in de bedoeling om op deze lijn met Citadis-rijtuigen te gaan rijden.

Lijn 5

Medio februari liet wethouder Hulman weten, dat als lijn 5 op TramPlus-niveau komt, er een aantal haltes zal moeten verdwijnen. Hierdoor zou dan de gemiddelde snelheid omhoog gaan. Met name in Schiebroek zou dit moeten gebeuren. Het betreft de haltes Peppelweg/Kastanjesingel en Meijersplein/Wilgenplaslaan, terwijl de halte Meidoornsingel/Larikslaan zou moeten opschuiven in de richting Meidoornsingel. Volgens de wethouder levert dit tussen de 2000 en 2500 extra passagiers per dag op.

Waar hij dit echter op is gebaseerd, bleef onduidelijk. Zoals te verwachten leverde dit deze wethouder weer een storm van protest op. Hoe hij het in zijn hoofd haalt om de drukste halte in Schiebroek, de halte Peppelweg/Kastanjesingel, te laten verdwijnen. De winkeliers van de Peppelweg en de bewoners in de omgeving, lieten weten dat deze halte van groot belang voor hen is. Dat de tram met het verdwijnen van haltes sneller van A naar B rijdt vindt men weinig interessant, veel meer van belang vindt men het om er op te kunnen vertrouwen dat de tram op tijd rijdt en dat er een goede frequentie gehandhaafd blijft.

Ook het opheffen van de halte Meijersplein stuit op veel verzet. Deze laatste halte ligt namelijk pal naast de zogenoemde ouderendriehoek van Schiebroek, een gebied met meerdere huizen voor senioren. Ook de deelgemeente heeft in een brief aan wethouder Hulman laten weten, niet blij te zijn met de plannen.

Naast de haltes in Schiebroek zouden ook de haltes Kortenaerstraat en Vlaggemanstraat moeten verdwijnen. Vooral deze laatste halte ligt in een gebied waar de loopafstanden naar tram of bus vrij groot zijn. Het gevolg hiervan zal ook zeker geen groter aantal passagiers opleveren.

Verder liet de wethouder weten een tramlijn te willen naar het Rotterdamse Scheepvaartkwartier. Dit zorgde bij velen voor grote hilariteit, omdat de allereerste tramlijn in 1905 al naar het Scheepvaartkwartier reed en sindsdien is de tram daar nooit verdwenen. Aan de ene kant kan men hier om lachen, maar anderzijds is het diep treurig dat Rotterdam met een dergelijke wethouder voor openbaar vervoer zit opgescheept.

Overlast trams

Door een directeur van een bedrijf in de Delftsestraat is een bezwaarschrift ingediend tegen het verleggen van de tramsporen in de omgeving van het Centraal Station. De directeur voorziet grote verkeerschaos in de Delftsestraat en de Poortstraat door het grote aantal trams dat door deze straten gaat rijden. Door filevorming van trams verwacht hij dat de toegangen tot parkeergarages geblokkeerd zullen worden en dat deze straten, die toch al vaak geblokkeerd worden door geparkeerde vrachtauto's van toeleveranciers, verhuizers en aannemers, nog drukker zullen worden. Omdat de Poortstraat

straks éénrichtingverkeer krijgt en de rijbanen in de Delftsestraat zullen worden gescheiden door tramrails, kan het autoverkeer niet meer om geparkeerde vrachtauto's heen. Daarnaast vreest de directeur voor geluidsoverlast voor het personeel in de kantoorgebouwen en de bewoners van de woontorens op het Weena.

Nachtbusnet

De RET wil het nachtbusnet niet meer exploiteren en daarom wil de Stadsregio Rotterdam het nachtnet loskoppelen van de RET en openbaar aanbesteden. Het nachtnet bestaat uit twaalf buslijnen die in de vrijdag- en zaterdagnacht in Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Capelle a/d IJssel, Spijkenisse, Ridderkerk en Maassluis rijden. Gemiddeld worden zo'n 1500 passagiers per weekeinde vervoerd. Deze vervoersvorm voorziet in een behoefte en daarom wil de Stadsregio het nachtnet niet opheffen.

Infrastructuur en exploitatie

In verband met werkzaamheden werd het Weena in het weekeinde van 19 en 20 februari voor tramverkeer gesloten. De lijnen 1, 4, 5, 7, 8, 20 en 25 werden omgeleid via de Mauritsweg, v. Oldenbarneveltstraat en Coolsingel v.v. De lijnen 4, 5, 7 en 8 reden hierbij niet via het Centraal Station. Reizigers van deze lijnen werden bij het station Stadhuis verwezen naar de metro.

In verband met werkzaamheden aan de TramPluslijn in Schiedam wordt op weekenden de trambaan tussen het Stadsfer en de Woudhoek voor tramverkeer gesloten. Dit geldt voor de volgende weekenden: 19 en 20 februari, 26 en 27 februari, 5 en 6 maart, 12 en 13 maart en 2 en 3 april.

Vanaf 28 februari tot 3 juli is de Mathenesserlaan tussen de Claes de Vrieselaan en de Nieuwe Binnenweg afgesloten in verband met railvernieuwing en herstructurering. Eerder gebeurde dit op het gedeelte tussen het Mathenesserplein en het Heemraadsplein en tussen het Heemraadsplein en de Claes de Vrieselaan.

Van 14 t/m 27 maart is de Erasmusbrug 's nachts gestremd vanaf einde dienst tot de andere ochtend 6.00 uur. Hierdoor kunnen de eerste ritten vanaf het Centraal station van de lijnen 20, 23 en 25 niet worden gereden.

Op 26 en 27 maart rijden er geen metro's op het traject Centraal Station – Beurs. Dit in verband met werkzaamheden voor RandstadRail bij het Centraal station.

Op 4 en 5 juni rijdt er geen metro op het traject Nieuw Verlaat – De Tochten in de wijk Zevenkamp. Dit als gevolg van werkzaamheden aan het nieuwe traject naar Nesselande.

Materieel

In de C.W. werd het metrorijtuig 5348 binnengenomen voor herstel brandschade. Ook mr. 740 verbleef nog hier in verband herstel aanrijdingschade.

De Citadis-rijtuigen 2001, 2008 en 2010 staan nog steeds buiten dienst. De 2040 is inmiddels wel in dienst gekomen. Mr. 837 in remise Kralingen buiten dienst met aanrijdingschade. Mr. 834 bleef ondanks schade in dienst. St. RoMeO: Het herstel in de oorspronkelijke vorm van mr. 1610 wordt te kostbaar. Dit rijtuig is met medewerking van de RET nu omgeruild voor het motorrijtuig 1624. De museumrijtuigen 11 en 119 worden momenteel opgeknapt in remise Hillegersberg.

Nieuws per datum

09-02: 08.50 – 13.00 uur. Door een losgeraakte stroomkabel ontstond ter hoogte van Rhoon brand in metrorijtuig 5348. De passagiers moesten lopend hun weg vervolgen naar station Rhoon. De metrodienst werd tijdelijk gestaakt, later reed men over één spoor tussen Waalhaven en Poortugaal. De dienstregeling werd flink ontregeld.

09-02: 12.20 uur. Op de Mathenesserdijk reed 8-834 achterop 1-740. Beide rijtuigen liepen flinke schade op. Lijn 1 omgeleid via de Lage Erfbrug en lijn 8 niet verder als het Marconiplein.

17-02: 13.50 – 16.00 uur. Brand op de Mathenesserdijk. Lijn 1 omgeleid via de Lage Erfbrug. Lijn 8 ingekort tot het Marconiplein.

18-02: 20.30 – 23.30 uur. Lijn 1 nr. 837 een frontale botsing met een personenauto op de Oostzeedijk. De chauffeur van de auto overleefde het ongeval niet. De 837 liep flinke schade op. Lijn 1 werd omgeleid via de Oudedijk.

02-03: In de loop van de ochtend was er een stroomstoring in Rotterdam-Zuid. De dienst op lijn 2 moest worden gestaakt, lijn 20 reed CS – Charlois, lijn 23 tot de Groene Tuin en lijn 25 tot de Beukendaal.

02-03: 13.00 uur. Mr. 2013 van lijn 5 defect in Schiebroek. Na een uur kon het rijtuig worden weggesleept door mr. 2054. Lijn 5 driehoeken bij de Meidoorsingel.

02-03: 16.50 – 17.15 uur. Bij de Lage Filterweg in De Esch werd de voorruit van mr. 748 door de jeugd met sneeuwballen ingegooid. Lijn 1 ingekort tot Woudestein.

02-03: 20.30 – einddienst. In verband met baldadige jeugd werd de Mathenesserdijk afgesloten. De lijnen 1 en 7 werden omgeleid via de Lage Erfbrug en de lijnen 7 en 8 werden ingekort tot het Marconiplein.

03-03: Op de Erasmuslijn kon door een wisselstoring niet gereden worden tussen de Slinge en Rhoon. Er werd tijdelijk alleen gereden op de trajecten CS – Zuidplein en Rhoon – Spijkenisse.

07-03: Om 20.10 uur een flinke aanrijding met autobus 928 van lijn 70 en nr. 2044 van lijn 2 op de kruising Spinozaweg/Catullusweg. De 2044

derailleerde hierbij en kwam vervolgens met de voorzijde tegen een bovenleidingsmast tot stilstand. De tram moest worden getakeld en hierdoor was er deze avond geen tramverkeer meer mogelijk tussen de Groeninx v Zoelenlaan en de Beukendaal. Lijn 2 werd tot deze laatste locatie ingekort.

D E N – H A A G

Materieeloverzicht H.T.M.

Aanwezig per 1-1-2005 voor de passagiersdienst

Tram

PCC-cars	: 1180, 1187, 1193, 1321
GTL-I	: 3001 - 3100
GTL-II	: 3101 - 3147
TW6000	: 6037,6053,6055,6057,6058,6064,6098,6099
TW6000	: 6016 (Houten)
TW6000	: 6021 (NS Leidschendam)
A32	: 6101-6106 (Rijn Gouwelijn)
Partytrams	: PCC P1 (1302), 269 en 282 (ex Kassel)

Dienstmaterieel

Meetwagen	: PCC 1315
Slijpmotorwagen	: PCC H23 (ex 1207), 1139 (ex RET 2303)

Museummaterieel

PCC-cars	: 1022,1101,1165,1210,1304,1337,2101
Motorwagens	: 36,57,164,215,265,295,810,819,826
Bijwagens	: 118, 505, 614, 769, 780, 905
Werkmotorwagens	: railreiniger 2, bovenleidingmontagewagen H41
Werkbijwagens	: pekelwagen 14, slijpwagen H25, lorrie H55
E-loc	: H51

Museummaterieel Tramweg-Stichting

Motorwagens	: 2 (ex GVB 72), 77 (ex H42), GVB 307, NZH A327, A106
Bijwagens	: NZH B303, B37, C32, C106, GVB H2
Werkmotorwagen	: H312 (ex HTM H8)
Pekelmotorwagens	: H4, H9

Sneeuw

Door sneeuwval raakte in de avond van 2 maart het openbaar vervoer in Den Haag ernstig verstoord. Omdat de situatie op de wegen gevaarlijk werd besloot de HTM rond 20:30 uur alle buslijnen op te heffen. De tramlijnen bleven

voor het grootste deel wel, zij het onregelmatig, rijden. Een ontsporing op een wissel in de buurt van het Kurhaus veroorzaakte nog meer problemen. Over het gehele net had de HTM te maken met vastgevroren wissels. Om te voorkomen dat wissels en bovenleiding konden bevriezen tijdens de nachtelijke uren besloot de HTM om een aantal trams de gehele nacht door te laten rijden (o.a. de 1315). Dit had tot gevolg dat het tramverkeer in de ochtendspits redelijk goed op gang kwam. De bussen kampten de volgende ochtend met een uur vertraging.

Nieuw onderzoek veiligheid tramtunnel

Er komt een nieuw onafhankelijk onderzoek naar de veiligheid van de tramtunnel. Hierbij wordt vooral gekeken aan wat voor risico's de passagiers blootstaan als er zich een stilstaande brandende tram in de tunnel bevindt. Al enige tijd zijn er discussies gaande over de veiligheid van de tramtunnel tussen de Kalvermarkt en het Centraal Station. TNO adviseert ook om de borden met de vluchtroute voor de passagiers aan te passen. Ook werden er nog niet naar buiten gebrachte aanbevelingen gedaan over het eventuele achteruitrijden in de tramtunnel.

FunCityTramTour

"Met de tram door koninklijk Den Haag en Delft. Hét evenement voor personeelsuitjes, familie-uitstapjes en relatiemarketing!"

Onder dit motto presenteert Van Hoorne Events een bijzondere dagtocht. Den Haag en Delft bezoeken per tram met onder andere een bezoek aan de Nieuwe Kerk in Delft en de Tweede Kamer in Den Haag, onder leiding van zeer gerenommeerde gidsen.

Deze FunCityTramTour dagtocht, met een gegarandeerd bezoek aan de Haagse tramtunnel, kost € 49,50 voor een volledig arrangement met koffie en gebak, een lunch, twee rondleidingen, een gids en een dagkaart voor de HTM. Er is ook een goedkopere variant van € 15,- voor een dagdeel zonder lunch en rondleidingen. Wie denkt dat de dagtocht vergelijkbaar is met de befaamde Snertram uit Rotterdam komt bedrogen uit. Tijdens deze dagtocht wordt gebruik gemaakt van de normale reguliere tramlijnen.

Nieuwe stadsbus

Op vrijdag 14 maart werd op het voorterrein van het ADO Den Haag stadion de nieuwe stadsbus onthuld. Deze bus is de eerste uit een serie van 30 bussen en zijn van het type Diplomat. Ze zijn aangeschaft bij VDL Berkhof in Heerenveen en volledig aan de eisen en wensen van de HTM aangepast. De bussen zullen genummerd worden in de serie 301-330

Inkorting tramlijn 6

Op maandag 14 maart startte men met de werkzaamheden op de Leyweg en de Meppelweg. De huidige tramsporen en tramhaltes worden geschikt gemaakt voor de komst van RandstadRail. De tramsporen worden verder uit elkaar gelegd en de haltes worden geschikt gemaakt voor een gelijkvloerse instap en de langere en bredere RandstadRailvoertuigen. In de nieuwe situatie zal halte Randveen niet meer terugkeren. Vanaf maandag 14 maart tot en met 2 juli kan tramlijn 6 wegens bovengenoemde werkzaamheden aan de tramrails niet rijden over de Meppelweg, Zuidwoldestraat en Leyweg en is dus ingekort tot de halte Castriemplein. Op het tramloze gedeelte rijdt een vervangende buslijn 6P.

Diverse werkzaamheden

Grote Marktstraat: Op 23 februari werd na het verwijderen van de bovenleiding ook een deel van de tramrails verwijderd. Het gaat hier om het tramspoor tussen de Achter

Raamstraat en de Lutherse Burgwal (richting Prinsegracht). Met deze gebeurtenis werd voorlopig een einde gemaakt aan de discussie of er nu wel of geen tramsporen moesten blijven liggen. De Grote Marktstraat krijgt een voorlopige aanpassing tot voetgangersgebied. Pas als er concrete plannen zijn krijgt de inrichting een definitieve bestemming. Zeker is dat daar voorlopig geen tram meer in past. Wij sluiten niet uit dat er in de toekomst toch weer een tram zal rijden door de Grote Marktstraat.

Westeinde Ziekenhuis: Op de Lijnbaan zijn de voorbereidingen van start gegaan voor de RandstadRail halte Westeinde Ziekenhuis. Eind februari is het asfalt tussen de sporen verwijderd en werden de autorijstroken versmald. Ook zijn er noodhalten aangelegd op de Prinsegracht ter hoogte van de Warmoezierstraat.

Tramlijn 3: De ombouw van de halten Azaleaplein, Zonnebloemstraat en Appelstraat vorderen gestaag. Er zijn tijdelijke noodhalten aangelegd en de nieuwe perrons krijgen vorm. Begin maart is men ook begonnen met het openbreken van de keerlus op het Arnold Spoelplein. Over een mogelijke verbinding vanaf deze locatie naar de route van lijn 2 is niets meer vernomen.

Centraal Station: De afgelopen weken is er heel wat gesloopt op CS-hoog. Op dit moment zijn er nog maar twee sporen. Aan de Babylonzijde zijn de twee perrons door middel van een container verbonden met de rest van het busstation. De treinen zijn dan weer te bereiken via het busplatform. Eind februari dreigde er acuut instortingsgevaar en werden de werken direct stil gelegd. Vanaf dat moment mocht de trams nog maar stapvoets het tramstation binnen rijden.

Werkzaamheden remise Zichtenburg

De afgelopen maand is er stevig doorgewerkt aan de sporesituatie rond de remisevestiging Zichtenburg. Het achteruit inrukken van de tramlijnen 2 en 10 behoort bijna tot het verleden. Het achteruit inrukken gaat vanaf de Nikkelwerf over de Werf om dan via het remiseterrein naast het slootje op de Meppelweg terecht te komen. Het achteruit inrukken is nodig omdat de sporen richting de Meppelweg worden vernieuwd.

Ook het uitrukken gaat achteruit. Vanuit de remise wordt achteruit gereden naar het spoor langs het slootje aan de Meppelweg (uitrukker lijn 2) of naar de sporen van lijn 6. Een uitrukker naar lijn 2 gaat dan vervolgens over het remiseterrein en de Werf naar Kraayenstein.

Half februari werden er veel nieuwe sporen aangelegd bij de achteringang langs de Meppelweg. De verbinding met de tramsporen van lijn 6 wordt binnenkort aangelegd als tramlijn 6 ingekort wordt tot het Castricumplein en het traject dus tijdelijk buiten dienst is.

Proefnemingen met A32 trams

Op de zondagen 6, 13 en 20 februari werden op het baanvak tussen Driebergen-Zeist en Maarn goederen proeven gehouden met twee A32 trams. De trams reden volgens een van te voren vastgestelde dienstregeling naar het station Driebergen-Zeist. De eerste twee weken gebeurde dat via Gouda, de 3^e week ging men via Bodegraven. Vanaf station Driebergen-Zeist werd een uurdienst gereden naar Maarn goederen. Vaak werden de eerste ritten gereden met 1 tram. De 2^e tram stond in dat geval afgesteld bij Maarn goederen. De ritten op het toch wel drukke baanvak waren vrij stipt. Het doel van de proeven had alles te maken met de detectie. Ook werd het geluid gemeten. Halverwege het traject waren in het baanvak punten aangebracht waar gemeenten kan worden. Zo stonden daar ook grote microfoons. (zie www.digitaaltram.nl)

Na de proefnemingen reden de trams 's middags terug naar Utrecht. In de nacht daaropvolgend reden de trams weer terug naar Gouda.

De testritten van 27 februari waren wel gepland maar zijn niet uitgevoerd. Mede door misverstanden tussen Prorail en de geplande dienstregeling kon het tramstel lange tijd Woerden niet bereiken. Doordat er ook nog een grote wisselstoring bij kwam werden de testen afgeblazen. De trams hadden op dat moment al bijna 4 uur stil gestaan in de buurt van Oudewater.

Inzet TW6000

De afgelopen weken waren er op lijn 11 vrijwel dagelijks 4 of 5 TW6000-en in dienst. We kunnen dus stellen dat het goed gaat met deze trams. Behoudens een kleine verstoring op 1 februari waarbij de 6099 stil kwam te staan waardoor deze moest worden weggesleept door de 6064 naar de Lijsterbesstraat, zijn er weinig grote problemen bekend. In december vorig jaar hebben technici uit Hannover met succes de trams allemaal doorgelicht en kleine reparaties uitgevoerd. Op lijn 11 waren meestal de volgende TW's actief: 6037, 6053, 6057, 6064 en 6099.

Begin maart startte de opleiding voor bestuurders die dienst gaan doen op de lijn Houten – Houten Castellum. Om de TW goed te leren bedienen worden deze opleidingen in Den Haag gegeven. Meestal is een dergelijke opleidingstram herkenbaar aan het lijnnummer "E".

Er zijn geruchten dat de 6055 in de loop van maart naar Hannover overgebracht zal worden. De tram wordt daar gerepareerd en terug gebracht in zijn oorspronkelijke staat en vervolgens doorverkocht. De tram komt dus niet meer terug naar Den Haag.

De 6021, nu verblijvend bij de NS in Leidschendam, staat op de nominatie om als tweede tram terug te gaan naar Hannover. De komende weken zullen alle onderdelen welke niet tot de originele TW6000 uitrusting behoren, verwijderd worden. Vanuit Hannover wordt gemeld dat het interieur mogelijk niet gewijzigd wordt en dat de Houtense kleurstelling in de tram behouden zal blijven. Wat de bedoeling daarvan zou zijn is niet helemaal duidelijk. Overigens staat deze tram al bijna een jaar in de open lucht en dat zal de conditie van deze tram niet ten goede zijn gekomen. De 6016 blijft als enige tram beschikbaar voor Houten.

Op 16 februari 2005 werd deze tram door Railion 6418 voor enige dagen overgebracht van Houten naar de HTMU loods in Utrecht. Dit had te maken met noodzakelijk onderhoud.

Overigens is het een hardnekkig misverstand dat er twee trams voor Houten zijn aangeschaft. De 6021 is ooit aangeschaft voor de tramdienst Houten – Houten Castellum. De 6016 is aangeschaft voor het nemen van lightrail-proeven. Deze proeven zijn in 2001 ook daadwerkelijk uitgevoerd op de Hofpleinlijn en op een testbaanvak in Zuid Limburg. Dat de 6016 nu in Houten verblijft, is puur toeval en is een spelletje van het lot.

Materieel tram

De volgende twee 3100'en moeten nog rood/beige worden beplakt:

3102 (Belderbos ; maxtram) en 3127 (Rabobank ; totaalreclame).

De volgende trams moeten nog worden voorzien van zwenk- / schuifdeuren:

3017, 3018, 3020, 3021, 3022, 3023, 3024, 3026, 3027, 3028, 3029, 3030, 3031, 3033, 3035, 3036, 3037, 3038, 3039.

In februari 2005 waren de 3034, 3025, 3002, 3013, 3001, 3005, 3006, 3014 en 3019 binnen genomen voor het inbouwen van zwenk- / schuifdeuren.

Korte nieuwtjes

Op 14 maart werd op het Kerkplein de 3004 onthuld als Paagmantram. Paagman is een bekende boekhandel in Den Haag en het is de bedoeling dat er in de tram af en toe signersessies of boekpresentaties gehouden worden.

Op 18 februari ontspoorde de inrukkende 3085 van lijn 2 in de bocht vanaf Kraayenstein naar Zichtenburg. Een aantal dienstwagens hebben enige tijd gedrievoert op de zelden gebruikte keermogelijkheid op de Volendamlaan.

Op 18 februari zijn vanwege een stroomstoring in de late avond geen trams door de tunnel gereden. Er werd omgedreden via de Gravenstraat.

Op de gezamenlijke halte van tram 2 en bus 23 aan de Bruijnings Ingenhoseslaan richting Laan van NOI wordt bij wijze van proef de halte verhoogd en voorzien van een geleidingsrail om te kijken of een bus ook kan halteren aan een verhoogde halte.

Opening Haags Openbaar Vervoer Museum 2005

Op zondag 3 april opent het Haags Openbaar Vervoer Museum haar deuren weer voor het publiek. Van april t/m oktober is iedere zondag van 13.00 uur tot 17.00 uur een ieder weer van harte welkom om het museum te bezoeken. Ook dit jaar is er weer van alles te zien en te doen in het museum en natuurlijk niet te vergeten wordt ook dit jaar weer gereden met historische trams en autobussen. Ook zijn er dit jaar weer Speciale Evenementen.

De bestemmingen en routes op de verschillende zondagen is in vergelijking met vorig jaar hier en daar aangepast zodat er een nog gevarieerder rittenprogramma per rijdag is.

Men rijdt ook dit jaar een programma waarin de ritten elkaar niet zullen overlappen. De zogenaamde korte ritten van +/- drie kwartier vertrekken om **13.15** uur en om **14.15** uur. Deze ritten rijden we met een oude losse motorwagen en een PCC-wagen. De lange rit van **15.15** uur duurt ongeveer anderhalf uur. Deze rit wordt gereden met een motorwagen en een aanhangwagen (voorzover beschikbaar). Na terugkomst van de tweede korte rit wordt de PCC aan de kant gezet en koppelt de losse motorwagen de reeds klaargezette aanhangwagen aan. Het gevolg is een gevarieerder inzet van verschillende materieelsoorten op één dag. Tegelijkertijd kunnen bezoekers het museum meer op hun gemak bezoeken en rustig beslissen met welke rit zij eventueel mee willen gaan.

De historische autobussen rijden dit jaar op een aantal specifieke dagen ritten in de regio. Het bleek dat voor de wat langere ritten in de regio meer belangstelling is dan voor korte ritten in de stad aan dat verzoek is ook dit jaar wederom tegemoet gekomen. Op de eerste zondag van de maand rijdt het Haags Bus Museum een rit naar Delft Tanthof alwaar men kan overstappen op de tram of andersom. Voor deze rit met overstappen geldt dat voor beide ritten een aparte enkele reis dient te worden gekocht

Op de eerste openingsdag 3 april wordt als volgt gereden

1^e korte rit: Rondrit Centrum

2^e korte rit: Scheveningen Haven vv

De lange rit gaat deze dag naar Delft Tanthof vv. (Hier kan men overstappen op de bus)

Alle ritten vertrekken vanaf het voorterrein van het HOVM aan de Parallelweg 224 te Den Haag.

De Haags Bus Museum maakt op deze openingsdag een Stadsrondrit en doet Delft Tanthof aan. Hier kan worden overgestapt op de historische tram. Vertrektijd van deze rit is 14.45 uur vanaf het HOVM.

Wilt U informatie over het HOVM dan kunt U bellen met 070-4451559. Ook kunt U de website bezoeken. Het adres is:

www.hovm.nl

E I N D H O V E N

Phileas eind maart weer de weg op

Na een afwezigheid van bijna vijf maanden keert eind maart de Phileas terug op de weg, als blikvanger van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Dat verwacht het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE).

De futuristische bus kampt al maanden met technische mankementen. Kort na de publieksdag en de officiële ingebruikstelling door verkeersminister Peijs verdwenen de bussen weer in de garage.

De mankementen zijn grotendeels verholpen. Het wachten is voor de eerste van de twaalf exemplaren op enkele kleine reparaties en een APK-keuring. „De bussen zijn inmiddels een jaar oud, en onderdelen van het openbaar vervoer moeten al na een jaar zo'n keuring ondergaan“, legt projectleider T. Dijk van het SRE uit. Hij hoopt dat de Phileas nog voor de zomer ook geleid, dus zonder dat de chauffeur zelf stuurt of gas geeft, kan rijden op een groot deel van de twee lijnen voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer: busstation-Eindhoven Airport en busstation-Veldhoven. Daarvoor zijn nog aanpassingen nodig op Eindhoven Airport, de Noord-Brabantlaan in Eindhoven en de rotonde Heerbaan in Veldhoven.

Bron: Eindhovens Dagblad, 5 maart 2005

A R N H E M

Wagenpark trolleybussen Arnhem per 1-1-2005

<u>Nummers/bouwjr.</u>	<u>Chassis/elekt. Install</u>	<u>Carrosserie</u>
0172-0182	1990	Volvo B10M-58-E/Kiepe
0201	1993	Den Oudsten B88
		Van Hool AG300T/Kiepe
0202-0209	1997/98	Van Hool, duobus geleed
		Van Hool, geleed
0210-0211	1998	Berkhof Premier AT18/Traxis
		Berkhof, geleed
0212-0221	2000/01	Berkhof Premier AT18/Alstom-Traxis
		Berkhof, geleed
0222-0231	2002	Berkhof Premier AT18/Alstom-Traxis
		Berkhof, geleed
101	1949	BUT 9721T/EEC
		Verheul, museumbus

Bij de Stichting Veteraan Autobussen zijn als museumbus aanwezig de Arnhemse trolleybussen:

139 (BUT 9721T/EEC/Verheul 1955),

128 (DAF MB200/Kiepe/Den Oudsten 1974)

0158 (Den Oudsten B79T-KM560/Kiepe 1984).

CONNEXION

Vanaf november 2004 worden er van maandag t/m vrijdag overdag op 3 van de 5 diensten van lijn 1 gelede dieselbussen i.p.v. trolleybussen ingezet. De vrijgekomen trolleys rijden op lijn 5, dit n.a.v. klachten over de inzet van dieselbussen op deze lijn. Als gevolg van storingen, een matig onderhoud en regelmatige schadegevallen is er van de trolleys vaak zo'n 15 tot 20 % niet inzetbaar. Een uitbreiding van het aantal trolleys en vervanging van de Volvo trolleys is eigenlijk noodzakelijk, maar er zijn bij Connexion geen plannen in die richting.

Het op 1 juli 2004 geïntroduceerde dalkaartje van € 1 is een groot succes, zelfs zo groot dat door de extra verkoop bij de chauffeur de bussen soms vertraging oplopen.

De nieuwe dienstregeling per 12 december 2004 bracht voor de regio Arnhem nauwelijks wijzigingen. De grootste wijziging was dat er geen nachtbussen meer in de nachten van vrijdag op zaterdag rijden, terwijl er in de nachten van zaterdag op zondag 18 plaatsen in de omgeving van Arnhem en 6 wijken in Arnhem niet meer worden bediend.

Sinds een aantal maanden zit Arnhem opgescheept met 12 oorspronkelijk voor Schiphol aangeschafte platformbussen, nummers 1375-1386. Deze bussen hebben slechts 26 zitplaatsen (10 minder dan in de Volvo's), waarbij de been-

ruimte bij de meeste plaatsen ook nog vrij krap is. De bussen zijn door Berkhof gemodificeerd en groen gespoten. Ter vervanging van oudere gelede dieselbussen kwamen in december de Volvo/Berkhof's 7802-7808 en 7812 naar Arnhem/Bemmel. Van de nog door het GVA aangeschafte Volvo dieselbussen was er begin maart nog slechts een klein aantal actief.

Begin maart is de aanleg begonnen van een nieuw busstation op het Velperplein ter hoogte van V&D. Vanaf het voorjaar 2006 rijden alle bussen tussen het Willemsplein en de oprit van de John Frostbrug in beide richtingen via de binnensingels.

BUITENLANDS STADSVVERVOER

In verband met vakantie van onze redacteur, houdt u deze rubriek tegoed tot onze volgende editie. Om toch in de sfeer te blijven hierna deel 2 van het artikel over Adelaide, voorafgegaan door een reactie van een lezer naar aanleiding van het eerste deel uit onze vorige editie.

De 9 trams voor Adelaide worden door de Bombardier vestiging in Bautzen gebouwd. De eerste 3 wagens zullen volgens plan in oktober dit jaar als complete wagens verscheept worden. Daarna volgen nog twee afleveringen van 3 wagens. De nieuwe lagevloer Flexis zijn smaller dan de huidige H class wagens die afgezien van tamelijk hoog ook nog eens 265 cm breed zijn, dus eigenlijk een stap terug. Er wordt koortsachtig aan op een oplossing gezocht hoe men de H-class wagens in samenbedrijf met de nieuwe wagens kan exploiteren. Afgezien van het feit dat de H-class wagens breder zijn hebben ze bovendien uitklaptreden onder de deuren. Veranderen en of aanpassen van de deurtrede is met wat improvisatie te doen bij de haltes met halteperron, maar in Glenelg moet worden in/uitgestapt op straat nivo, dus enorme problemen om een verantwoorde en veilige oplossing te vinden.

Vijf H-class wagens worden aangehouden en zijn gemoderniseerd. De rest van de vloot wordt wat verwaarloosd wat tot problemen leidt in de dagelijkse exploitatie. Vanwege defecte motoren wordt er meer en meer gereden met koppelstellen waarvan 1 of meer motoren defect zijn. Eén van de gemoderniseerde wagens is sinds de jubileumdag in december ernstig defect (374).

De trambaan bestaat voornamelijk oude en zware spoorrails, de nieuwe Bombardier wagens zijn volgens doorgaans betrouwbare bronnen (nog) niet aangepast om op dit profiel te rijden. Met 1 tramlijntje in Adelaide beginnen nu toch wel erg interessante tijden aan.

Henk Graalman

Het openbaar vervoer in en rond Adelaide (vervolg)

Hans Krijnen

Bussen

In het vorige nummer van HOV-RN heeft u wellicht het gewone busvervoer gemist. Dat werd tot 1975 geëxploiteerd door de Metropolitan Tramways Trust (MTT). In 1975 vond een reorganisatie van het openbaar vervoer plaats in Zuid-Australië. De State Transport Authority (STA) exploiteerde vanaf toen al het bus- en railvervoer binnen de agglomeratie Adelaide. Midden jaren '90 begon ook in Zuid-Australië de privatiseringsgolf. De STA werd omstreeks 1994 omgevormd tot een opdrachtgevende tak, Adelaide Metro (AM), en een opdrachtnemende tak, TransAdelaide (TA). Korte tijd later werden de eerste lijngroepen aanbesteed. Serco (bekend als partner van NedRail bij de railconcessie rond Liverpool, Engeland) nam toen een lijngroep vanuit het centrum naar het noordoosten over. Voor de lijnen naar de Ade-

laide Hills in het zuidoosten richtte TA een dochterbedrijf op, Hills Transit. Een nieuwe aanbestedingsronde in 2000 zorgde ervoor dat TA vanaf 22 april 2000 geen buslijnen meer exploiteert. Vanaf die datum heeft TA alleen voorstadstreinen en de tramlijn naar Glenelg onder zijn hoede. Dit mag zij doen tot 2010.

Momenteel zijn er vier bedrijven die de buslijnen exploiteren. Hiertoe is Adelaide globaal in vier gebieden verdeeld. Het noorden, incl. de O-bahn, wordt door Serco verzorgd; het middengebied vanaf de kust tot het oosten incl. het centrum wordt door Torrens Transit (TT) verzorgd; het zuiden door SouthLink en de Adelaide Hills door TransitPlus. Door het rijden van doorgaande lijnen komen er toch bussen van het ene bedrijf in de gebieden van de andere bedrijven. De aanwezige bussen werden over de bedrijven verdeeld. Volgens mij worden nieuwe bussen door AM centraal ingekocht en over de bedrijven verdeeld. Bij alle vier bedrijven heb ik dezelfde nieuwe bussen gezien. Alleen TransitPlus doet afwijkend en heeft o.a. bussen zonder middendeur en 15 m-wagens met dubbele achteras. Zoals in het vorige nummer werd vermeld krijgen alle bussen dezelfde kleuren. Alleen boven de voordeur staat de bedrijfsnaam aangegeven. Sommigen vinden dit raar. Als exploitant mag je alleen maar rijden. De opdrachtgever zegt hoe en waar. Maar op die manier blijft naar de reiziger toe de eenheid binnen het OV-systeem wel gehandhaafd. Hetzelfde geldt voor het tariefsysteem Metroticket: één kaartje voor alle bussen, trams en treinen binnen het gebied. En de afstand van noord (Gawler) naar zuid (Noarlunga) is groter dan van Den Haag naar Utrecht. Een dagkaart kost AUS\$ 6,40.

Voor busliefhebbers is Adelaide zeker een eldorado. In het centrum komen veel buslijnen bij elkaar en de bussen rijden soms drie dik. In het centrum zijn op diverse plaatsen rijen haltes aangelegd. Bij elke halte stopt een bepaald aantal lijnen en bij de volgende halte stopt weer een andere groep lijnen. Bussen halen elkaar dus in. Het is dus wel handig om van te voren te kijken welke halte je moet hebben voor de bus waar je mee wilt rijden. Deels komt dit ook doordat men zoveel rechtstreekse lijnen wilde hebben. Veel lijnen gaan in het centrum ook op andere lijnen over, zodat er doorgaande verbindingen ontstaan. Dit is soms lastig als je het niet direct in de gaten hebt, omdat de bussen aan de rand van het centrum al van lijnummer veranderen.

Er zijn twee gratis buslijnen: 99B en 99C. De Beeline 99B is een pendellijn tussen het Railway Station aan het North Terrace en het Victoria Square. De 99C is de City Loop, een ringlijn door het centrum. Deze lijnen rijden met lagevloerbussen in het geel met op de kop diverse afbeeldingen van gebouwen in de stad. Verder is er nog lijn 100, een wijde ringlijn om het centrum heen rijdt. Formeel begint deze lijn bij Arndale Shopping Centre (richting Port Adelaide).

Wat de bussen zelf betreft, de laatste jaren zijn er grote aantallen moderne lagevloerbussen aangeschaft, hoofdzakelijk van Mercedes en MAN. De oudste wagens waren van Volvo met een aluminium carrosserie en een grote schuine voorruit (vergelijkbaar met de Verheul-voorruit van de standaard streekbussen bij ons). Deze bussen zijn u alle afgevoerd. De oudste wagens die nog wel in dienst zijn, zijn aluminium MAN- en Volvo-bussen met een bolle voorruit. Deze dateren van medio jaren '80. De wat jongere bussen hebben het type O405 van Mercedes en het MAN-equivalent als voorbeeld. De nieuwste bussen zijn echter van Scania en zijn er zowel in de standaard als gelede uitvoering en als 15 m-wagens met dubbele achteras (bij TransitPlus). De bussen ogen Europees, maar hebben toch een eigen gezicht. Alle bussen hebben een grote aircobak op het dak. De oudere bussen hebben duwdeurtjes als uitstapdeur. Je moet ze bij het uitstappen zelf open duwen en klappen vanzelf weer dicht. De nieuwere bussen hebben

wel bediende deuren. De meeste lagevloerbussen hebben ook een uitschuifplateau voor het in- en uitrijden van rolstoelen. Een groot aantal lagevloerbussen rijdt op LNG (liquid natural gas). Deze bussen hebben een tweede bak op het dak waar de gastank in zit.

Een bijzonderheid in Adelaide was dat de busnummers van de oudere bussen ook op de nummerplaten van de bussen was terug te vinden. In de STA-tijd stonden eerst de letters STA op de plaat gevolgd door de laatste drie cijfers van het nummer (het eerste cijfer was altijd een 1). In de TA-tijd was dit TA gevolgd door het volledige nummer.

Na de privatiseringen is dit systeem verlaten. Wel is aan de nummering van de bussen te zien van welk bedrijf ze zijn. Nummers lager dan 1000 zijn van Serco, tussen 1000 en 2000 van Torrens Transit, tussen 2000 en 3000 van Southlink en tussen 3000 en 4000 van Transit Plus. Alleen TT heeft de oude nummers gehandhaafd. De rest heeft de bussen vernummerd. Op sommige bussen is op de aircobakken op het dak nog het oorspronkelijke nummer zichtbaar. De meeste bussen hebben de nieuwe kleuren. Toch zijn er nog bussen in oude kleuren die nog uit de STA-tijd stammen.

National Railway Museum

Het Port Dock Railway Museum in Port Adelaide heet sinds 2002 National Railway Museum. In dat jaar werd een nieuwe hal in gebruik genomen. In deze hal wordt aandacht besteed aan de Commonwealth Railways (CR), de maatschappij die de Trans Australian Railway, de normaalspoorlijn van Port Augusta naar Kalgoorlie, exploiteerde en de smalspoorlijnen ten noorden van de lijn Port Pirie en Broken Hill waaronder de oude Ghan naar Alice Springs. De SAR had ook smalspoorlijnen, deze lagen ten zuiden van de lijn Broken Hill - Port Pirie en het geïsoleerde net op Eyre Peninsula. In deze hal staat ook één van de Duitse Wegmannrijtuigen die in 1952 voor de Trans Australian Railway zijn geïmporteerd. Het is een lounge-rijtuig en heeft de oorspronkelijke "maroon" (donkerrood) kleur.

In de grote hal staat ook materieel van de CR waaronder een rijtuig uit 1920 op Minden Deutz-draaistellen. Hoe zit dit? Het rijtuig AR 33 werd door CR in 1920 in dienst gesteld voor de normaalsporige Trans Australian Railway (de lijn met het langste rechte stuk door de Nullarbor Plains). In 1966 werd het rijtuig overgebracht naar het smalspoornet en heeft o.a. gereden in de oude Ghan. Toen deze in 1980 werd vervangen door de normaalsporige Ghan op een heel ander traject, is het rijtuig weer overgebracht naar het normaalspoornet en daarbij geplaatst op Minden Deutz-draaistellen. Deze waren vrijgekomen van één van de Wegmannrijtuigen. In 1995 is het rijtuig bij het museum terechtgekomen, maar pas enkele jaren geleden in de grote hal geplaatst.

Het nationale karakter is overigens maar betrekkelijk. Er staat geen materieel van de andere voormalige staatsbedrijven, maar de CR reed nu eenmaal in vier staten, o.a. de Indian Pacific en had aldus het grootste verspreidingsgebied. In het NRM staat ook een elektrisch industri locomotiefje dat familie van de beide HTM-locs H51 en H52 had kunnen zijn. Het is echter zwart, reed op smalspoor (1067 mm) en het heeft asymmetrische huiven. In de rijrichting gezien zijn de huiven iets naar links geplaatst omdat rechts nog een deur naar de voetplaat zit. Hij was ooit van de Iron Knob-mijn bij Whyalla. Dit is ongeveer waar de Spencer Gulf eindigt. Port Augusta ligt iets rechts van de punt van de golf en Whyalla links daarvan.

Deel Duitse rijtuigen nog aanwezig

Van de Wegmannrijtuigen uit 1952 is nog een aantal exemplaren aanwezig. Diverse rijtuigen hebben nog in de nieuwe Ghan dienst gedaan tot begin jaren 90, zelfs nog in de alu-

minium kleur met rood-gele raamband. Zij vielen op doordat ze vlakke wanden hadden i.p.v. het geribbelde aluminium van de latere rijtuigen. In een rijtuigset van The Overland rijdt een generatorrijtuig mee. Deze staat op zwanenhals-draaistellen en is volledig aluminiumkleurig.

Een aantal rijtuigen is in particuliere handen overgegaan en daarbij in het geel met rode strips geschilderd zoals ook de Union Pacific dat had. Samen met de gele B 80 van de (nu ex-) West Coast Railway werden hiermee extra ritten gereden. Deze rijtuigen staan opgesteld op het emplacement van Tailem Bend ten zuidoosten van Adelaide. De B 80 was/is de enige Victorian B-class op normaalspoor en is nu ondergebracht bij de Chicago Freight Car Leasing Australia (CFCLA).

Ook rijdt er een Wegmann-generatorrijtuig in de Spirit of the West, een luxe trein met historische restauratorijtuigen, die ritten maakt op het normaalspoornet in West-Australië.

Aanvulling bericht over West Coast Railway

In het vorige nummer van HOV-RN stond dat de herstelkosten voor de oude diesellocs AUS\$ 100.000,- zou bedragen. Dit is per loc gerekend, dus voor zeven locs is AUS\$ 700.000,- (ca. € 400.000,-). Voor een klein bedrijf als de WCR was dit te veel. Men had nog meer materieel van V/Line overgenomen dat ook al gemiddeld 30 jaar oud was. En in de regel vergt dat steeds meer onderhoud. Overigens zijn zes oude stroomlijndiesellocs naar de Chicago Freight Car Leasing Australia (CFCLA) gegaan, inmiddels een van de grotere ondernemingen. Een loc, de S302, is teruggegaan naar V/Line waar zij inmiddels hersteld is en al weer rijdt in de blauw-rode kleuren. Men kan zich afvragen waarom men nog steeds wat met deze ca. 50 jaar oude locs wil doen. Een modern spoorwegbedrijf had deze locs allang buiten dienst gesteld. Nostalgische gevoelens misschien? Of omdat ze goedkoop overgenomen konden worden? Voor de hobbyist is het natuurlijk mooi om die oude locs te zien en vooral horen rijden.

Bericht uit Berlijn

Onlangs was ik in Berlijn en heb de volgende zaken waargenomen:

- Donderdag 24-02 was de openingsrit naar Teltow Stadt. Lijn S25 werd van Lichterfelde Süd een halte doorgetrokken naar Teltow en werd gelijk in S26 hernoemd. De openingstrein werd gereden door de met een bord versierde trein 481 403 / 481 603. Tegelijkertijd gaat de S25 niet verder dan het Nordbahnhof en de S26 aan de andere zijde maar tot Potsdamer Platz vanwege werken aan de Noord-Zuidlijn. Op Anhalter Bahnhof wordt staduit nog steeds niet gestopt vanwege de brand die daar gewoed heeft in een BR 480 op 10 augustus 2004. Teltow heeft nu weer een S-bahnverbinding. Deze was sinds de muurbouw verbroken.
- Bij het vliegveld Schönefeld staat de bak van S-Bahn stel 477 119 zonder draaistellen opgesteld als restaurant. Het stel heeft een bord Die esSbahn op het dak staan en staat direct naast de terminal. Voor het eerst bereikte een S-Bahn dus de terminal van Schönefeld, normaal moet je met een pendelbus naar het vliegveld vanaf het S-bahnstation...
- Eveneens als een gelijksoortig restaurant met dezelfde naam staan de bakken van de 875 024 en 875 009 in de Kaiser Wilhelmstrasse, overigens zonder draaistellen.
- Naast het stationsgebouw van Konings Wusterhausen staat een oud U-Bahn stel opgesteld als kledingwinkel, een bak heeft het nummer 512.

Remy den Hartog

SPOORWEGEN BINNENLAND

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

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

aankomst in Nederland	in dienst
8743 24-02	8743 28-02
8744 11-03	9427 28-02

De 9427 maakte op 28-02 met de 8743 de afleveringsproefrit naar Amersfoort. Het stel werd weliswaar afgenomen door NSR, maar was nog niet inzetbaar. Nadat van de 8743 de schuifjes vervangen waren (!), kwamen beide stellen als 89158 naar Haarlem, waar de 9427 werd binnengenomen om gecombineerd te worden. De wel afgenomen 8743 werd gecombineerd met de 8711 om op 01-03 821 te kunnen rijden, maar ontspoorde tijdens een rangeerbeweging op een handwissel. Na onderzoek en herstel in Haarlem kwam het stel op 07-03 naar Onderhoudsbedrijf Amsterdam en van daar op 08-03 in dienst als achterste treinstel van 2229.

De resterende nieuwe zeswagengestellen 8745 en 8746 komen volgens de prognose op respectievelijk 31-03 en 18-04 naar Nederland. NS heeft bij Bombardier vier extra mBvk-rijtuigen besteld ter vervanging van de in Roosendaal respectievelijk Amsterdam verongelukte 290 8718 en 290 8611. De overige twee rijtuigen dienen als reserve. Over de nummering van de vier bakken is nog niets bekend. Ze worden geleverd na de 8746. Ook worden vijf extra reservekopen gebouwd. De extra order was relatief voordelig, omdat ervoor gebruik gemaakt wordt van de bestaande mallen. Na levering van deze bakken bestaat het park VIRM uit 672 bakken:

DD-IRM-1	mBvk 1/2 901	290 8501 - 8662
	ABv 3/4 905	380 8001 - 8081
	ABv5 910	380 8201 - 8247
VIRM-1	ABv6 915	380 8301 - 8381
	mBv7 920	260 8801 - 8847
VIRM-2	mBvk 1/2 921	290 8663 - 8712
	ABv 3/4 925	380 8101 - 8125
	ABv5 930	380 8248 - 8259
	ABv6 915	380 8382 - 8406
	mBv7 920	260 8848 - 8857
VIRM-3	mBvk 1/2 925	290 8713 - 8754
	ABv 3/4 921	380 8126 - 8146
	ABv5 930	380 8260 - 8280
	ABv6 915	380 8407 - 8427
	mBv7 920	260 8860 - 8880

Over de breuken van de sleepstukken van het VIRM-materieel is inmiddels meer informatie bekend. De koolsleepstukken blijken bij hoge (piek-) belasting kunnen breken. Tevens is de aluminium drager gevoelig voor inbranding door vonkvorming. Met name in de wintermaanden komt vonken door ijs op de rijdraad veelvuldig voor. De drager kan wegbranden en daardoor breken. Voor en achter de koolsleepstukken worden op de verticale vlakken stalen strippen gemonteerd. De mechanische sterkte neemt toe en de kans op wegsmelten neemt af. De strippen zijn in een versnelde actie gemonteerd. Dat gebeurde in de Onderhoudsbedrijven Amsterdam, Onnen en Leidschendam. Ook in de Servicebedrijven Arnhem, Alkmaar, Eindhoven, Roosendaal, Rotterdam, Utrecht en de Watergraafsmeer waren bij de actie betrokken. Aanvankelijk werd alleen de in dienst zijde stroomafnemer behandeld, in een later stadium volgen alle exemplaren.

De eerder genoemde proeven met VIRM 8639 omvatten het in kaart brengen van de krachten die in een motor en een loopdraaistel van IRM kunnen optreden. Het treinstel reed met de meetapparatuur, ondergebracht in een liftschacht van mBvk 290 8577, van week 6 tot en met week 9 in de reizigersdienst. In de beide draaistellen van dit rijtuig waren sensoren aangebracht.

Van de met botsschade in Haarlem binnengelopen

VIRM 8632 (opgelopen te Oosterwijk op 19-12-2004; niet zoals aanvankelijk vermeld de 8636) werden mBvk 290 8563 en mBv7 260 8845 uitgenomen en vervangen door mBvk 290 8633 (de onbeschadigde kopbak van de 8656) en mBv7 260 8862 (uit de 8728). Van de gelegenheid is ook gebruik gemaakt de ABv3/4 380 8098 om te nummeren in 380 8032, waarmee het treinstelnummer 8632 (eindelijk) op het juiste rijtuignummer gebaseerd is. De 8632 werd in zijn nieuwe samenstelling naar Onnen overgebracht. Wanneer de 380 8099 van stel 8633 omgenummerd wordt naar 380 8033, is nog niet bekend.

De ombouw van een mBvk tot 'varende VIRM' met behulp van een oude Amsterdamse veerpont, lijkt nu toch werkelijkheid te gaan worden, blijkens een door NS uitgegeven persbericht. Na de Sail-manifestatie wordt het rijtuig weer in normale staat gebracht.

Van de 8715, flink beschadigd bij een aanrijding met een stam ICK's (zie ook 'ICK'), werd in Haarlem mBvk 290 8670 geruild met de 290 8717, de onbeschadigd gebleven kopbak van de in Roosendaal verongelukte 8728. Vanwege de hoge frequentie waarmee de beschadigde VIRM-bakken Haarlem binnenkomen en verlaten, wordt het in het vorige nummer gepubliceerde lijstje maandelijks geactualiseerd.

VIRM-bakken in RB Haarlem per 11-03			
nummer	uit stam	schadegeval	
380 8010	9410	Dordrecht, 24-09-2003	brandschade
380 8301	9401	Ede-Wageningen, 13-09-2004	brandschade
260 8824	8656	Amsterdam, 21-05-2004	botsschade
290 8611	8656	Amsterdam, 21-05-2004	botsschade
290 8633	8656	Amsterdam, 21-05-2004	botsschade
380 8227	8656	Amsterdam, 21-05-2004	botsschade
290 8718	8728	Roosendaal, 30-09-2004	botsschade
380 8128	8728	Roosendaal, 30-09-2004	botsschade
380 8409	8728	Roosendaal, 30-09-2004	botsschade
260 8862	8728	Roosendaal, 30-09-2004	botsschade
380 8262	8728	Roosendaal, 30-09-2004	botsschade
290 8563	8632	Oosterwijk, 19-12-2004	botsschade
260 8845	8632	Oosterwijk, 19-12-2004	botsschade
hele stam	9518	OB Amsterdam, 18-01-2005	ontspringsschade: in RB Tilburg

De 9512 werd op 08-03 na een wasbeurt bij OB Amsterdam als 800030 vanuit de Watergraafsmeer naar Den Haag HS overgebracht. Op spoor 1 vonden filmopnamen plaats ten behoeve van een NS-reclamespot voor de *Lente-toer*. Ook op 09-03 werd nog gefilmd. Het stel overnachtte in de Binckhorst.

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst
2868	14-02	2968	2967 03-03
2869	03-03	2969	

In Onderhoudsbedrijf Leidschendam voert Bombardier garantiewerkzaamheden uit aan de SGMm-stellen. Al sinds de eerste nieuwe Sprinters in Nederland aangekomen zijn, is vrijwel permanent een aantal medewerkers van Bombardier Randers in Leidschendam gestationeerd. Met enige regelmaat worden 2900-en naar Leidschendam gedirigeerd om een 'retrofit'-kuur te ondergaan.

Met een SGMm werden op 19- en 26-02 proefritten gemaakt om het reizigersinformatiesysteem te programmeren. De ritten startten in Utrecht en brachten de nieuwe Sprinter (op 26-02 de 2943) naar Rotterdam en Hoek van Holland. Op 26-02 kwam tevens de 2960 in actie vanuit de Watergraafsmeer en reed via Harmelen naar Rotterdam, kwam eveneens naar Hoek van Holland en ging via Harmelen ook weer terug naar Amsterdam. Via Haarlem werd Leiden bereikt en via Alphen aan den Rijn, waar zich voor het eerst een gemoderniseerde Sprinter vertoonde, Utrecht. De laatste twee ritten werden tevens in omgekeerde richting gemaakt.

- De op 11-02 in Rotterdam beschadigde 2877 stond tot 08-03 in Rotterdam te wachten op een plaatsje in RB Haarlem. Achter de 2879 en 2892 kwam het treinstel in de avond van 07-03 met 80 km/h naar Haarlem. De eveneens beschadigde 4071 liep op 21-02 in het Revisiebedrijf binnen. Van beide stellen leek de uiterlijke schade minder groot dan aanvankelijk vermoed.
- De 2958 kwam begin maart naar Amersfoort voor opleiding aan Groningse machinisten; op 09-03 werd het treinstel overgebracht naar Hengelo (89142) Ook daar vond instructie aan machinisten plaats, alvorens de 2958 in onderhoud bleek te moeten. Daartoe vond op 13-03 een uitwisselingsrit plaats. De nog glimmende 2967 kwam als 89252 naar Hengelo; de 2958 als 89002 naar Utrecht. Daar kwam het stel in de 7346 van achteren te rijden.
- Hoewel in de SGMm-stellen natuurlijk ook niet meer gerookt mag worden, blijft de pendeldeur tussen de voormalige rokersafdeling en de rest van het treinstel vooralsnog gehandhaafd. In het rokerscompartiment is een zelfstandig werkend ventilatiesysteem gemaakt dat een onderdruk creëert. Zou de deur verwijderd worden, ontstaat in de bak ongewenste trek. Uit kostenoverwegingen blijft de deur voorlopig zitten. Van de 2964 werd de bewuste deur door een boze reiziger van trein 7331 kapot getrapt, maar wel hersteld.
- De 2962, 2944 en 2936 werden op 04-03 gedrieën van de Watergraafsmeer naar Leidschendam overgebracht. Voor de machinist werd het een rit met hindernissen, want het vooroplopende stel had geen cabineverwarming (buiten temperatuur -5 graden C!), waarmee de bewering dat NSR geen 'echte' machinisten meer heeft, direct is ontkracht. Ook de statische omzetter en de snelheidsmeter waren defect. Doordat de koppelingen slecht contact maakten, kwam het geheel regelmatig met een snelremming tot stilstand.

Mat '64

- Voor de dienst op Dordrecht – Geldermalsen, waarover NSR onlangs overeenstemming heeft bereikt met het ministerie van Verkeer & Waterstaat, circuleren plannen om de treinstellen 901 – 915 af te zonderen van de gewone Plan V-omloop. De stellen zouden vast in onderhoud in OB Amsterdam zouden moeten komen, dat per 12-12-2004 juist het onderhoud aan Plan V heeft beëindigd. De plannen lijken nogal ambitieus, omdat ze reeds in juni zouden moeten worden geëffectueerd en er nog heel wat geregeld moet worden. Het lijkt overigens wat onzinnig om een aparte omloop te maken voor Dordrecht – Geldermalsen, want subomlopen binnen een materieelserie betekent per definitief een minder efficiënte inzet van het materieel.

ICM

- Om het aantal vlakke plaatsen bij ICM te verminderen, wordt in de treinstellen 4011 – 4097 de antiblokkeerinstallatie (ABI) vervangen door een nieuw type. Het oude systeem werkte nog niet met microprocessors. Dat wordt nu wel ingebouwd. Het gevolg is dat een uitgebreidere regeling van de remcilinderdrukken mogelijk wordt.
- Op 25-02 werd in Leidschendam een samenzijn georganiseerd van de ICM-en 4226, 4444, 4238 en 4236. Doel was een controle van de folie (van de 4444 en 4238) met de lak van de 4236. Naar verluidt is op de stellen enige tijd geleden 'proefgraffity' gespoten om de houdbaarheid van de folie c.q. verf te testen. De 4226 kwam solo uit Rotterdam naar Leidschendam, de overige werden na aankomst als 502 naar Leidschendam gebracht en keerden tijdig terug om 501 naar Groningen te worden.
- De 4011 kwam op 07-03 naar Revisiebedrijf Haarlem om als proefstel te dienen voor de komende revisie van het ICM-materieel. In het stel zullen diverse nieuwe interieurs worden uitgetoet. De kans is aanwezig dat bij de revisie van ICM de doorloopkoppelen zullen worden dichtgemaakt. Blijkens een bericht in De Koppeling wordt gestuurd op een vervanging van de pneumatisch aangedreven deuren door elektrisch voortbewogen exemplaren.

- De oranje 4241 werd op 07-03 ingezet om schaatser Erben Wennemars, van Schiphol naar Zwolle te vervoeren. De bestickering van het treinstel was enigszins aangepast. Als 28370 werd met fans van Zwolle naar Schiphol gereden. Na kopmaken te Hoofddorp Opstel ging (828370/828371) ging het als 28371 terug naar Zwolle. Op 08-03 kwam het treinstel als 3841 op de Emmerlijn weer in de normale dienst.

DDM/DD-AR

- Hoewel de plannen aanvankelijk anders luiden, zullen de beide DDM-1-Bvk's die in de IC-dienst rijden, voorlopig nog even in dienst. Sinds vorige maand rijdt één van de rijtuigen in de 3528, samen met een ICR-BKD, drie ICR-B's en twee ICR-A's. De stam is een trektracocompositie met twee 1800-en. De andere Bvk staat op reserve. Overigens is het nog steeds de bedoeling een gedeelte van DDM-1 op termijn buiten dienst te stellen. De overige rijtuigen worden wellicht geïntegreerd in DD-AR, hoewel dat zeker geen sinecure zal zijn. De mogelijkheid bestaat dat DD-AR gedeeltelijk wordt aangepast voor inzet in langeafstandsverkeer, maar zeker is dit nog allerminst.
- De genoemde afsluiting van één toilet in de DD-AR-stammen betreft de WC in het ABv-rijtuig. De deurkruk zal verwijderd worden en de deur wordt aan de onderzijde afgekit opdat er geen problemen ontstaan als gevolg van de natte reiniging van het rijtuig.
- In januari is OB Leidschendam begonnen met het vervangen van de buffers van de DDM-rijtuigen. Elke zondag wordt een stam in de loods geplaatst. De rijtuigen worden onderling ontkoppeld (de loc blijft buiten) en de buffers en het trekwerk worden vervangen. Ook de achter de buffers geplaatste bufferpatronen moeten vervangen worden, hoewel die in een aparte actie in 2003 en 2004 al eens vervangen werden. Om over een 'werkvoorraad' te beschikken, zijn de 380 7513, 280 7258 en 270 7076 op de bovenleidingloze sporen geplaatst. De deuren van deze rijtuigen zijn gedomonteerd en de openingen afgedekt met houten platen. Ook meerdere 'windhappers' op het bovendeck zijn afgedekt. De 270 7076 is na zijn inzet in de ICR-stammen in 2002 en 2003 niet meer als onderdeel van een DD-AR- of mDDM-stam in dienst geweest. Het nummer is wel teruggewijzigd, maar de automatische koppeling nog niet opnieuw gemonteerd. Van de voor de 270 7076 geplaatste 270 7003 ontbreekt deze niet, maar is wel de cabine van bruikbare onderdelen ontdaan. Met de van brandschade herstelde 270 7002 is de voorraad Bvk's ruim. Dat is overigens een bewuste keuze van NS, omdat de stuurstanden het kwetsbaarst zijn bij aanrijdingen en defecten. Omdat binnenkort de 270 7012 voor het herstellen van lichte schade uit de dienst en naar RB Haarlem gaat, zal één van de bovengenoemde Bvk's weer in een stam geplaatst worden.
- In RB Haarlem bevindt zich ook nog de in 2003 door brand beschadigde 280 7234, maar daarvoor is nog steeds geen opdracht voor herstel gegeven.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie							
binnengenomen		wordt		afgeleverd			
10-70 646	08-02	10-70 368		20-70 261	21-02		
10-77 624	08-02	10-77 324		10-77 321	23-02		
82-70 912	09-02	29-70 438		10-77 316	02-03		
ICR-3 Bs upgrade				ICRm nawerk			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
28-70 103	16-02	28-70 105	17-02	20-70 209	08-02	20-70 227	11-02
				20-70 255	16-02	20-70 250	17-02

Plan V revisie R6				20-70 242	17-02	20-70 253	24-02
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		20-70 215	18-02	20-70 418	25-02
928	17-02	923	11-02	82-77 002	18-02	82-77 002	01-03
		924	24-02	82-77 003	22-02	20-70 209	02-03
				20-70 406	24-02	82-77 003	02-03
				20-70 210	25-02	20-70 255	02-03
				20-70 249	25-02		
Schades/defecten							
<i>binnengenomen</i>		<i>euvel</i>			<i>afgeleverd</i>		
4086	14-02	botsschade Rtd			9518 (1)	10-02	
831	16-02	brandschade			270 7002	17-02	
4071	21-02	botsschade Rtd			924	25-02	
8715	21-02	botsschade Bkh			8715	25-02	
924	25-02	onbekend defect na revisie			868	25-02	
9418	07-03	botsschade Nootdorp					
(1) stel 9518 werd overgebracht naar RB Tilburg							

Revisiebedrijf Tilburg

6400 ombouw Duitse Herder/GSM-R				1800 CW cabinedeuren			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
6492	11-02	6511	17-02	1858 (1)	07-02	1841	07-02
6512	22-02	6512	02-03	1835	08-02	1836	09-02
6514	24-02	6514	03-03	1848	15-02	1835	16-02
6513	02-03			1840	17-02	1842	14-02
6516	04-03			1827	22-02	1840	25-02
1700 LT1				1834	25-02	1827	02-03
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		1826	01-03	1848	03-03
1732	17-02			1848	02-03		
				1829	04-03		
SGM CW deuren/spoelen luchtleidingen				1600 LT3			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
2010	17-02	2005	17-02	1614	02-03		
2011	02-03	2014	02-03	1619	02-03		
Schades/defecten							
<i>binnengenomen</i>		<i>euvel</i>			<i>afgeleverd</i>		
9518 (2)	11-02	botsschade OB Asd			945	09-02	
686	11-02	opknapbeurt			1734	10-02	
1615	14-02	botsschade			6510 (3)	10-02	
6402	16-02	ATB-storing			1734	10-02	
6475	17-02	botsschade			6470	14-02	
6417	21-02	botsschade			6509	14-02	
1846	21-02	vervangen remweerstand			232 201	15-02	
1852	21-02	vervangen remweerstand			6506	22-02	
1612	24-02	controle remweerstand			1762	22-02	
1844	24-02	storing snelschakelaar			1612	25-02	
1855	24-02	controle remweerstand			1738	02-03	
6485	24-02	te weinig vermogen			6517	04-03	
82-77 004	25-02	botsschade			6479	04-03	
6418	28-02	wielas wisselen					
12-37 022	28-02	botsschade Bkh					
22-37 909	28-02	botsschade Bkh					
466	02-03	luchtleidingen defect					
1616	04-03	botsschade					
(1) de 1858 wordt tevens terugggebouwd naar normale 1800							
(2) stel 9518 kwam uit RB Haarlem							
(3) de 6510 werd naar Ehv gestuurd voor een behandeling op de kuitwielbank							
(4) melding ontbrak in HOV554							
(5) correctie van HOV554							

Serie 1800

- Bij de revisie van de cabinedeuren van de 1800-en wordt ook de bevestiging van de depotvoeding verbeterd.
- De 1848 maakte in de nacht van 25- op 26-02 nachtelijke proefritten tussen Purmerend en Hoorn. Eerdere proefritten waarbij het optreden van de 75 Hertzbeveiliging noodzakelijk was, werden ook op het bewuste baanvak gehouden omdat daar de voor het aanspreken van de beveiliging noodzakelijke storing goed gesimuleerd kan worden. Voorafgaand aan de ritten was de loc in Onderhoudsbedrijf Leidschendam enigszins gemodificeerd. De 1800-en kampen met het euvel dat er door een defect aan de baan (losse retourstroomkabel, spoorstaafbreek) stroom door de rails gaat met een frequentie van om en nabij 75 Hertz. De beveiliging van de loc spreekt dan aan en schakelt de snelschakelaar uit. Zolang de loc 75 Hertz detecteert, komt de snel-

schakelaar niet meer in. NS wil de 1800-en zo aanpassen dat door een kortdurende overbrugging van de 75 Hz-detectie (circa vijf minuten) in deze gevallen, waarin aan de loc feitelijk niets mankeert, toch van de baan afgekomen kan worden. Overigens heeft de detectie mogelijk ATB-problemen tot gevolg. De choppers van de 1800 – met een variabele frequentie – veroorzaken soms stromen van 75 Hz. Die hebben vervolgens invloed op de ATB, waardoor de installatie andere seinbeelden aangeeft dan er buiten te zien zijn. De 1700-en hebben deze problemen niet, omdat hun choppers een vaste frequentie hebben van 300 Hz. De variabele frequentie van de 1800-choppers is overigens ook de reden dat zij niet dubbeltractie kunnen rijden. Na de geslaagde proef kwam de loc op 28-02 terug naar Leidschendam.

ICK

Overzicht terzijde staand ICK	
Watergraafsmeer	12-37 011, 016, 021, 023, 024, 031, 034 22-37 910, 940, 947, 949, 958 82-37 051, 061, 062, 064
OB Leidschendam	22-37 928, 935, 937, 939, 941, 954, 961, 968, 973, 979, 981 – 984 82-37 053, 068
Bokkeduinen	12-37 032, 22-37 908, 915, 929, 942, 944, 959
RB Haarlem	22-37 977

- Op 14-02 bracht de 1745 zestien ICK-rijtuigen over van Heerlen naar de Watergraafsmeer. De rijtuigen moesten uit Heerlen vertrekken omdat ze slachtoffer waren van vandalisme. Ze werden in de Meer aanvankelijk geplaatst op de bovenleidingloze sporen bij de Avmsz-rijtuigen. De overige rijtuigen staan (nog steeds) in Amersfoort, Eindhoven, OB Leidschendam en RB Haarlem.
- Al op 21-02 ontstond grote onduidelijkheid over hoe er gehandeld moet worden met een ICK-rijtuigstammetje waarvan één of twee rijtuigen niet meer inzetbaar zijn. Op 20-02 botsten in de Haagse Binckhorst door een communicatiefout ICK-stam 5422 met VIRM 8715, waarbij de rijtuigen 22-37 909 en 12-37 022 het moesten ontgelden. mBvk 290 8670 werd aan de zijkant opengereten. Nadat het er eerst op leek dat de beide ICK-rijtuigen in Den Haag van de onbeschadigd gebleven 22-37 922 gescheiden zouden worden, werd het stammetje toch als geheel naar Onderhoudsbedrijf Maastricht gezonden en daar uit elkaar gehaald. De 12-37 022 en 22-37 909 liepen op 28-02 binnen in Revisiebedrijf Tilburg.
- Met ingang van het wijzigingsblad stroomt meer VIRM in de treinseries 1900 en 2500 in. Daardoor gaan twee ICK-stammen aan de kant. Pas als bekend is hoe de exacte materieelbehoefte voor september is, wordt een besluit genomen over het daadwerkelijk terzijdestellen van de 22 rijtuigen.
- De samenstelling van de rijtuigstammetjes die op 01-03 in dienst waren, staat in onderstaande tabel. Stam 5422 is inmiddels ontbonden vanwege de eerder genoemde aanrijding in de Binckhorst.

5401	22-37 913	5427	22-37 936	5409	22-37 904	5357	82-37 057
	12-37 001		12-37 027		12-37 009		22-37 995
	22-37 955		22-37 969		22-37 930	5354	82-37 054
5412	22-37 923	5402	22-37 956	5429	22-37 987		22-37 903
	12-37 012		12-37 002		12-37 029	5366	82-37 066
	22-37 951		22-37 991		22-37 907		22-37 931
5413	22-37 912	5419	22-37 918	5410	22-37 901	5352	82-37 052
	12-37 013		12-37 019		12-37 010		22-37 989
	22-37 993		22-37 992		22-37 979	5359	82-37 059
5433	22-37 975	5426	22-37 986	5422	22-37 922		22-37 985
	12-37 033		12-37 026		12-37 022	5360	82-37 060
	22-37 957		22-37 946		22-37 909		22-37 966
5404	22-37 965	5414	22-37 950	5415	22-37 916	5358	82-37 058
	12-37 004		12-37 014		12-37 015		22-37 933
	22-37 938		22-37 934		22-37 902		
5418	22-37 978	5422	22-37 909				
	12-37 018		12-37 022				
	22-37 927		22-37 922				

Internationale rijkstroken (ex-NS)

- Barriertuig 88-70 023 is terug uit Oostende alwaar het een kleine (technische) revisie heeft ondergaan. De 88-70 022 en 88-70 026 (beide van Herik Rail) staan nog steeds in de Watergraafsmeer.
- De 88-70 025 staat in de loods van de Watergraafsmeer alwaar het ombouwen tot kantoor langzaam maar zeker vordert.
- Een jaarlijks terugkerend fenomeen zijn de *Cebit-expressen* die Siemens en KPN vanuit Den Haag naar de computerbeurs *Cebit* in Hannover laten rijden. Ditmaal werd voor de Siemens-trein gebruik gemaakt van vijf Belgische rijkstroken (drie I10- en twee *Resto*-rijktroken (ex-SNCF, evenals de NS-Grill-Expres-rijktroken), die op 09-03 door de 1781 uit Roosendaal werden opgehaald en naar de Watergraafsmeer gebracht. De 1760 bracht de Siemens-trein naar Bentheim, de uit vijftien EETC-rijktroken (waaronder *WR Adagio* en enkele Müller-rijktroken) bestaande KPN-trein werd door de 1781 naar de grens gebracht. De 110 203 nam de eerste trein in Bentheim over, de 110 465 de tweede. De Belgische rijkstroken keerden (vanaf Roosendaal achter de 2118) terug naar België.

ICR

- Op 21-02 leverde Revisiebedrijf Haarlem de eerste B af die in het kader van de ICRm-revisie uit een A werd omgebouwd. De 20-70 261 is de voormalige 10-70 668. Het rijkstrok kwam naar Maastricht.
- Met het wijzigingsblad van 05-04 begint voor de thans op de IJssellijn ingezette rode AB-rijktroken hun afscheidstoeernee door het land. Twee maanden zullen ze worden ingezet in de treinseries 800 en 900. Naast tien stammen met drie A's, één DDM-1 Bv, zeven B's en één BDs, zullen er ter compensatie van het naar de IJssellijn verdwijnende VIRM drie stammen geformeerd worden waarin met twee A's, een AB, zes B's, twee B(K)D's en een BDs. Deze stammen starten in de treinen 919, 923 en 928 en de vervolgdiensten daarvan. Uiterlijk tot 06-06 blijven de AB's in dienst. Succesievelijk zullen ze in de laatste week voor die datum worden uitgenomen. Dat gebeurt tegelijk met het ombouwen van de Bv-rijktroken tot Bv. Omdat in de stammen met DDM-1 één BKD wordt omgebouwd voor een B (ten opzichte van de huidige situatie), hebben deze stammen vrijwel dezelfde aantallen zitplaatsen als twee VIRM-6.
- In 2004 werd een soortgelijke proef op het laatste moment afgeblazen, maar in de week van 21-02 werd op de IJssellijn wel een ICRm-stam getest waarin het 'groenelampcircuit' in werking was gesteld. In het kort gezegd komt het erop neer dat de centrale deursluiting en -vergrendeling op gelijke wijze functioneert als bij treinstellen. De machinist krijgt in de cabine een groene meldlamp 'deuren dicht' te zien als alle deuren gesloten en vergrendeld zijn. Als ICRm in deze 'treinstelmodus' rijdt, is het niet meer mogelijk dat reizigers de deuren openen bij snelheden onder 5 km/h. Hoewel nog niet al het ICR is gemoderniseerd en dus nog niet van het nieuwe systeem is voorzien, wil men nu toch een test uitvoeren om het systeem in de praktijk te testen. Onvoorziene problemen komen hiermee tijdig boven water. In de week van 21-02 werd drie dagen lang (23- t/m 25-02) met een stam met BDs proef gereden in de normale dienst op de IJssellijn. Tijdens het proefbedrijf werd de stam begeleid door een extra machinist, een monteur van NedTrain Onderhoudsbedrijf Zwolle en een technicus van NedTrain Consulting. Het treinpersoneel van de betreffende slag werd van tevoren geïnstrueerd. Voor het geval de stam niet inzetbaar zou zijn, werd een VIRM-6 achter de hand gehouden. De stam, bestaande uit zes rijkstroken van een normale 3600-compositie en twee uit Maastricht gekomen ICRm (10-70

379 en 20-77 110), reed telkens de slag 3637/3646. De rode AB was uiteraard uitgerangeerd.

- Omdat door de revisie tijdelijk een tekort dreigt te ontstaan aan A-rijktroken met stuurstroomkabel, worden, net als in 2003, enkele stuurstroomkabels gewisseld. Op 23-02 werden daarom de nog niet te reviseren rijkstroken 10-70 671 en 682 van Maastricht naar Zwolle overgeplaatst. Daar zijn zij voorzien van de 61-aderige stuurstroomkabels van de 10-77 627 en 628, die vervolgens in revisie gingen. De 10-70 672 werd per 07-03 overgeplaatst naar OB Zwolle.

Onregelmatigheden

- Op 16-02 woedde een kortstondige brand in trein 4987. De 831 liep in RB Haarlem binnen en was medio maart weer in dienst.
- Diezelfde dag was er een klein brandje in trein 80871.
- Op de brug over het Rijn-Schiekanaal tussen Leiden Lammenschans strandde als gevolg van een ATB-remming op 17-02 trein 8868. Een hulpstrok moest eraan te pas komen het tweetje weer onder de draad te krijgen. Omdat op 18-02 de 19550 (stel 888, door de 801 en 803 van de 8850 opgeduwd) op dezelfde plaats door dezelfde oorzaak bleef steken, werd een onderzoek ingesteld door monteurs van seinwezen.
- In een zitting van Plan V 847 woedde kort voor middernacht op 17-02 een klein brandje, kort voordat het stel vanuit Leiden leeg als 80228 naar de Haagse Binckhorst vertrok. De schade-expert van RB Haarlem was al besteld, maar men wist de schade in Den Haag nog diezelfde nacht te herstellen. Het stel kwam op 18-02 weer in dienst.
- Diezelfde dag raakte van stel 822 een tractiemotor defect. Trein 5712 strandde daardoor op Schiphol. Als 89171 werd het tweetje na anderhalf uur naar Hoofddorp Opstel overgebracht.
- In Ede botste de 894 op 20-02 op een overweg met een auto, waarvan de bestuurder de klap overleefde en, na de auto te hebben afgesloten, de benen nam. Hij werd later in de week aangehouden toen hij in een gestolen auto reed. Uit Amsterdam werden de 458 en 483 als 89146 op weg gestuurd naar Ede-Wageningen om de inmiddels daarheen teruggekeerde Plan V op te halen. Als 89147 werd OB Amsterdam bereikt.
- BDs 82-77 004 raakte op 21-02 beschadigd toen in Susteren een auto zijn weg versperde. De 1746 trok de trein na enkele uren terug naar Maastricht, waar de BDs het Onderhoudsbedrijf moest opzoeken.
- De 1768 ging op 25-02, na trein 1918 te hebben gereden, door het juk van spoor 25 te Den Haag Centraal. Het spoor onder de loc schoof iets op en één as stond naast de rails. Het hersporen duurde nog geen uur.
- Door een vaste rem van rijkstrok 51 80 85-91 504 liep trein 143 tussen Barneveld Aansluiting en Stroe een vertraging op van drie kwartier.
- De serie schadegevallen bij VIRM ging door met de 9418, die op 28-02 als voorste stel van trein 2033 bij Nootdorp in botsing kwam met een tractor. Samen met de 9506 kwam het stel eerst terug naar Den Haag Centraal en werd vervolgens op Den Haag HS gestald. Het liep op 07-03 binnen in RB Haarlem.
- De 2954 raakte op 02-03 beschadigd toen tijdens een ledig-materieelrit (89107) in Breukelen brand in een prullenbak werd ontdekt. Het stel kwam naar Utrecht OZ.
- Op 06-03 ontspoorde in de vrieskou tijdens een rangeerbeweging van OZ naar Utrecht Centraal Plan T 510 met het tweede draaistel van een Bk. Hersporing van het stel duurde 2,5 uur. Overbrenging van het stel naar Eindhoven geschiedde op 10-03.
- De nog nieuwe 8735 kwam op 07-03 in Alkmaar in onzachte aanraking met een juk. De volgende dag kwam het

stel als 89169 naar Onderhoudsbedrijf Amsterdam. Op 09-03 was het stel weer in dienst.

- VIRM 9477 strandde op 07-03 met rookontwikkeling in een motordraaistel. Op 09-03 werd één mBvk van de rest van het stel gescheiden en het draaistel gewisseld. Daarbij werd gebruik gemaakt van een mobiele kraan; ook was NedTrain Ongevallenbestrijding ter plaatse.
- ICRm 20-70 422 liep op 10-03 op het terrein van Onderhoudsbedrijf Amsterdam met één draaistel uit de rails op wissel 945, op 11-03 gevolgd door stel 8614, zojuist als 89251 uit Utrecht overgebracht voor een behandeling op de kuilwielenbank. De VIRM kwam op wissel 978 naast het spoor te staan.

Lightrail Gouda – Alphen aan den Rijn

- Ook op 20-02 werd proef gereden met de A32-trams tussen Driebergen-Zeist en Maarn Goederen. Ditmaal werden de 6105 en 6101 gebruikt.
- Op 07-03 strandden bij Boskoop de 6103 en 6104 met een defect draaistel. Na anderhalf uur was de stremming voorbij, nadat de stellen op eigen kracht in Alphen waren geraakt.
- Beide trams deden op 08-03 weer van zich spreken toen ze 's morgens defect raakten bij Moordrecht Aansluiting. Het duurde drie kwartier voor het defecte materieel van de baan en terug in Alphen was, waarna met de beide (!) overgebleven inzetbare trams de dienst kon worden hervat.
- Nadat op 11-03 een defecte kabel de assenstellers in storing deed gaan, hetgeen een onderbreking van het treinverkeer van ruim vier uur tot gevolg had, waren op 12-03 opnieuw niet voldoende trams beschikbaar. De 808 en 857 deden 'oude' (maar ongetwijfeld betere) tijden herleven toen ze een groot deel van de dag tussen Gouda en Alphen pendelden.

Winterweer

- Op 02-03 zette de winter in en stuurde vooral in Noord-Holland het treinverkeer in de war. Vooral de lijn naar Enkhuizen moest het ontgelden, terwijl ook Alkmaar te maken kreeg met vastgevroren wissels. In de avond kreeg ook de rest van het land te maken met sneeuwval en de daaruit voortkomende problemen. ProRail had vooral te kampen met wisselstoringen.
- De volgende dag liep met name 's avonds het treinverkeer in het honderd, doordat talloze wisselstoringen ontstonden.
- Bij Bilthoven strandde trein 5577 (Plan V 446) met een defecte compressor. Een reddingspoging met trein 5578 mislukte vanwege bevroren sneeuw in de koppelingen, waarna het stel noodgedwongen op het middenspoor moest worden achtergelaten. Omdat de storingsdienst van Utrecht de handen vol had om het materieel voor de volgende dag inzetbaar te krijgen en te houden, kon het tweetje 's nachts niet worden weggehaald, hoewel vanuit Amsterdam wel de 949 reeds op pad was gestuurd.
- In Utrecht strandde op 03-03 's avonds een VIRM-6, die in de nacht van 03- op 04-03 door drie Plan V's naar Zwolle werd gesleept.
- Op 03-03 strandde – uiteraard – bij Bilthoven trein 5512 met tractieproblemen, waardoor ogenblikkelijk een fikse opstopping ontstond omdat het middenspoor immers nog bezet was door de 446. Omdat achter de 5512 de 5615 (een mDDM) stond, moest vanuit Utrecht een Plan V op pad worden gestuurd om het treinstel weg te slepen.
- In het hele land ontstonden die dag en de volgende grote problemen door wisselstoringen en problemen met het materieel. Veel treinseries moesten geheel of gedeeltelijk worden opgeheven. Het splitsen van de series 2000/22000 in Gouda en 500/20500/1700/21700 in Utrecht werd ge-

staakt, evenals het doorverbinden van de doorloopkoppen van ICM. Tussen Amersfoort en Amsterdam/Schiphol reden de IC's van de series 1600 en 700 niet meer. Ook de series 4700, 3200, 4900, 4600, 4000, 3500, 5000, 14100, 18800, 19500, 5700 (tussen Leiden en Naarden-Bussum) werden opgeheven.

- Op het viaduct in Delft trok op 04-03 trein 2412 de bovenleiding naar beneden. Onderzoek leverde op dat ook tussen Delft en Rotterdam de bovenleiding beschadigd was. Loc 703 werd uit de Binckhorst gehaald om de VIRM-en weg te slepen. Het herstellen van de bovenleiding duurde tot in de avonduren. Door de vele stremmingen elders in het land lukte het omleiden van de Beneluxtreinen niet, zij keerden in Rotterdam.
- De chaos werd nog groter toen op 04-03 bij Halfweg een WO-II-bom gevonden werd die onschadelijk gemaakt diende te worden. De grote uitval van treinen zorgde vooral in Amsterdam voor een welhaast surrealistische rust onder de stationskap. Een werkloze ICRm-stam stond naast de werkloze 8740, beiden gestrand op weg naar Haarlem.
- Opvallend was dat de treeplanken van het materieel niet meer sneeuwvrij gemaakt werden, zodat soms risicovolle situaties ontstonden.
- De materieelomloop raakte fiks verstoord. Op 04-03 waren ten opzichte van de omloop 81 bakken manco, maandagmorgen was het tekort met niet meer dan vijf bakken gedaald. In Den Haag werd op 04-03 een SGMm in de treinserie 3400 gezien, terwijl veel mat '64 moest worden vervangen door DD-AR en VIRM. SGMm-en werden ook gezien in de serie 9800 Den Haag C – Gouda Gouverwelle en tussen Utrecht en Baarn (2940). In Gouda stond op 04-03 de defecte 2884 met de stroomafnemers op het dak op spoor 1. Bij OB Amsterdam werd eveneens een ongemoderniseerde Sprinterdrie gesignaleerd.
- Hoewel de winter ook het wegverkeer en de luchtvaart niet onberoerd liet, heeft de spoorsector zich van zijn slechtste kant laten zien. De weersomstandigheden waren op zich extreem voor de maand maart, maar sneeuw *an sich* is niet ongebruikelijk in ons land. Uw redacteur vraagt zich af wanneer NS en ProRail vol trots 'Treinen door de winter' afkondigen, compleet met hippe marketingcampagne en oude wijn in nieuwe zakken (beschermkappen op de koppelingen - die tijdens de sneeuwperiode weer node gemist werden - en betere verwarming in de automatische koppelingen). Hopelijk is dit het laatste tussenstation op weg naar het besef dat het spoorbedrijf 365 dagen per jaar bestand moet zijn tegen die weersomstandigheden die voor Nederland zeker niet uitzonderlijk zijn.

Kort nieuws

- Voor het inregelen van de nieuwe wasmachine in Eindhoven werd in februari een groot aantal materieeltypen gebruikt. De BDs-instructiecombinatie met loc 1747 uit Amsterdam kwam op 14-02 als 82111 naar Eindhoven, alwaar hij behulpzaam was met het inregelen van de wasmachine van NedTrain. De 1747 kwam naderhand naar Heerlen. Op 15-02 volgde de 2942, die als 89253 uit Utrecht kwam en als 89311 diezelfde dag weer terugkeerde. De overige materieelsoorten werden uit de overstand tussen de spitsen en in het weekend gehaald.
- Halverwege februari sloten NS Reizigers en het ministerie van Verkeer en Waterstaat een akkoord over de voortzetting van de exploitatie van de Zoetermeer- en Hofpleinlijn. NSR dreigde in 2004 niet verder te gaan met het rijden van treinen onder de bestaande voorwaarden. Zelfs met de vergoeding door het Rijk waren de lijnen niet meer kostendeckend. Er is nu overeengekomen dat NS de lijnen exploiteert totdat HTM en RET de lijnen in het kader van RandstadRail overnemen.

▪ Aangezwengeld door het *Algemeen Dagblad* – die het stokje van De Telegraaf heeft overgenomen als het gaat om het op onjuiste gronden aanvallen van alles wat NS heet – ontstond in de media een discussie over het vervoersplan dat NS aan de overheid moet aanbieden en waarin staat welke prestaties het bedrijf het komende jaar moet leveren. Gebleken was dat cijfers met betrekking tot agressie in de treinen afweken van die in een conceptplan dat aan de ondernemingsraad was gezonden. NS stelt dat de OR-versie een concept was waarin met prognoses werd gerekend, maar het kwaad was toen reeds geschied. Tweede-Kamerleden – nooit te beroerd om zich met de waan van de dag bezig te houden – buitelden over elkaar heen in het ter verantwoording roepen van minister Peijs van Verkeer.

▪ Op 23-02 presenteerde NS de resultaten over 2004. Het bedrijf toonde zich tevreden. De kwaliteit van de dienstverlening en de klanttevredenheid stegen verder en het bedrijfsresultaat verbeterde. Het percentage treinen dat op tijd reed, steeg in 2004 van 83,1% naar 86%. Het aantal binnenlandse reizigerskilometers groeide voor het eerst sinds jaren, met 1,8%. Het operationeel resultaat steeg van € 44 miljoen in 2003 naar € 144 miljoen in 2004. Het nettoresultaat daalde tot € 32 miljoen door een eenmalige fiscale last.

▪ De kuilwielenbank van Onderhoudsbedrijf Leidschendam is tot juni buiten gebruik voor groot onderhoud. Het materieel waarvan de wielen afgedraaid moeten worden, wijkt tot die tijd uit naar andere kuilwielenbanken.

▪ Sedert enige tijd neemt het aantal meldingen over gladde treeplanken van het materieel toe. Tevens is de probleemloze levering van het gebruikte hout in de toekomst niet meer zeker. NedTrain Services onderzoekt de mogelijkheid de houten treeplanken te vervangen door kunststof. Ook wordt de regio Zuid geëxperimenteerd met een middel dat de treeplanken stroever maakt.

▪ Naar nu blijkt, vallen de stationnementen van de treinseries met daarin SGMm, tegen ten opzichte van de prognoses. NSR had gerekend op kortere stationnementen vanwege de extra deurpartij. De nieuwe vertrekprocedure, waarbij de trein pas vertrekt als ook de conducteur zijn deur gesloten heeft, helpt hierbij zeker niet. Omdat met name in de treinserie 4800 sprake is van structurele vertragingen, worden de rijtuigen hiervan aangepast. In beide richtingen wordt een aantal minuten ingevoegd. De kering in Amsterdam wordt veranderd van een korte in een lange, waardoor hopelijk de aankomstpunctualiteit in Uitgeest stijgt. De nieuwe tijden zijn:

Amsterdam Centraal	.47/17	Uitgeest	.04/34
Amsterdam Sloterdijk	.52/22	Heemskerk	.07/37
Haarlem Spaarnwoude	.59/29	Beverwijk	.10/40
Haarlem	.03 - .05/.33 - .35	Driehuis	.14/44
Bloemendaal	.08/38	Santpoort Noord	.17/47
Santpoort Zuid	.11/41	Santpoort Zuid	.20/50
Santpoort Noord	.13/43	Bloemendaal	.22/52
Driehuis	.15/45	Haarlem	.26 - .28/.56 - .58
Beverwijk	.20/50	Haarlem Spaarnwoude	.32/02
Heemskerk	.23/53	Amsterdam Sloterdijk	.40/10
Uitgeest	.28/58	Amsterdam Centraal	.46/16

▪ Ook de dienstregeling van de treinserie 9600 's-Hertogenbosch – Deurne wordt gewijzigd, en wel met ingang van 12-06. De treinen vertrekken vanaf die datum vier minuten later uit 's-Hertogenbosch en komen op alle stations tot Deurne ook vier minuten later aan. Met de maatregelen kunnen de treinseries 3500 en 9600 uit 's-Hertogenbosch onafhankelijk van elkaar vertrekken en worden in Eindhoven doorgaande paden voor goederentreinen mogelijk gemaakt.

▪ In opdracht van de directie van NS Reizigers en de Ondernemingsraad van NSR doet consultancybureau Berenschot onderzoek naar de wijze hoe NS kan omgaan met de aanbestedingen voor resterende contractsectorlijnen. Hierbij wordt gekeken naar exploitatieve varianten en een bieding-

strategie. Bij dat laatste wordt gekeken naar mogelijkheden om alle overgebleven contractsectorlijnen in één contract te verkrijgen, clusters van lijnen in een contract te verwerven en in het algemeen om de kans op succes bij openbare aanbesteding te verhogen. Het fiasco van Arnhem – Tiel, waarbij de OR een veto uitsprak over een aanbesteding waarbij de conducteur van de trein zou verdwijnen (en Syntus, dat schijnbaar over een wat realistischer denkende OR beschikt, met een aanbesteding zonder conducteur het contract won) zal aan het onderzoek ten grondslag hebben gelegd.

▪ Op 16-04 rijdt in verband met een 'bloesemtocht' in Geldermalsen twee normaliter leeg rijdende treinen, 76018 en 77118 die dag als reizigerstrein. Ze dragen de treinnummers 29718 en 29719.

▪ In verband met de uitbreiding van het IBIS-hotel naast spoor 1 te Amsterdam, gaat de spooropstelling daar enigszins veranderen. Over de sporen 2, 3 en 4 komt de uitbreiding van het hotel te staan. In het najaar van 2005 zal spoor 1, de thuishaven van de treinserie 2200, daartoe drie maanden buiten dienst gaan. De afbraak van de kap en de overige voorzieningen, pas in gebruik genomen in 1991, start in de zomer en dan krijgt de 2200 tijdelijk een plekje op spoor 4. De serie 800/900 richting Utrecht gaan weer geheel spoor 2 innemen.

▪ Op 11-03 bereikten minister Peijs en de Belgische minister van Overheidsbedrijven Vande Lanotte een overeenkomst over de exploitatie van de HSL-Zuid. De door de NMBS als onrendabel gekwalificeerde dienst Breda – Antwerpen/Brussel wordt in de overeenkomst gekoppeld aan de dienst Den Haag – Brussel, die aanvankelijk vier keer per dag zou worden aangeboden. Volgens het plan ontstaat nu een twee-urdiens Den Haag – Rotterdam – Breda – Brecht – Antwerpen – Brussel. De besluitvorming rond de HSL-Zuid is gekoppeld geweest aan de verdieping van de Westerschelde, hetgeen verklaart waarom de Belgische overheid zich wat coöperatiever heeft opgesteld.

Railion

▪ Van een ertswagen schoot op 18-02 op de Kijfhoek een laadklep open, waardoor 50 ton erts op de sporen 718 en 717 terecht kwam. Na enkele uren waren de sporen vrij; een aannemer ruimde de rommel in de week van 21-02 definitief op.

▪ Loc 6417 botste op 15-02 in Pernis met wagen 33 80 780-9502-7. Op 18-02 werd de loc van de wagen losgebrand. De machinist van de loc raakte licht gewond.

▪ Het zat Railion toch niet mee want op dezelfde dag liepen drie 6400'en uit de rails op de EMO te Maasvlakte.

▪ De 1612 verloor rond één uur in de nacht van 28-02 op 01-03 een stroomafnemer op de Kijfhoek.

▪ Een 6400, juist door RB Tilburg afgeleverd en als 99795 onderweg naar Onderhoudsbedrijf Feyenoord, raakte op 09-03 tussen Breda en Lage Zwaluwe defect. Trein 2228 (7815 + 7816) duwde de loc naar Lage Zwaluwe en vervolgde zijn weg naar Dordrecht.

▪ Sinds half februari rijden NMBS 77-ers vanuit Gent naar de Sloe met Ford autotreinen. De locs zijn meestal rond het middaguur in het Zeeuwse te vinden. Ook worden de locs vaker ingezet in Zeeuws Vlaanderen. Vooral voor vervoer van de DOW naar België leveren de locs doorgaande tractie. Een en ander heeft ook te maken dat er dan minder gerangeerd hoeft te worden met gevaarlijke stoffen in Sas van Gent. Hierdoor wordt weer een RN204 vrijgespeeld. Daarom heeft een RN204 ook de rangeeractiviteiten op de Cerestar in Sas van Gent overgenomen van de Shunterloc 301 'Monica' die eerder het werk van rangeertractor 'Jerommeke' overnam.

- Dat motorposten toch nog weleens van pas kunnen komen blijkt wel. Op 8/3 nam de mP 3027 een trafowagen met inhoud mee vanaf Emmerich naar de Kijfhoek. De inhoud is later gelost op de nieuwe terminal van Gevelco in de Botlek.
- Sinds vorige maand komen er geregeld nieuwe graanwagens naar de Maassilo in de Botlek. Wagens van het type 'Tagnoos' kunnen een groter volume bergen dan de oude 'Tadsg' wagens.
- Begin maart kreeg de toch stilstaande Class 66 in Roosendaal in de ochtend extra werk. Zo is een Class 66, die normaal de tractie voorziet van de Opeltreinen, al een aantal keer gespot voor een UC vanuit de Sloe naar Kijfhoek.
- De revisie van de twee Kanaaltunnel locs is zeker af. Op 10/3 werden de 0004 & 0005 in het *-net geplaatst en werd vanaf Tilburg via de Westhaven ooit Kijfhoek bereikt. Op zaterdag 12/3 verlieten zij het land in trein 44603.
- Railion heeft de 1614 en 1619 van hun rustplaats gehaald in Maastricht en naar Tilburg gebracht. De locs krijgen toch een revisie!

ACTS

- Op 27/2 werd de 7102 afgeleverd. De loc werd overgedragen in Oldenzaal en heeft fabrieksnummer 2004/50001554.
- Als de plannen doorgaan gaat ACTS vanaf dit voorjaar een containertrein rijden naar Linz. ACTS levert de tractie tot Emmerich.

DLC

- Sinds half februari rijdt DLC niet meer naar Rheinhausen. Reden waren de grote vertragingen vooral Duitsland uit. Nu doet de Antwerpen Shuttle Neuss aan en gaat daar naar dezelfde terminal die ook ERS aandoet. Vanuit Neuss gaat de trein dan weer naar Born.
- Het schrootvervoer van Moerdijk naar Krefeld is weer opgestart. Op 19/2 kwam DLC zelfs met twee locs sterk (ER6+PB12) naar Moerdijk om het spul op te halen. Momenteel komt DLC zo twee keer per maand in Moerdijk. Op zaterdagochtend worden de wagens al vroeg opgehaald door een loc uit Roosendaal die daar de Antwerpen-Born/Neuss Shuttle heeft aangebracht. De trein moet al rond 1200u in Krefeld zijn! De zaterdag erop komen de wagens vroeg in de middag weer terug met de loc die ook van dezelfde shuttle afkomt. Na de rit gaat de loc weer terug naar Roosendaal.

Rail4Chem

- Op 28/2 werd tijdelijke huurloc ER10 teruggegeven aan Nedtrain in Tilburg.
- Het proefvervoer van P&O Europoort naar Schkopau in Duitsland rijdt nog steeds. Nog niet duidelijk is momenteel of het een blijvertje is.
- Op 12/3 is op de Kijfhoek tijdens een rangeerbeweging de PB017 door het juk gereden. De loc had de R4C2001 vast tijdens de beweging. Schade viel gelukkig mee, loc stond met één draaistel in het zand.

HGK

- Het Duitse HGK heeft langzaam aan meer activiteiten in Nederland. Naast de (tijdelijke) LPG treinen rijdt de containertrein naar Duisburg ook vaker extra slagen vanaf de Maasvlakte. Treinen doen de ECT en het RSC op de Waalhaven aan.

TowRail

- Nieuwsblad Transport meldde op 19/2 dat het Rotterdams Havenbedrijf, Prorail en het ministerie van V&W hebben besloten Towrail niet de exploitatie van de Betuweroute te gunnen. Towrail, 'n samenwerkingsverband tussen VSRT, HSM, Vossloh en Siemens, was exploitatie kandidaat voor de Betuweroute.

Volker Stevin

- Eind februari werd de Alstom 203.1 weer actief. Zo werden nog een aantal machinisten opgeleid en maakte de loc hiervoor ritten Amersfoort - Enschede v.v. Ook werden de eerste treinen met railstaven gereden. In week 10 was de loc actief op de HSL t.b.v. railaanleg wat eerst door Rail4Chem werd gedaan. Eind maart wordt de eerste eigen VSRT V100 verwacht.

ProRail

Kort nieuws

- Bij Elst ontstond op 21-02 een verzakking van het baanlichaam, veroorzaakt door opstuwend water. Daardoor werd een snelheidsbeperking ingevoerd. Omdat eerst in het weekend van 05- en 06-03 onderhoud aan het betreffende baangedeelte was gepland, moest tot die tijd in de dienstregeling worden geschrapt. De treinserie 2000 werd opgeheven tussen Arnhem en Nijmegen.
- Het experimentele onderhoudsrooster – waarbij op een de 'corridor' Utrecht – Enschede/Hilversum overdag aan het spoor gewerkt werd ten koste van NSR-treinen, werd per 06-03 gestaakt. De overlast voor reizigers is te groot, evenals de inkomstenderving in de invloed op de treinen die nog wel reden.
- Het rijk legt alsnog geld op tafel om in Breda een derde perron te kunnen aanleggen. Daarmee wordt voorkomen dat de capaciteit van station Breda te krap zou worden en NS treinen zou gaan schrappen.
- In Egelshoven verrijst hoogstwaarschijnlijk een tweede station. Naast de bestaande halte langs de lijn naar Kerkrade, waarvan vorig jaar het stationsgebouwtje is afgebroken, wordt langs de lijn naar Aken een tweede halte aangelegd. Vanuit Duitsland is grote vraag naar een rechtstreekse verbinding met Egelshoven. Het nieuwe station komt in de buurt van het tunneltje aan de Waubacherweg, op de plek waar tot 1952 ook een stopplaats was gelegen. Er vindt nog discussie plaats over de daadwerkelijke locatie van het perron, ten noorden of ten zuiden ervan.
- De provincie Limburg wil de Maaslijn Nijmegen – Roermond en Maastricht – Heerlen – Kerkrade overnemen van het rijk en aanbesteden. Ook hier wil men 'lightrail'-treinstellen gaan inzetten. De provincie wil al het openbaar vervoer in de regio aanbesteden. Één vervoerder moet verantwoordelijk worden voor treinen, bussen en vraagafhankelijk vervoer.

Overbrengingen Jules naar Betuweroute

19-03	95100	Amf 17:08 - Sdt 18:41
20-03	95101	Sdt 00:02 - Amf 01:10
24-03	95102	Amf 17:08 - Sdt 18:21
25-03	95104	Sdt 00:08 - Amf 03:14
28-03	95105	Amf 17:08 - Sdt 18:41
29-03	95106	Sdt 00:02 - Amf 01:14

- Eind maart komt ATB-meetrijtuig Jules een aantal malen naar de Betuweroute. Voortbewogen door een diesellocc zal bij Sliedrecht het nieuwe tracé worden betreden. Na de ritten rijdt de mP steeds terug naar Amersfoort.

- Op 11-12 van dit jaar zal de nieuwe halte Arnhem Zuid in de nieuwbouwwijk Schuytgraaf geopend worden. De treinserie 7600 Nijmegen – Zutphen zal gaan stoppen.

- Begin maart werd bekend dat de beschikking is afgegeven voor de grondverwerving nodig om een vierde perron in Arnhem te kunnen aanleggen. Het perron komt aan de zijde van de Amsterdamseweg.

Desiro-proefritten

- Achter mP 3029 kwam het blauwe *Desiro*-testtreinstel van Siemens Transportation, genummerd VT 1.0/VT 1.5, op 27-02 van Emmerich naar Zwolle. Het treinstel, dat Siemens voor eigen rekening heeft gebouwd (en uit de lopende serie van de DB is gehaald, waardoor in die reeks de 642 236 ontbreekt) om het nieuwe beveiligingssysteem ETCS te kunnen beproeven, is qua kleurstelling gelijk aan de DB-stellen serie 642, met dien verstande dat het verkeersrood is vervangen door blauw. Het guitig uitzijnde treinstelletje werd gebruikt om de ETCS-proefopstelling op het traject Wolvega – Heerenveen te kunnen testen. Ook daarbij kwam mP 3029 in actie. Later heeft het treinstel ook nog meetritten gemaakt op het Limburgse meettraject. Op 12-03 verdween de Desiro weer uit het land.

Perronverlenging Den Haag HS

- Om het relatief lange stationnement te Den Haag HS van de treinseries 1900 en 2500 naar Den Haag Centraal te kunnen bekorten, wordt gestudeerd op een verlenging van het perron langs spoor 1. Deze treinseries moeten sinds de dienstregeling 2004 op Den Haag HS wachten tot de series 5000/15000 en 2100/2400 uit Leiden binnengekomen zijn. Daarvoor was dat niet nodig, omdat voorheen niet in Delft gestopt werd. Om de aantrekkelijkheid van de treinseries 1900 en 2500 wat te verhogen, wordt bekeken of ze vóór binnenkomst te Den Haag HS te laten kruisen en ze op spoor 1 te behandelen. Het perron langs dit spoor wordt normaliter alleen voor bijsturing gebruikt, heeft geen lift en is thans geschikt voor maximaal negen bakken. Als het daadwerkelijk tot verlenging van het perron komt, zullen de uitstappende reizigers het zonder lift moeten doen; invalidenvervoer moet via Den Haag Centraal plaatsvinden.

Utrechtboog

- Met ingang van de dienstregeling 2006 wordt de treinserie 3500 verlegd en rijdt dan de route Eindhoven – Utrecht – Schiphol. Zoals het er nu uitziet, komt de serie in de richting Schiphol vóór de 5700 te rijden en in de tegenrichting erachter. Over de materieelinzet is nog niets concreets bekend, maar de mogelijkheid is aanwezig dat met ICR gereeden gaat worden.
- In Amsterdam Zuid/WTC wordt het huidige perron verlengd, waarna in de toekomst een soortgelijk tweede perron zal verrijzen bij de spoorverdubbeling. Op 16- en 17-04 starten de voorbereidende werkzaamheden met het verplaatsen van seinen en het vermeerderen van de hangdraden (zodat bij een draadbreek de rijdraad niet op het perron terecht komt). De verlenging van het perron vindt in zijn geheel plaats aan de RAI-zijde van het station, waartoe de bestaande trappartij versmald en een nieuwe van de hal naar de oostkant gebeld moet worden.
- De verlenging begint met het maken van die nieuwe opgang en de aanleg van het verlengstuk (circa 60 meter), met daarop aansluitend een noodperron van 200 meter. Dat noodperron eindigt bij het volgende viaduct (Beethovenstraat) en krijgt daar ook een tijdelijke (extra) opgang. In augustus/september worden de nieuwe opgang, de verlenging en het noodperron in gebruik en het bestaande perron buiten gebruik gesteld. Dan wordt de bestaande opgang naar dat perron afgebroken en in versmalde vorm herbouwd, waarna in december de treinen langs het bestaande perron en de verlenging gaan halteren en er dus aan twee kanten

van de hal een opgang is naar de perrons. De lift wordt verplaatst naar het midden van de hal. Op dat moment verdwijnt het noodperron.

- Het tweede perron komt te liggen tussen het bestaande perron en de zuidelijke rijbaan van de A10. Aan de westzijde wordt het wisselcomplex omgebouwd, aan de oostzijde verschijnt een heel nieuw. Het viaduct over de Beethovenstraat wordt aan de zuidkant met een spoor uitgebreid of krijgt een enkelsporig viaduct (erbij), het viaduct Parnassusweg (aan de westelijke zijde krijgt er een breed dubbelsporig viaduct naast. Het kopspoor aan de kant van Riekerpolder Aansluiting blijft bestaan en blijft vrijwel van gelijke lengte (340 meter).

Wist u dat...

- De mDDM-en 7813 en 7875 op 19-02 bezoekers van de AutoRai vanuit Maastricht naar Amsterdam RAI brachten?
- Zelfs de meest verstokte spoorweghobbyist verlangt naar een automobiel als hij per DD-AR van Maastricht naar Amsterdam heeft gereisd?
- Op 09-04 een materieelshow in Alkmaar zal plaatsvinden waarbij oud en nieuw materieel vertegenwoordigd zal zijn?
- Op 13- en 14-02 een Beneluxstam vanwege een defec-te Bs met de locs 1189 en 1190 reed?
- ABv 380 7560 van stam 7422 gedeeltelijk rode tafeltjes – met dichtgelaste asbak – heeft?
- Ook 280 7204 in de 7444 deze tafeltjes heeft?
- De 4214 op 15-02 op de IJssellijn in de treinserie 3600 signaleerd werd?
- Plan V 467 op 21-02 een slag op de Hofpleinlijn maakte als vervanging van Sprinterdrie 2885, die door de vele manco's die dag uit de dienst naar Rotterdam Hofplein werd gehaald en 9867 van achteren naar Gouda Goverwelle werd?
- Sinds 12-12-2004 op zaterdagen ICM te zien is in de treinen 924/837/850/963/976?
- Rotterdam een bolwerk van 'oude' Sprinters is (gewor-den), waar op werkdagen acht drie- en twee tweewagenstel-len hun diensten aanvangen (drietjes: 4210, 4212, 74119, 4106, 81011, 9723 en 81027; tweetjes 80325 en 80327)?
- ProRail het presteerde om trein 1405 in de nacht van 26- op 27-02 voor Leiden 68 minuten voor stoptonend sein te laten wachten, omdat een aannemer een zogenaamde *kortsluitlans* (nodig om tijdens werkzaamheden een buiten dienst gesteld spoor te beveiligen) verkeerd had geplaatst?
- De 2958 en 2955 op 02-03 de treinen 3933, 4334 en 3945 reden als vervanging van een mDDM?
- Ze na overbrenging naar van Lelystad naar Amsterdam (89136) een slag naar Enkhuizen maakten (304574/4574/4589)?
- De 8741 op 08-03 in de dienst van drie Plan V's startte als 8814 en de gehele dag tussen Utrecht en Leiden bleef rijden?
- Ook op 09-03 de VIRM in de 8800 te zien was, samen met de 8713 die een ICM verving in de 18823?
- Begin maart tot twee keer toe een WO-II-bom werd gevonden tijdens graafwerkzaamheden bij Halfweg?
- De 7451 op 12-03 in Dordrecht strandde met tractieproblemen en – hoogst onhandig – op spoor 16 (kopspoor aan zuidelijke kant van Dordrecht) werd weggezet?
- De 7845 het stel op 13-03 eerst naar Dordrecht Stadspolders Aansluiting sleepte, solo naar de halte Stadspolders ging, daar kopmaakte, terugkeerde naar Dordt, opnieuw naar Stadspolders Aansluiting reed, de 7451 aanhaakte en naar Leidschendam sleepte?
- De LCD-bestemmingsaanduidingen van de DD-AR-rijtuigen de bestemming 'Almere Oostvaarders' nog niet kennen, maar daarentegen 'Almere Buiten Oost' tonen?

- 's Morgens op 13-03 brand woedde in de Burger King van Almere Centrum, waardoor de treinen met lastgevingen 'Voorzichtig Rijden' (maximaal 40 km/h) moesten rijden?
- NMBS-loc 1184 op 09-03 in werkplaats Schaarbeek van een hefbok viel?
- Deze loc voorlopig niet in Nederland te zien zal zijn?

Stoomtrein ontmoet lightrail op Tweede Paasdag

Het "Duits Lijntje" komt maandag 28 maart, Tweede Paasdag, tot leven. De goederenspoorlijn tussen Boxtel en Veghel is die dag het decor van een groot aantal bijzondere treinritten. Liefhebbers kunnen kiezen voor vervoer per stoomtrein of met een hypermoderne lightrail.

Aanleiding voor de stoomtreinritten was het bericht van ProRail om het Duits Lijntje te ontkoppelen van het landelijke spoorwegnet. ProRail bleek vorig jaar al gestart met het ontmantelen van een aantal spoorwegovergangen en is van plan de laatste wissel op het traject te verwijderen waardoor het Duits Lijntje niet meer per trein bereikt kan worden.

Niet alleen de Heemkundekring Boxtel ontwikkelde plannen voor het houden van treinritten over de legendarische spoorlijn. De gemeente Veghel, die veel energie stopt in een onderzoek naar nieuwe vormen van vervoer per spoor, is aangehaakt en organiseert een heus spoorwegspektakel rondom het fenomeen lightrail. De firma Syntus, een vervoerder in het oosten van Nederland, stuurt een modern dieseltreinstel type "Lint" waarmee een aantal ritten over het Duits Lijntje gemaakt kan worden.

De dienstregeling voor Tweede Paasdag is nog niet bekend. Vaststaat dat de stoomtrein, die wordt gehuurd bij de Veluwsche Stoomtrein Maatschappij, vanaf circa 10.00 uur elke twee uur op en neer gaat rijden tussen Boxtel en Veghel. In het begin van de middag arriveert de lightrail in Boxtel en start deze dieseltrein met de ritten naar Veghel.

Het programma in Veghel wordt georganiseerd rondom de Stadshobbywerkplaats, waar de treinen halt zullen houden. Het activiteitenaanbod bestaat onder meer uit een grote tentoonstelling, een modelbaan, een thema-expositie over lightrail en activiteiten voor kinderen.

Omdat de treinen niet harder kunnen rijden dan 40 kilometer per uur, duurt de treinreis redelijk lang. Dat komt ook omdat de trein bij iedere spoorwegovergang moet stoppen en een vlaggenist het verkeer moet tegenhouden. Donderdag 17 maart publiceert Brabants Centrum meer details over de voorverkoop voor de treinritten over het Duits Lijntje. Meer informatie staat op de website www.heemkundeboxtel.nl.

Museumnieuws

Korte berichten

- Op 19-02 bracht de 1839 met behulp van een ICK-remrijtuig enig historisch goederenmaterieel van de Watergraafsmeer naar de SGB in Goes.
- De 1312 ging op 26-02 op stap en maakte een slag van Onderhoudsbedrijf Amsterdam naar Lelystad en terug. Als 'remrijtuigen' werden tevens een ICRm-Benelux en een DDM-1 Bv meegevoerd.
- Op 28-03 slepen de 1312 en 2215 een LINT41 van Syntus naar Boxtel, die daar een rit naar Veghel zal maken voor de Heemkundekring van Boxtel. Ook wordt een stoomtrein van de VSM verwacht. De ritten worden georganiseerd met het oog op de naderende buitendienststelling van het traject Boxtel – Veghel. Ze worden gesteund door het gemeentebestuur van Veghel, dat graag een planmatige treindienst met lightrail-materieel op het traject geïntroduceerd zou zien worden. (*zie ook bericht elders op deze pagina*)
- Jaap ging op 12-03 op stap en bracht een gezelschap

van Den Haag HS via Arnhem naar Baarn. Het oponthoud voor de reizigers bracht het motorrijtuig door in Hilversum. Via Gouda en Den Haag HS kwam het rijtuig weer naar Haarlem. Vanwege werkzaamheden tussen Haarlem en Amsterdam moest het rijtuig via Leiden en Diemen Zuid naar de Watergraafsmeer. Op 14-03 kwam mC 9002 naar zijn thuisbasis.

- In de avond van 11-03 werd in de kalktrein naar Beverwijk een *Umbauwagen* gesignaleerd. De Stoomclub Hoogovens heeft haar rijtuigenpark uitgebreid met BDyg, een tweede-klasrijtuig met bagageafdeling.

Herinrichting NSM

- In de tweede helft van maart vinden de nodige overbrengingen van museummaterieel plaats ten behoeve van het NSM. Op 20-03 sleept de 114 vanuit Blerick Hondekop 386 naar RB Tilburg.
- Eerder die dag sleept de Plan U zijn illustere voorganger, DE-III 27 van Blerick naar het Maliebaanstation.
- Een 1800 zal in de nacht van 21- op 22-03 de 2215 en een stalen D van de HTMU naar Arnhem rijden, pikt daar twee Plan W's op en rijdt met het geheel naar Blerick. Daar worden een Hbis, de *Longmoor*, de locs 2117, 1122, 1211, 2498, locomotor 345 aangehaakt. De beide Plan W's worden in RB Tilburg achtergelaten.
- Op 24-03 gaan een 1800, de 2215 en de stalen D in Amersfoort de SS 326, het ZHESM-rijtuig, HSM-D 1920, de rongenwagen, de bollenwagen, het postrijtuig Plan C P7920, Plan D AB7709, HSM 755, het koninklijk rijtuig en locomotor 311 ophalen.
- De Blokkendoos (inclusief WR4248 en een Gs) en mat '46-stel 273 'vluchten' op 26-03 naar Utrecht Lunetten, waarna de 1312 (afkomstig uit OB Amsterdam) gaat rangeren met Sik 2, enkele Hbis-en, de WR en de Gs.
- Samen met de de 2215 gaat de loc via Den Dolder locomotor 345, het koninklijke materieel en HSM 755 omrangeren.
- Aansluitend komen de 273 en het mat '24-stel terug. Met een Plan W en de Hbis-en komen de 1312 en 2215 naar Arnhem.

Gezocht: NS-kleurstaal grasgroen (nr.12)

Het Nederlands Spoorwegmuseum is in het bezit van een boekje met kleurenstalen, getiteld "Standaardkleuren voor het Rollend Materieel". Het boekje stamt uit de jaren '50, maar helaas missen twee kleurenstalen, te weten 'lakwit' (nr.1) en 'grasgroen' (nr.12). De kleurenstalen zijn ongeveer 10x15cm groot. Het is de bedoeling om Hondekop-tweewagenstel 386 binnenkort terug te brengen in de grasgroene kleurstelling met zandgele biezen en snor. Daarom is men bij het NSM op zoek naar mensen die het grasgroene kleurenstaal of een compleet boekje met kleurenstalen in hun bezit hebben, zodat het museumstel straks in de correcte kleurstelling geschilderd kan worden. Reacties a.u.b. aan de redactie van HOV/RN.

MUSEUMSTOOMTRAM HOORN-MEDEMBLIK

Postbagagewagen NCS LD 5

In december 2004 werd naast een bouwvallige boerderij in Middellie - gelegen even ten noorden van Purmerend en Kwadijk – de wagenbak ontdekt van een postbagagewagen van de vroegere Zuiderzeestoomtram van de Nederlandsche Centraal Spoorweg-Maatschappij (NCS), gezien de locatie van de vroegere fabrieksplaatjes de LD 5 of 6. De Zuiderzeetramlijn was een normaalsporige stoomtramlijn, die liep van station Nunspeet naar Elburg en Hattemerbroek, vanwaar over de NCS-spoorlijn verder werd ge-

reden naar Zwolle. De lijn werd geopend op 4 mei 1908 met vijf tweeassige Backer & Rueb locs, zes tweeassige personenrijtuigen, zeven vierassige personenrijtuigen, vier tweeassige postbagagewagens en een bescheiden park aan goederen- en dienstwagens. De vierassige personenrijtuigen waren de BC 1-4, gebouwd door de firma De Groot te Utrecht en de C 6-8 door Van der Zypen & Charlier te Keulen-Deutz (die ook de draaistellen voor de BC 1-4 leverde). De postbagagewagens waren genummerd LD 1-4 en kwamen eveneens van De Groot te Utrecht.

De Zuiderzeestoomtram was het eerste Nederlandse stoomtrambedrijf dat vanaf de opening de doorgaande luchtdrukrem gebruikte (systeem Westinghouse).

Op 6 oktober 1914 opende de NCS de zijtak Kamperstraatweg-De Zande-Kampen Zuid van de Zuiderzeestoomtram en bestelde daarvoor (rijkelijk laat!) extra materieel, namelijk de twee vier-assige personenrijtuigen BC 5-6 en de twee postbagagewagens LD 5-6. Deze keer ging de bestelling naar de Nederlandse wagonfabriek Allan te Rotterdam, misschien ook omdat intussen de Eerste Wereldoorlog was uitgebroken en Duitse fabrieken niet meer voor export mochten bouwen. Allan bouwde de wagens eind 1914, direct gevolgd door de twee personenrijtuigen. De hele order werd op 7 maart 1915 door het Rijkstoezicht goedgekeurd en kort daarna in dienst gesteld. Met de nu teruggevonden postbagagewagen bezit het museum de helft van dit 'nabouwmaterieel': rijtuig BC 6 rijdt als 'Gooische 21' in de uitvoering van een latere eigenaar!

In tegenstelling tot soortgelijke wagens van andere bedrijven had de postafdeling van de postbagagewagens LD 5 en 6 aan iedere zijde een schuifdeur in plaats van een draaideur. In de kopwand van de bagageafdeling bevond zich een draaideur voor de conducteur, maar deze kon en mocht niet door de postafdeling lopen, waarvan de kopwand dan ook geen deur maar alleen een raam had. Als de rijtuigen voor de conducteur 'aan de verkeerde kant' reden dan moest hij dus ofwel wachten tot de volgende halte, ofwel zijn schuifdeur openen en over een lange treeplank langs de postafdeling lopen, waartegen lange handgrepen aangebracht waren. Aan het verlengde einde van deze treeplanken stapte hij dan over op een kopplaat onder aan de wand van de postafdeling om vervolgens over te stappen op de kopplaat van het eerste rijtuig. (Er bestond nog geen Arboretumgeving in die jaren!).

Na sluiting van de Zuiderzeestoomtram op 1 september 1931 werden zes vierassige personenrijtuigen en twee postbagagewagens LD 5 en 6, inmiddels door de NS omgenummerd in PDt 205 en 206, overgebracht naar de (vroegere HSM-) tramlijn Kwadijk-Edam-Volendam. Toen daar op 15 mei 1933 het reizigersvervoer ook werd gestaakt gingen de 6 rijtuigen over naar de Gooische Tram en werden de PD's, evenals de rails, voor sloop verkocht, hoogstwaarschijnlijk aan de sloperij De Boer en Sloten te Purmerend.

Aannemend dat de teruggevonden bak in 1933 of 1934 in Middelie terecht is gekomen, ziet de overwegend teakhouten bak er na zeventig jaar verblijf in de open lucht nog opvallend goed uit, wat ook geldt voor het ijzeren frame er onder.

Deze postbagagewagens waren voorzien van vier schuifdeuren (twee voor elke afdeling), twee royale zakramen in de postafdeling, gasverlichting met een reservoir van 270 liter onder de bak en stoomverwarming voor de PTT-ambtenaar (normaal) en voor de conducteur (chique!).

Na enig snoei- en graafwerk is de bak op 21 december 2004 overgebracht naar Hoorn.

Veewagen F 61-65

Op 8 februari kwam de bak van een veewagen van de Ne-

derlandsche Tramweg-Maatschappij in Hoorn aan, waarmee een bijzonder complete wagenbak uit de serie F 61-65 (gebouwd door Werkspoor in 1913) in de collectie kon worden opgenomen. De gesloten goederenwagenbak was al jaren in gebruik als schuurtje te Mildam en met de eigenaar was afgesproken dat hij ons het moment zou melden, dat hij de schuur niet meer nodig had.

Terug in de Nederlandse Stoomtramgeschiedenis

Speciaal voor de geïnteresseerden in de achtergronden van de Nederlandse stoomtramgeschiedenis rijdt de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik ook dit jaar op zondag 3 en 10 juli en zondag 11, 18 en 25 september de themastoomtrams 'Terug in de Nederlandse Stoomtramgeschiedenis'. Tijdens de rit beleeft u alle mogelijke aspecten rond de historische stoomtram in Nederland. De tram zal in ieder geval worden getrokken door een van de bijzondere vierkante tramlocomotieven die het museum rijk is en bestaat daarnaast uit een of enkele fraaie houten stoomtramrijtuigen. Ook rijden enkele goederenwagens en een postrijtuig mee, zodat de goederenarbeider en de postconductor u kunnen laten zien dat de stoomtram meer deed dan alleen reizigers vervoeren. Uw hulp is daarbij natuurlijk van harte welkom! U zult de gehele rit naar Medemblik en terug worden begeleid door een gids, die u bovendien voor het begin van de rit een rondleiding geeft bij de collectie locomotieven en rijtuigen. Daarbij komt u op plekken die normaal gesproken niet voor de bezoekers toegankelijk zijn. En als klap op de vuurpijl heeft u onderweg nog de mogelijkheid een stukje op de bijzondere tramlocomotief mee te rijden.

De trams kennen elk een bepaald regionaal thema. Op 3 en 10 juli en op 11 september ligt het accent op de Nederlandse Tramweg-Maatschappij in Friesland en omgeving, terwijl op 18 en 25 september de achtergronden van de Gooische Stoomtram nader worden belicht.

U kunt al een dagje terug naar de stoomtramwereld van 1926 voor € 27,25 (volwassenen), € 23,35 (kinderen 4-11 jaar) of € 11,10 (2 en 3 jaar), inclusief stokerslunch onderweg en een consumptie bij aankomst. Reserveren voor deze bijzondere ritten is verplicht. Tel. 0229-214862 of e-mail: info@museumstoomtram.nl.

Stichting v/h RTM Ouddorp

Loc 50

In november heeft het koud nader onderzoek plaatsgevonden van de ketel en appendages van loc 50. Deze in 1913 door Henschel gebouwde en van een nieuwe ketel voorziene drieasser werd voor dit gedeelte goedgekeurd. In dezelfde periode zijn de stofplaten onder de loc, oorspronkelijk aangebracht ter bescherming van het drijfwerk tegen zand, stof en straatvuil en nu langs de Brouwersdam hard nodig, weer nieuw aangemaakt en gemonteerd. Theoretisch kan de loc nu proef gaan rijden maar hij wordt eerst geschilderd. In maart zal deze fase worden afgerond. De enige heden-daagse aanpassing aan de loc is een nieuw smeerapparaat voor de zuiger- en schuivensmering. Oorspronkelijk werden deze onderdelen van de machine gesmeerd met een condenssmeerapparaat systeem Friedmann, opgehangen in het machinistenhuis. Op korte afstanden bleek dit systeem niet goed te werken. Het is nog steeds bedrijfsvaardig aanwezig maar wordt gesteund door een kleine conventionele smeerpomp op de voetplaat, aangedreven door het mechaniek.

Infrastructuur

Het tijdelijke perron aan het Bezoekerscentrum, stijl NS maar zeer gewaardeerd, is in november opgebroken. In januari en februari is een nieuw perron gebouwd met behulp van betonnen damwanden (lager dan bij de remise) en

straatklinkers. Het perron wordt voorzien van drie telefoonpalen met kast en lichtarmaturen. Het belooft straks een mooi fotopunt te worden. Voorafgaande aan de bouw werden enkele werkzaamheden aan het spoor verricht. Na de voltooiing van het perron kan het aan beide zijden gebruikt worden en zal er vanaf Tweede Paasdag worden gekruist. Nadat eind februari de aannemer de halte Bezoekerscentrum van een nieuw perron had voorzien, werd op het remiseterrein het lage perron aangepakt. Dit perron wordt regelmatig gebruikt voor aankomst en vertrek van het Spierwastel omdat het hoge perron problemen geeft met de lage instap van het stel. Het lage perron bestond uit een verzameling betonplaten. Deze zijn nu vervangen door een tegelperron dat ook nog eens is verlengd. Het gevolg is dat er nu drie volwaardige perronsporen ter beschikking staan in de thuisbasis van de RTM..

Begin maart is, met de aanleg van de overweg, een klein beetje de aanleg van start gegaan van het spoor richting het zuiden ter hoogte van Port Zélande. De toegangsweg naar dit park wordt gekruist met een overweg waarna er 300 meter spoor zal worden aangelegd naast de weg richting Scharendijke. Hier is nog geen haast mee want het gedeelte zal nog niet worden gebruikt. Het moet worden aangelegd wegens de reconstructie van het wegennet rond Port Zélande en de aanleg van een nieuwe toegang naar de Marina.

De RTM streeft naar een vlotte aanleg van het restant van het spoor, ongeveer 800 meter, naar het nieuwe eindpunt, de Rijkshaven aan de Middelpmaat. Daar wordt ook een havenspoor naar de kade aangelegd. Een boel papierwerk vertraagt op dit ogenblik de aanleg van deze interprovinciale stoomtramlijn. Overigens is het een groep particulieren, geleerd aan de RTM, waarschijnlijk gelukt de laatste RTM-veerboot Zijpe te redden van de sloop.

Bijzondere evenementen

Op Tweede Paasdag begint voor de RTM het rijzeizoen 2005. Tijdens de Hemelvaartsdag en de twee dagen erna zullen er weer extra trams rijden met een speciaal thema en is er in de remise ook weer van alles te doen. De nieuwe wisseltentoonstelling, de "RTM en haar personeel", is in het museum te bezichtigen. De tentoonstelling gaat over alle aspecten van het personeelsbeleid en inzet van de RTM en laat vooral zien hoe een groot trambedrijf in de 20^e eeuw met zijn personeel omging.

Tweede Pinksterdag staat nu in het teken van de "oude vrachtwagens" waarbij naast legervoertuigen ook burgervoertuigen te bezichtigen zijn. Uiteraard wordt een aantal wagens weer op platte tramwagens vervoerd.

"Echte volhouders"

Wie een fietstochtje maakt door het havengebied van IJmuiden rijdt al gauw op de grote Vuurtoren aan. Men rijdt dan door het tussen de Visserij- en Haringhaven gelegen industriegebied dat gekenmerkt wordt door een rechthoekig stratenpatroon met daar doorheen een diagonale straat. In deze straten en op de kades treffen we nog her en der verspreide spoorrestanten aan. Vanuit de diagonale straat konden de in lengterichting lopende straten en kades van dit langgerekte schiereiland per spoor worden ontsloten. Vervoer tot aan de voordeur dus. IJmuiden kende een goederennet dat vanuit station IJmuiden gezien tot aan de zeereep reikte. Hiervan is verder niets meer over. Spectaculair waren de steentransporten in de jaren zestig voor de verlenging van de Zuidpier. Twee zware treinen per dag met breuksteen beladen vanuit de Belgische steengroeven. Genoemde restanten mogen als "Echte Volhouders" betiteld worden. Het plaatselijke goederenvervoer ging al teloor voor het staken van de reizigersdienst in 1983, dus deze restanten zijn zeker 25

jaar niet meer bereden. (Zo te zien is aan de nabije bestrating blijkbaar net zolang al niets meer gedaan.) De weinige vstreinen die daarna in het IJmuidense nog reden vertrokken van het nog bestaande stationemplacement, dat echter vroeger veel groter was en zich verder westwaarts uitstrekte.

Dirk Vlaar

SPOORWEGEN BUITENLAND

DUITSLAND

◆ De Deutsche Bahn denkt na over een nieuwe naam, na de aankondiging van een radicale wijziging in de concernstructuur. De nieuwe naam moet vooral het gewenste internationale karakter van de Duitse spoorreus uitdragen.

◆ Langzaamaan druppelen de resultaten over 2004 bij uw redacteur binnen, zoals de cijfers van DB Fernverkehr. Deze geven weinig reden tot het vieren van een feestje, of het moet zijn dat het resultaat ten opzichte van 2003 200 miljoen euro minder negatief is. DB Fernverkehr sloot 2004 af met een verlies van 280 miljoen euro. Haast in een adem werd erbij gezegd dat men positief in de toekomst blikte. In 2007 is het langeafstandsvervoer per trein weer winstgevend.

◆ WalterBau, de derde bouwonderneming qua grootte in Duitsland heeft begin februari het faillissement aangevraagd. Daaraan vooraf gingen wekenlange onderhandelingen met de 27 huisbankiers met als inzet de redding van een aantal wezenlijke bedrijfsonderdelen en de bijbehorende arbeidsplaatsen. Voor een aantal projecten van de DB heeft het faillissement van WalterBau gevolgen, want de DB heeft aangegeven dat de rol die WalterBau daarin speelt, te willen herzien. Zo heeft de DB inmiddels de samenwerking met WalterBau beëindigd rond de bouw van het station Papestraße in Berlijn.

Het Oostenrijkse concern Strabag heeft inmiddels een aantal belangrijke delen van WalterBau ingelijfd.

◆ Bij het Berlijnse Nordbahnhof heeft de DB op 2 maart haar nieuwe centrale kantorencomplex in gebruik genomen. De 2500 Berlijnse medewerkers van *die Bahn* waren tot die datum verdeeld over vijftien locaties; nu zijn dat er nog twee. Het nieuwe gebouw, kosten 160 miljoen euro, bestaat uit vier delen die door glazen bruggen met elkaar worden verbonden.

◆ Begin maart werd het dieselnets rondom Nürnberg aanbesteed voor de periode december 2008 – december 2018. Jaarlijks gaat het om 3,2 miljoen treinkilometers over de lijnen

Nürnberg - Fürth - Siegersdorf - Neustadt (Aisch) - Bad Windsheim - Steinach - Rothenburg o.d.T., Neustadt (Aisch) - Markt Bibart, Nürnberg - Fürth - Siegersdorf - Markt Erlbach, Fürth – Cadolzburg, Nürnberg Nordost – Gräfenberg en Nürnberg - Lauf r.d.P. - Neunkirchen a.S. - Neuhaus/Simmelsdorf-Hüttenbach.

◆ Het reizigersvervoer over de spoorlijn Wolfenbüttel – Jerxheim – Helmstedt zal waarschijnlijk in december 2007 worden gestaakt. Officieel is geen reden gegeven, maar waarschijnlijk valt de spoorlijn ten offer aan de winning van bruinkool. Opmerkelijk is dat recent nog een langlopend contract voor het reizigersvervoer over deze lijn was afgesloten.

Railion

◆ De Fels-Werke, een van de grotere leveranciers van kalk in Europa, heeft een deel van haar transporten aanbesteed. Concreet gaat het daarbij om de verbindingen vanuit Rübeland naar Salzgitter, Peitz en Chemnitz, tweederde van het

totale vervoer van de Fels-Werke. Winnaar van deze aanbesteding is de OstHavelländische Eisenbahn AG Berlin (OHE-Sp) geworden, die het vervoer op 1 april van Railion overneemt. De OHE-Sp is voornemens locs van het type "Blue Tiger" in te zetten. Dat betekent dat een groot gedeelte van de goederentreinen over de *Rübelandbahn* Blankenburg – Elbingerode door diesellocs getrokken gaat worden, dit overigens tot grote vreugde van de België-redactie van dit periodiek.

De overname van het vervoer door OHE-Sp zal echter niet zonder slag of stoot verlopen. Railion verwijt de Fels-Werke contractbreuk en ook de deelstaat Sachsen-Anhalt is niet blij met deze beslissing. In maart 2003 kwamen de kalkleverancier, Railion en de deelstaat nog overeen dat de bovenleiding van de *Rübelandbahn* een opknappbeurt zou krijgen, zodat deze lijn elektrisch kon worden blijven bereden. Eerdere plannen van DB Cargo/Railion om met diesellocs te gaan rijden stuitte bij velen namelijk op veel bezwaar omdat de dieseltractie voor zowel de toeristen als omwonenden voor veel overlast zou zorgen. Bovendien wordt de *Rübelandbahn*, samen met de voor Duitsland unieke 25 kV bovenleidingspanning, als belangrijk industrieel monument gezien.

◆ Stinnes (Railion) raakt niet alleen vervoer kwijt, af en toe slaagt men erin waar wat van nieuwkomers af of terug te pakken. Zo verloor TX Logistiek aan Railion de shuttletrein die voor het chemieconcern Wacker in Burghausen (ten oosten van München) dagelijks van Burghausen via Maschen naar Bremerhaven en Hamburg rijdt.

◆ De Parcel InterCity (PIC), een gemeenschappelijk project van DHL - de expres- en logistiekdochter van de Deutsche Post - en Stinnes Intermodal, dochteronderneming van de Deutsche Bahn, is sinds 7 februari op een tweede lijn te zien. Tot die datum reden de PIC's alleen op de relatie Hamburg/Hannover – München/Nürnberg, nu is daar Bönninghausen - Wustermark (bij Berlijn) aan toegevoegd. De nieuwe oost-westverbinding is 450 kilometer lang en wordt, mede door de inzet van locs serie 101, in vijfenhalf uur afgelegd.

◆ De logistiekpoot van het reisbureau TUI, VTG, wordt verkocht. Naast de Deutsche Bahn heeft ook een consortium van SNCF (Frankrijk) en SBB Cargo (Zwitserland) interesse.

◆ Railion plant grotere veranderingen in het vervoer van wagenladingen. Er is een nieuw concept opgesteld met de fraaie naam "Neues Knotenpunktsystem (NKS)" dat erin voorziet wagenstromen te concentreren en het rangeren onderweg opnieuw over de rangeerstations te verdelen. Hierdoor, en door het 24 uur per dag gebruiken van rangeerstations waardoor andere terreinen niet meer gebruikt hoeven te worden, wordt jaarlijks tientallen miljoenen euro's bespaard. Men rekent met de invoering van het nieuwe systeem in 2007.

◆ Vanaf 5 maart rijdt een keer per week een shuttletrein tussen Duitsland en Turkije. Het Duitse beginpunt is Duisburg; in Turkije eindigt de trein in Istanbul-Halkali. De trein bestaat uit zeventien wagons die ieder plaats bieden aan twee 45-voets containers.

Infrastructuur

◆ De elektrificatie van de spoorlijn Hamburg – Lübeck blijft de gemoederen bezig houden. Eerder verschenen berichten dat de eerste jaren geen geld beschikbaar was voor dit project, nu komen opeens weer heel andere verhalen de wereld in: thans wordt weer onderzocht of het onder de draad brengen van de druk bereden verbinding naar voren kan worden gehaald. Een beslissing wordt in juni verwacht.

◆ In Stuttgart zijn vergevorderde plannen voor de bouw van een nieuw station ter vervanging van het huidige (kop) stati-

on. Het project "Stuttgart 21" omvat in het centrum van de stad een achtsporig, onder de grond gelegen, doorgangstation. De vier middenperrons moeten een lengte krijgen van 447 meter.

◆ DB Netz heeft in 2004 iets meer dan een miljard tracékilometers uitgegeven, een stijging van 1,3 procent ten opzichte van 2003. DB Netz is verantwoordelijk voor een net met een lengte van meer dan 35.000 kilometer, waarop dagelijks zo'n 37.000 reizigers- en goederentreinen onderweg zijn. Het aantal spoorwegmaatschappijen dat gebruik maakt van de diensten van DB Netz bedraagt 310.

◆ Op 27 februari werd de heropening van de 36 kilometer lange spoorlijn tussen Neuruppin en Wittstock gevierd. Deze spoorlijn is achttien maanden voor het spoorverkeer gesloten geweest. In die periode is de lijn volledig vernieuwd en de baanvaknelheid is op 120 km/h gebracht (was 50 km/h). In de lijn is een bedrag van 55 miljoen euro geïnvesteerd. De reistijd op het traject kon omlaag van 46 naar 28 minuten.

◆ In München is besloten dat de mogelijke verlenging van S-Bahnlijn S7 Kreuzstraße – Wolfratshausen naar Geretsried Süd via Gelting gaat lopen. Men hoopt dat de voorbereidingen eind dit jaar worden afgesloten en dat de eerste S-Bahntrein in 2009 Geretsried zal bereiken.

◆ Op 24 februari kwam het drie kilometer lange lijngedeelte Teltow Stadt – Lichterfelde Süd van de Berlijnse S-Bahn in dienst. De bouwtijd bedroeg zestien maanden; er is 32,5 miljoen euro in de verbinding gestoken. De Berlijnse S-Bahn rekent dagelijks op 10.000 reizigers op het nieuwe gedeelte omdat de reistijd tussen Teltow en het centrum van Berlijn is gehalveerd. De treinen op de nieuwe S26 doen 25 minuten over de reis naar de Postdamer Platz.

Naast Teltow profiteren ook de gemeenten Stahnsdorf en Kleinmachnow van de railverbinding.

Teltow had in een ver verleden al eens aansluiting op het Berlijnse S-Bahnnet. Tussen 1951 en 1961 reden elektrische S-Bahntreinen naar Berlijn. De bouw van de Muur maakte een einde aan deze treindienst.

Met de ingebruikname het gedeelte naar Teltow groeide de omvang van het Berlijnse S-Bahnnet naar 331 kilometer; er zijn zestien lijnen.

◆ In Leipzig zijn in februari de eerste twee S-Bahnstations in dienst gekomen die, met het oog op het naderende wereldkampioenschap voetbal in 2006, grondig zijn opgeknapt. Het zijn Markkleeberg en Leipzig Völkerschlachtdenkmal. In totaal ondergaan 21 stations een metamorfose, waarvoor een bedrag is uitgetrokken van 1,5 miljoen euro. Zullen de voetbalsupporters hier oog voor hebben?

◆ Op 1 april wordt het rangeerstation van Augsburg gesloten; op 1 juli volgt het grootste gedeelte van Frankfurt/Main Hauptgüterbahnhof.

Materieel

◆ *Baureihe* 101: Het gaat langzaam bergafwaarts met het aantal *Werbe*-101'en. De 101 056 verloor begin februari haar Italia-reclame. Er was zelfs sprake dat ook "DVD" 101 029 haar bonte kleed had ingewisseld voor het obligate rood, maar gelukkig voor de liefhebbers van kermislocs werd die melding een dag later weer herroepen.

◆ *Baureihe* 120.1: Al eerder berichtten wij over de overgang van de 120 153 en 160 van DB Fernverkehr naar DB Systemtechnik in Minden. De locs krijgen thans een revisie in Nürnberg en zullen de werkplaats als 120 501 en 502 weer verlaten, helaas niet in het rood/beige, maar gewoon in het *verkehrsrot*.

◆ *Baureihe* 140: Het aantal 140'en in dienst is gedaald tot om en nabij de driehonderd. Ook de vorige maand werd een groot aantal locs uit de materieellijsten geschrappt, waaron-

der de 140 001, die op 11 februari aan de kant ging. Volop werk dus voor de vaste slopers in Opladen en Ehrang. Enkele 140'ers staan aan de kant met predikaat "geconserveerd terzijde", maar de praktijk leert dat de volgende bestemming toch vaak de snijbrander is. De groene E40 128 zal ook binnen afzienbare tijd de actieve dienst verlaten omdat de loc niet over GSM-R beschikt en ook niet op de lijst staat van machines die zo'n installatie nog wel krijgen. De 140'ers verloren op 1 maart de torpedotreinen met vloeibaar ijzer tussen Dillingen en Völklingen. Eigenlijk is dat niet helemaal juist gesteld, want Railion verloor dat vervoer aan... SBB Cargo.

♦ *Baureihe* 142: De 142 220, lange tijd verwarmingsloc in Dresden-Friedrichstadt voor de rijkswagens van de *Rollende Landstraße*, werd op 13 en 14 februari overgebracht naar Espenhain. Hier viel de loc ten prooi aan de snijbrander.

♦ *Baureihe* 146.1: De aflevering van de 146.1 aan *Betriebs-hof* (Bh) Braunschweig gaat in een gestaag tempo door. Dit depot zal uiteindelijk de 146 123 – 132 krijgen, die langzaam taken van 111'ers gaan overnemen. Doordat deze 111'ers vervolgens doorschuiven naar treinen die thans door 110'ers worden gereden, is wel duidelijk welke serie het kind van de rekening gaat worden.

♦ *Baureihe* 185: De 185 204 werd medio februari overgebracht naar Salzburg voor het rijden van toelatingsritten in Oostenrijk (de serie 185.2 moet apart worden toegelaten). Vanaf 7 februari zijn de 185 040 – 059 toegelaten in Oostenrijk, naast de 185 085 – 094 die al eerder een beperkte toelating tot de lijn St. Magarethen – Wolfurt hadden gekregen. Met de 185 041 en 045 werd in februari vanuit Wenen personeel van de Oostenrijkse spoorwegmaatschappij ÖBB opgeleid.

De serie 185 veroorzaakt tussen Offenburg en Singen storingen aan de installaties van de automatische overwegen. DB Netz heeft bij Railion aangedrongen op maatregelen, waarop de goederenvervoerder aan de 185 100 – 102 en 185 104 – 120 enkele aanpassingen heeft verricht. De genoemde problemen moeten nu tot het verleden behoren, maar men zit nu wel weer opgescheept met een beperkte inzet van bepaalde locs.

♦ *Baureihe* 218: Diesellocc 218 305 is door DB Regio aan DB Fernverkehr verkocht. De nieuwe eigenaar laat de machine aanpassen voor afsleephulp voor gestrande ICE-treinstellen. Hoogstwaarschijnlijk krijgt de 218 305 een nieuw nummer.

Op 16 februari werden de overgebleven 218.9'ers door de 110 475 van Braunschweig naar Hannover gebracht, in welke plaats zij bij het schrijven van deze woorden nog steeds stonden. De bestemming: sloop.

Het schijnt dat tien tot dertien locomotieven serie 218 naar Iran worden verkocht. Op 10 maart werden de 218 148, 150, 146, 143, 129, 133, 114, 116, 135, 145, 012, 149 en 134 als mogelijke kandidaten door de 218 009 van Oberhausen overgebracht naar Bremen.

♦ *Baureihe* 420: Er was enige onduidelijkheid over de inzet van de treinstellen serie 420 in het Ruhrgebied. Er gingen geruchten dat de treinstellen werden teruggetrokken van lijn S9 (Haltern am See – Essen – Wuppertal), maar ook na de omloopwijziging van 1 maart rijden de S-Bahndrietjes nog over deze lijn. Het Bh Essen zet 17 treinstellen in, verdeeld over drie omlopen: omloop 1 biedt werk aan acht treinstellen, die twee aan twee op de S7 tussen Düsseldorf-Flughafen en Solingen-Ohligs pendelen. Zeven losse treinstellen (tweede omloop) rijden op de S9. Een derde omloop biedt werk aan twee treinstellen, die eveneens op de S9 rijden.

♦ *Baureihe* 610: De enige normaal functioneerde dieselkantelbaktreinstellen van de DB zijn die van de serie 610. Daar

moest blijkbaar wat aan gebeuren, want op 18 februari verordonneerde de DB dat de twintig treinstellen uit deze serie vanaf 19 februari niet meer met ingeschakelde kantelbakrichting mogen rijden. De oorzaak moet niet worden gezocht in te zwakke assen, zoals bij de series 611 en 612, maar in een update van de software, die niet vrij van fouten bleek te zijn. Zolang de programmeurs hun werk niet feilloos hebben opgeleverd duren de ritten tussen Nürnberg enerzijds en Bayreuth, Hof, Weiden en Schwandorf anderzijds vijf tot tien minuten langer.

♦ *Baureihe* 612.4: Het aantal (witte) IC-treinstellen serie 612.4 in Dortmund was begin maart gedaald tot vier: 612 481, 487, 489 en 490. Het vieraal komt hoofdzakelijk op de relatie Dortmund – Warburg – Kassel in actie. De aanwezigheid van de extra stellen kwam goed uit omdat de nieuwe treinstellen serie 648.1 (welke ondermeer tussen Dortmund en Winterberg rijden) niet helemaal bestand tegen winterse omstandigheden bleken te zijn.

♦ *Baureihe* 624: De sinds 12 december 2004 in Dortmund opgestelde 624/924'ers werden medio februari overgebracht naar Karlsruhe. De volgende etappe van de reis zal een sloper als eindpunt hebben.

♦ *Baureihe* 634: De treinstellen serie 634 rijden nog op de lijnen Uelzen – Gifhorn – Braunschweig, Uelzen – Soltau – Langwedel – Bremen, Emden – Oldenburg, Emden – Emden Außenhafen en Leer – Nieuweschans.

♦ Vanaf 2006 gaan op de verbinding Hamburg – Lübeck treinen rijden samengesteld uit moderne dubbeldeksrijtuigen. De instroom moet met ingang van de zomerdienstregeling in 2006 beginnen en eind van dat jaar zijn afgesloten. Er zijn dan 28 rijtuigen in dienst. De dubbeldeksreinen zullen tot Ostseebad Travemünde doorrijden.

De nieuwe rijtuigen worden bij Bombardier in Görlitz gebouwd en kosten 38,5 miljoen euro. De deelstaat Schleswig-Holstein draagt zes miljoen euro in de kosten bij. Opmerkelijk is dat tussen Hamburg en Lübeck in 1936 de eerste dubbeldeksreinen in Duitsland reden. De Lübeck-Büchener Eisenbahn reed destijds met dubbeldeks trekduwtreinen eveneens tussen Hamburg en Travemünde.

♦ De DB wil acht bicourante *Stadtbahnwagens* huren voor de periode 1 mei 2005 – 31 december 2006. Tot eind maart rijden nog drie van de Saarbahn (Saarbrücken) gehuurde *Stadtbahnwagens* in en rond Kassel. De te huren wagens moeten een maximum snelheid van 100 km/h kunnen halen en tachtig tot honderd reizigers een zitplaats bieden.

Op dit moment levert Alstom uit Salzgitter de nieuwe *Stadtbahnwagens* voor de Regionalstadtbahn in Kassel. Als in 2007 de verbinding tussen het tramnet van Kassel en de sporen van DB Netz bij het Hauptbahnhof van Kassel met elkaar zijn verbonden, moeten de nieuwe wagens gaan rijden vanuit de stad naar het achterland.

Museum

♦ De door DB Museum aan het BEM Nördlingen uitgeleende 110 005 wordt thans uiterlijk opgeknapt en zal later in Nördlingen tentoongesteld worden. De machine krijgt haar verschijning uit de vijftiger jaren weer terug.

♦ Loc E 18 047 werd begin maart door de werkplaats Dessau dienstvaardig afgeleverd. De loc maakte tijdens haar revisie een lange reis, die langs de werkplaatsen Opladen, Meiningen en Dessau voerde.

Privatbahnen

♦ De **Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)** wil samen met de Poolse staatsspoorwegmaatschappij PKP het langeafstandstreinen gaan rijden. Het is de tweede keer dat de BVG een blik over de stadsgrenzen werpt: eerder werd meegeboden bij de aanbesteding van de *Heidekrautbahn*

van Karow naar Groß Schönebeck, ten noorden van Berlijn. Deze poging tot vreemdgaan leidde tot niets: de overwinning ging naar Connex-dochter Niederbarnimer Eisenbahn.

♦ De **Deutsche Regionaleisenbahn (DRE)** heeft de spoorlijnen Strecke Horka-Lodenau en Löbau-Ebersbach van DB Netz overgenomen. Daarnaast heeft de DRE aangegeven belangstelling te hebben voor de lijnen Bautzen-Wilthen, Neukirch West-Neustadt, Eibau-Seifhennersdorf, Dürörhsdorf-Arnsdorf en Löbau-Oberoderwitz. De DRE wil niet zelf over de lijnen gaan rijden, maar zuiver de rol van infra-beheerder op zich nemen.

♦ Voor de **Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK)**, ook in ons land actief, was 2004 een goed jaar. Het transportvolume steeg met 6,8 procent tot 9,1 miljoen ton. De verwachting is dat het vervoer zich ook in 2005 positief zal blijven ontwikkelen.

♦ In februari reed de eerste 146.2 voor **metronom** (146-11) testritten in en rond Berlijn. De eerste nieuwe treincomposities van de particuliere vervoerder - locs serie 146.2 in combinatie met dubbeldeksrijtuigen voor de relatie Uelzen - Göttingen - worden in augustus officieel voorgesteld. Voor metronom worden acht locs serie 146.2 gebouwd. Voor de serie 146.2 heeft DB ook een bestelling lopen van inmiddels 41 exemplaren.

♦ Op 11 februari werd de eerste dieselloc type MaK DE2700 (DE2700-09) door Vossloh aan de **Nord-Ostsee-Bahn (NOB)** overgedragen. De twaalf machines van dit type berijden vanaf 12 december 2005 de *Marschbahn* Hamburg-Westerland.

De MaK DE2700 heeft al een bewogen geschiedenis achter de rug. De machines hebben bij de Noorse spoorwegmaatschappij NSB gereden, maar voldeden daar niet. Na hun terugkomst in Duitsland werden ze door Siemens als serie ME26 in haar locpool ingezet. Vossloh nam de machines recentelijk over en verhuurt ze na een grote revisie, die door het OMB in Neustrelitz wordt uitgevoerd, door aan de NOB. Naar verwachting zijn alle twaalf locs op 1 juli 2005 aan de NOB afgeleverd.

De eerste loc maakte in februari een aantal proefritten als trekkracht van de FLEX-treinen Flensburg - Hamburg. In eerste instantie zijn de twaalf locs genoeg voor het verkeer over de *Marschbahn*, maar als in de zomermaanden ook de extra treinen tussen Husum en Sylt gaan rijden, komt de NOB in de problemen. Men hoopt dan op drie locs type ER20 (*Herkules*) van Siemens Dispolok.

De inzet van de DE2700 is tijdelijk want over enkele jaren worden de locs afgelost door nieuw gebouwde machines, fabrikaat Vossloh.

♦ De **Vogtlandbahn** wil vanaf 12 juni dagelijks een trein laten rijden van Plauen naar Berlin-Lichtenberg. Ingezet zullen dan treinstellen van het type Desiro, die voor deze inzet worden voorzien van faciliteiten voor treincatering. De trein gaat bijna 3 uur en drie kwartier over de reis doen, wat ongeveer een half uur korter is dan de vroegere InterRegio op deze verbinding. De treinen zijn rendabel als de helft van de zitplaatsen is gevuld.

♦ Horst Mosolf, transporteur van nieuwe auto's, en het Wolfburgse bedrijf Schnellecke hebben een spoorwegmaatschappij opgericht voor het vervoer van goederen. Het nieuwe bedrijf heeft de naam **Westsächsische Eisenbahntransportgesellschaft** meegekregen. Waarschijnlijk zal het vervoer van auto's de kernactiviteit van de nieuwe firma worden, die echter nog geen concrete opdrachten heeft ontvangen.

♦ Wat nieuwtjes over de inzet van elektrische locomotieven van **Siemens Dispolok (SDL)**. De ES 64 U2-039 rijdt thans voor TX Logistik en heeft boxXpress bestickering gekregen. Hiermee zijn nu tien Dispoloks in deze outfit onderweg: de

ES 64 F 901 en 902 alsmede ES 64 U2-003, 015, 016, 018, 025, 031, 032 en 039.

De Oostenrijkse particuliere vervoerder WLB breidde het park uit met een loc, waardoor deze maatschappij nu over zes *Taurusen* beschikt: (ES 64 U2 019-022, 024). Binnen afzienbare tijd zal de ES 64 U2-023 ook voor de WLB gaan rijden. Deze loc was tot voor kort aan Lokomotion verhuurd. Sinds 1 maart zijn de ES 64 F4 091, 092 en 093 aan FN Cargo, wat daarmee haar vloot van deze locs ("Baureihe" 189) zag verduubelen. De locs rijden in Italië en zijn daar als E 189 9** genummerd. De ES 64 F4 091 en 092 dragen bestickering van Cargo-Bulls, de derde loc draagt de groen/zilvergrijze kleuren van FN Cargo, net al de drie locs die al bij deze maatschappij reden.

Industrie

♦ Voith Turbo uit Heidenheim wil grote diesellocomotieven gaan bouwen. Met de bouw van op het Duitse spoorwegnet toegelaten prototypen wil de fabrikant aantonen dat een grote dieselhydraulische loc levensvatbaarheid heeft. Er is nog geen serieproductie gepland, Voith wil haar prototypen aan andere fabrikanten aanbieden voor licentiebouw. Voith ziet kansen voor locs met een vermogen van meer dan 2.700 kW, wat nu als de grens voor dieselhydraulische locs wordt gezien.

♦ Bombardier schrappt in haar vestiging Hennigsdorf (Berlijn) 535 van de 1850 arbeidsplaatsen.

VERENIGDE STATEN

Zoals eerder gemeld stoot General Motors de Electro Motive Division (EMD) in La Grange (VS) en London (Ontario) af. De koper is een investeringsconsortium. Sedert de oprichting in 1930 zijn er 58.000 (!) diesellocomotieven gebouwd voor 73 landen. Ze zijn nog overal aan te treffen, ook in de Derde Wereld en voormalig communistische landen. De grootste klant is nog steeds het spoor in de VS. In 2000 kreeg men de grootste order ooit: 1000 locs voor de Union Pacific. In Europa werd recent class 66 geleverd. EMD was met haar agressieve verkooptechniek verantwoordelijk voor de snelle terneergang van de moderne stomersvloot in de VS.

ZWITSERLAND

Stuurstandrijtuig ABt 147 van de **Appenzellerbahn** welke bij de aardverschuiving van 17 juli 2004 zwaarder werd beschadigd dan zich liet aanzien werd ter zijde gesteld en zal door een nieuw door RJ Bahntechnik te bouwen lagevloer stuurstandrijtuig analoog ABt 121-123 worden vervangen. Het rijtuig zal worden ingezet met de motorrijtuigen BDe 4/4 31-35 en locomotief Ge 4/4 1, maar niet met de BDe 4/4 46-47. De in het voorjaar bij een botsing met een vrachtauto zwaar beschadigde stuurstandrijtuig ABt 133 kwam na reparatie in de RhB werkplaats Landquart midden december weer beschikbaar voor de dienst. Door deze uitval reed locomotief Ge 4/4 1 met stuurstandrijtuig ABt 111-115 en twee 2eklas rijtuigen ter overbrugging van de ontstane materieelkrapte.

Sinds de opening in 1891 is het terrein van de **Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren** en de kabelbaan Lauterbrunnen - Grütschalp gemiddeld 2,5 meter zijwaarts en 3 meter dalwaarts verschoven. In 1999 moest de kabelbaan enkele weken worden gesloten, omdat tijdens de lawinewinter 1999 de bergwand 0,4 meter was verschoven zodat de schade aan het Gryfenbachviadukt Zw.Fr. 400.000,- bedroeg. Een nieuwe oplossing voor de ontsluiting dringt zich op. Gekeken wordt naar zowel een kabelbaan als een cabinelif. Binnen drie jaar dient een beslissing te worden genomen om het project binnen zes jaar te realiseren.

Met een rit door de historische motorwagen ABe 4/4 501 van de **Club 1889** en vier historische rijtuigen, werd voor het eerst in zijn bestaan door deze motorwagen de lijn naar Arosa tot het depôt Sand in Chur bereden. Voorafgaand aan de jaarlijkse vergadering werd de gerestaureerde goederenwagen K 5615, bouwjaar 1913, officieel weer in dienst gesteld.

In de restauratierijtuigen welke worden bediend door **Elvetino** kan men als nieuwtje direct aan de stations reserven. Helaas kan dit alleen voor een deel van het traject. Verschillende omlopen zijn in drie secties verdeeld, waarbij is gebleken, dat sommige secties qua tijd te kort zijn bemeaten voor het nuttigen van een warme maaltijd met toebehoren.

De spoorwegmaatschappij Rail4Chem rijdt voor rekening van **Hupac** containertreinen Rotterdam Waalhaven - Brescia. In Zwitserland worden de containertreinen met twee van de drie toegelaten 185ers in dubbeltractie via de Gotthardlijn gereden. Voor het Italiaanse gedeelte werkt men samen met de Ferrovie Nord Cargo.

De start van de nieuwe dienstregeling heeft bij de **Lötschbergbahn** tot capaciteitsproblemen geleid bij de overgenomen S-Bahn in Bern. De treinen waren de eerste dagen overvol en het ziet er naar uit dat men dubbeldeksmaterieel zal gaan aanschaffen. Het probleem wordt veroorzaakt doordat veel langeafstand forensen overstappen op het nieuw geopende station Bern Wankdorf. Door deze situatie werden de ingedeelde treinstellen voor de lijn Spiez - Interlaken Ost vervangen door getrokken treinen, welke worden getrokken door Re 4/4 420, Re 4/4 425 en Re 4/4 465. De oude Ae 4/4 locomotieven kregen geen omloop meer.

De **Matterhorn Gotthardbahn** heeft met ingang van de nieuwe dienstregeling de frequentie verhoogd van de autotreinen van de Autoverlad Furka tussen Oberwald en Realp van vrijdag 13.00 tot maandag 10.00 uur in het hoogseizoen tot een halfuursdienst.

De Berner kantonsregering heeft het **Regionalverkehr Bern Solothurn** het groene licht gegeven voor de aanleg van de nieuwe dubbelspoorgedeelten tussen Worblaufen en Bolligen tot volledig dubbelspoor. Kosten 25,5 miljoen Zw.Fr. De kosten worden deels door de kantonsregering en aanliggende gemeenten betaald.

De fusie van het **Regionalverkehr Mittelland** met de Lötschbergbahn loopt vertraging op. De fusiedatum wordt een jaar, 2006, opgeschoven, daar verscheidene problemen oprezen, die nadere bestudering noodzakelijk maken, zoals strategie, structuur en de onderscheidenlijke regeling van de BLS pensioenkas en RM cargo. Met ingang van de winterdienst rijdt men met GTW-treinstellen een uurdienst tussen Moutier - Tavannes - Sonceboz-Sombeval.

De **Rhätische Bahn** stelde na een grootscheepse reparatie aan één van haar elektrische Berninalocomotieven deze weer in dienst. De weerstanden nodig voor aanzetten en beremmen waren verbrand. Door het weer in dienst komen voor de reizigersdienst van Merano naar Mals in Zuid Tirol komen de vroegere plannen weer ter discussie voor aansluiting met deze verbinding, Het gaat om de lijn Scuol - Mals met de 17 kilometer lange Uinatunnel van Ramosch naar Burgisio en Zernez - Mals met de 10 kilometer lange Ofenbergtunnel.

In tegenstelling tot de BLS heeft de **Schweizerische Bundesbahn** andere capaciteitsproblemen. Hier speelt tekort aan materieel bij de S-Bahn Zug parten. Door een tekort aan nieuwe Flirttreinstellen, die nog niet gekoppeld mogen rijden dienen NPZ-treinstellen bij te springen. SBB cargo rijdt sedert de winterdienst meer treinen in het buitenland onder eigen regie. Men rijdt nu van Milaan tot Duisburg. De ROLA-treinen Freiburg - Novara worden nu geheel door de SBB gereden, daar de toelating in Italië nu is geregeld.

De materieelpositie bij de **Transports Publics Fribourgeois** is nog zodanig, dat alle treinen tussen Bulle en Romont standaard worden gereden met een elektrische locomotief Ae 4/4 417 en een stuurstandrijtuig. In de spits rijdt de tweede Ae 4/4 417 met een extra tussenrijtuig. Het omvangrijke goederenverkeer wordt tegelijkertijd met deze treinen op een efficiënte manier afgewikkeld.

Het Regionalverkeer **Thurbo** reduceert haar bestelling treinstellen GTW 2/6 terug van 80 naar 75 eenheden. Daarentegen zullen 20 treinstellen worden voorzien van een tussenrijtuig. In de nacht van 11/12 december 2004 werd de derde Thurbo nachtlijn van Winterthur naar Schaffhausen feestelijk ingewijd. In de nachten vrijdag/zaterdag en zaterdag/zondag worden reeds diensten aangeboden op de lijnen St. Gallen - Altstätten SG en Romanshorn - Rorschach. Inmiddels heeft het EBA (D) de toelating voor de treinstellen RABe 526.7 met ingang van 10 december 2004 geregeld. Dit gebeurde overigens per fax!

Het nieuwe tracé van de **Wynental- en SuhrentalBahn** tussen Muhen en Hirschtal, welke geheel op vrije baan ligt werd na een bouwtijd van anderhalf jaar begin december 2004 in gebruik genomen. Gelijktijdig werd de hoogwaterkering van de Suhre verbeterd. Alle Muhense haltes werden aangepast aan de huidige kwaliteitseisen. Bij de nieuwe haltes Obermuhen en Mittelmuhlen kan gelijkvloers in de lagevloertreinstellen worden ingestapt.

Het gebruik van wit plakfolie door de **Zentralbahn** om de herkenbaarheid te vergroten heeft bij het publiek tot verbaasd hoofdschudden geleid. Bij het voormalige Brünig en LSE materieel wordt de onderste helft wit, maar houdt de nummers op een rode ondergrond vrij. Een ander probleem speelt bij de SPATZ treinstellen Abe 130. Doordat deze treinstellen beschikken over een klaptrede, komen deze bij het openen van de deuren op de rand van de nieuwe verhoogde perrons terecht, waardoor het onvermijdelijk is dat het spoor opgehoogd dient te worden. Het gaat om het tweede spoor in de stations Brienzwiler, Oberried en Ringenberg.

BOEKEN

EISENBAHN KURIER

Die TEE Triebwagen der Deutschen Bundesbahn.

Baureihe VT.11⁵: Ontwikkeling, geschiedenis en levensloop. Rudiger Block zag kans over deze elegante treinstellen 296 bladzijden A4 vol te maken. Er is de voorgeschiedenis vanaf de Vliegende Hamburger en de Zigarren en de ontwikkeling van de Deense stellen (eerst in schitterend rood, later in saai grijs).

In 10 hoofdstukken passeert het hele gebeuren omtrent de Duitse diesel-TEE's de revue. Een apart hoofdstuk is gewijd aan de zogenoemde Touristik-Züge. Op het laatst waren ze veel in de wintersportgebieden te zien. Ook naar en van Amsterdam werden ze ingezet. Echter hiervan ontbreken in dit boek foto's. U ziet ze wel in België, Frankrijk en Oostenrijk. Tegen de 300 foto's waarvan een aantal in kleur. Weer zo'n totale "bijbel". 39,90 euro, bestelnummer ISBN 88-205-102X

InterRegio. De geschiedenis van het in 1993 gestarte net van het meest gevraagde DB-product eindigt een aantal jaren later op nul. In 192 bladzijden wordt alles uit de doeken gedaan, zoals de planning, economische achtergronden, de netwerken en het materieel. Zo was de verbinding Amsterdam-Berlijn een InterRegio. Er zijn enkele hoofdstukken gewijd aan de inrichting van de treinen en de restauratiedien-

sten. Ook wordt de rol van het AW Weiden belicht in verband met de ombouw van enkele honderden rijkstuggen. Hier komen ook de Duitse rijkstuggen van NS vandaan. De illustraties zijn op een enkele na in kleur.

29,80 euro, A4, bestelnr. 149, ISBN 3-88255-149-1.

EK Special nr. 76 is gewijd aan de 75^e verjaardag van de beroemde Glacier Express ('s werelds langzaamste sneltrein). De Gotthard-Matterhorn (ex FO en BVZ) en de Rhätische Bahn laten deze toeristentrekker tussen Zermatt en St. Moritz verkeren. De special laat alles de revue passeren: materieel, trajecten en aanvullingen zoals de Gormergrad Bahn. U ziet wat historisch beeldmateriaal in zwart/wit, maar het meeste is in fraaie kleurendruk met onder andere schitterende winterfoto's. Er is een speciaal hoofdstuk over de Furka-Dampfbahn en de toeristische aspecten van het hele gebied. Dit is een publicatie die elke liefhebber zou moeten kopen! 98 blz. A4 voor slechts 9,80 euro.

VIDEO'S

EISENBAHN KURIER

Eisenbahn Video-Kurier Nr. 63.

Een heel lange sessie met een 41 een twee 03'en tussen Saalfeld en Gera met diverse sfeeropnamen in slecht weer. Dan een item over de uit Griekenland teruggekeerde V 200-en. Dit jaar bestaat de Vogelfluglinie naar Denemarken 40 jaar: een reportage inclusief de opening "damals". Smal-spoorstoom in Hongarije en diverse nieuwtjes in Bahnnews. Aan het einde nog een stukje historie met de DB TEE. Door de film heen ziet u korte impressies van de Mitropatentoonstelling in Berlijn. 1 uur film voor 15,50 euro, bestelnr. 5263.

Dieselloks der Deutschen Reichsbahn.

In 45 minuten het verhaal over de series 106, 112, 118, 119, 120 en 132. Eigenlijk zijn alleen nog de 132-ers actueel. Deze zogenoemde "Ludmilla's" lopen voor goederentreinen in heel Duitsland. U ziet veel opnamen van de eigen en enige "Streckenlok" in de DDR, de 118, maar ook van de Taigatrommel en de ongelukkige Roemeense 119 en 219 (de IC-versie). Er worden ook delen van bedrijfsfilms getoond. Verder is het voor 99% het echte bedrijf en maar even een museumloc. Het gebruik van die "Russen" doet de oren goed! 15,50 euro, bestelnr. 5705.

Schmalspur-spezialitäten in der Schweiz. Een nogal technische film van 45 minuten over de oldtimer-elocs van de Rhätische Bahn en een zwart/wit deel over spectaculaire sneeuwruiming bij de Rhätische Bahn in 1968, een Seilbahn in Brienz en een vergelijking tussen kolen en oliestook bij de Furka Bergstrecke. Vooral interessant voor technenuten. 15,50 euro, bestelnr. 5722.

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2005-3. ISSN:0030-3321 * Toekomstplannen NVBS * Anderhalve eeuw per trein van Amsterdam naar Brussel en Parijs * Lusten en Lasten bij NS-R * Het wel en wee van de Amsterdamse tramserie 8G (slot) *

Rail Magazine, nr 222, maart 2005. ISSN :0926-3489 * Alstom Transport BV * Plan Willem: restauratie afgerond * Spoorvervoer bij Shell Pernis * ATB-E houdt historische treinen op de baan * Feestelijke opening Nationaal Modelspoor Museum * De houten treinmodellen van Marcel Weijers * Modelspoor met o.a. NS 2400 schaal 0 *

Rail Hobby, mrt. 2005. ISSN 0165-4551 * Wisselvernieuwing Utrecht * Nieuwe balkondeuren Sprinters * Het nationaal Modelspoor Museum * Sneltram op historische grond (GVB lijn 51) * Uitgebreid verslag van de speelgoedbeurs Neurenberg 2005 * Binnenvaartschip in H0 * Modelspoor *

R A I L - A G E N D A (BINNENLAND)

heden t/m 18 juni 2005: Tentoonstelling over de NZH in het Katwijk's Museum. Org: Historisch Genootschap Blauwe Tram. Info: www.blauwetrtram.nl

19 en/of 20 maart 2005: Landelijke Modelspoordagen.

25 maart 2005 (goede vrijdag): TEE Rembrandt naar Amsterdam. Met loc BR 103 van Köln (ca. 8:00 uur) naar Emmerich (ca. 10:45 uur), vandaar achter een diesellocc BR 218 naar Amsterdam (ca. 12:00 uur). Terug: Amsterdam (ca. 18:00 uur), Emmerich (ca. 19:30 uur), Köln (ca. 21:30 uur). Zie www.ake-eisenbahntouristik.de

26 maart 2005: Modelspoorbeurs (10-15) Euretco te Houten

28 maart 2005 (2^e Paasdag): VSM-stoom en lightrail op de lijn Boxtel - Veghel. Zie blz. 74 van deze editie en www.heemkundeboxtel.nl

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

9 april 2005: open dag bij NS-R te Alkmaar. O.a. worden de 766 en Jules verwacht.

9 en 10 april 2005: Nationaal Museumweekend. Om de bezoekers eens een blik achter de schermen te gunnen is de werkplaats van de Museum Buurt Spoorweg in Haaksbergen op beide dagen geopend voor het publiek. Hier wordt momenteel gewerkt aan de restauratie van stoomlocomotief No. 8 en het Wismar motorrijtuig. Het werk aan de stoomloc nadert zijn voltooiing en de verwachting is dan ook dat deze medio de zomer zijn opwachting zal maken tussen Haaksbergen en Boekelo. Neemt u gerust een kijkje en ontdek wat er allemaal bij de restauratie van oud spoorwagematerieel komt kijken. Onze vrijwilligers vertellen u er graag meer over. De toegang tot de werkplaats is gratis.

Op **9 en 10 april 2005** organiseert de Grootspoorgroep Nederland in Partycentrum 'De Wanmolen' te Zetten (Gelderland) het LGB Festival 2005. Naast diverse demonstratiebanen zijn ook meerdere diorama's te zien, alsmede het laatste LGB-nieuws. 10 tot 17 uur, toegang gratis. Meer info op www.grootspoorgroep.nl

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 Connexxion, Utrecht CS busstation. Info over deelname e.d.: Stichting Museumbus 1698, Eyckenstein 333, 1187 HV Amstelveen, tel. 020 - 3451225, fax 020 - 3452823

23 april 2005: Voorjaarsexcursie met Hondekop 766, dit keer naar Friesland, met als aanhangrijtuig Blauwe Engel 41. Vertrek rond 10:00 vanaf station Amersfoort. In Heerenveen wordt de 41 afgekoppeld. Deze rijdt dan op eigen kracht naar Leeuwarden, vandaar een slag naar Franeker en terug, en dan via Hurdagaryp naar Groningen. De 766 rijdt ook naar Leeuwarden. Nadat de 41 is teruggekeerd uit Franeker, rijdt de 766 via Meppel naar Groningen. Daar worden de beide treinstellen weer gecombineerd voor de terugreis.

Zie te zijner tijd de site van de Stichting Mat'54:

<http://www.mat54.nl/index.html>

30 april en 1 mei 2005 stoomdagen bij de Stoomgroep West in het Zuiderpark te Den Haag. Op 1 mei gaat de nieuwe buitenbaan officieel in dienst.

30 april 2005: Met DB stoomloc 41 360 Köln (06:45) – Emmerich (09:15) Rotterdam Noord Goederen, SSN Depot (11:30). Vervolgens inzet 65 018 richting Havengebied. Daarna SSN Depot (V16:30) – Emmerich (18:50) – Köln (21:15).

30 april 2005 (Koninginnedag): De Stichting NVBS-Excursies organiseert op deze dag een grote dieselrondrit door Nederland. Trekkraft is een Britse machine class 58 van ACTS, die met rijksturen van de Veluwsche Stroomtrein Maatschappij rond 9.45 uur uit Apeldoorn vertrekt. Op de museumspoorlijn van de VSM worden fotostops georganiseerd, waarna vanaf Dieren de rij-eigenschappen van de locomotief worden getest. Bestemming is Veghel, dat wordt bereikt via het restant van het voormalige NBDS-traject Boxtel - Wesel. Mocht het doek voor deze lijn op Koninginnedag al gevallen zijn, dan wordt via de Heilige Lijn naar Venlo gereden. De terugreis voert via Utrecht en Amersfoort, aankomst in Apeldoorn rond 19 uur.

Aanmelding voor deze excursie is mogelijk door overmaking van €60 (introducés betalen €65) vóór 31 maart op postgirorekening 636691 van de Stichting NVBS-Excursies in Hoofddorp onder vermelding van de code "class 58" en het lidmaatschapsnummer. Kinderen tot en met vijftien jaar onder begeleiding van een volwassene kunnen voor €30 mee, mits de aanduiding "+K" achter de code wordt vermeld. Voor een lunch aan boord maakt u €5,50 extra over en noteert u "+L" achter de code. Van introducés graag de naam vermelden, bij gebruik van girotel en electronic banking volledige naam en adres vermelden. Aanmelders ontvangen in de week van 18 april nader bericht van de excursieleider Ronald Bokhove.

5 mei 2005: (Hemelvaartsdag) Nationale Stoomtreindag Zoveel mogelijk bedrijfsvaardige stoomlocomotieven in dienst. Intensieve dienstregelingen.

EDS (Barger Compasuum) | MBS (Haaksbergen) | RTM (Ouddorp) | SGB (Goes) | SHM (Hoorn) | SRL (Rijssen) | SSN (Rotterdam) | STAR (Stadskanaal) | SVM (Valkenburg (ZH)) | VSM (Beekbergen) | ZLSM (Simpelveld) | Zie ook www.railmusea.nl

5 t/m 7 mei 2005: Stoomweekend bij de RTM Ouddorp

14 mei 2005: Publieksoening van het vernieuwde Spoorwegmuseum te Utrecht.

14 mei 2005: Modelspoorbeurs, 10-15 uur, Euretco te Houten

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

16 mei 2005: oude legervoertuigen bij de RTM Ouddorp.

21 mei 2005 Nachtbusrit te Rotterdam, org.: Stichting Standaardbus 168 en Stichting RoMeO. Deelname € 10,-. Voor meer info kijk op http://members.chello.nl/c.henze_of_tel_06-22022039

28 mei 2005 feestelijke opening IJtramlijn (lijn 26) in Amsterdam.

4 juni 2005: Den Haag: Tramritten met historische trams als dienstwagen op lijn 11 tussen 10.00 en 18.00 uur ter gelegenheid van Vlaggetjesdag 2005

6 juni 2005: Officiële opening van het vernieuwde spoorwegmuseum te Utrecht.

25 juni 2005: modelbouw- en curiosabeurs bij de RTM te Ouddorp. Opstelling oude tractoren.

27 augustus 2005: Modelspoorbeurs (10-15) Euretco te Houten

28 augustus 2005: Haags Openbaar Vervoer Museum: PCC dag 2005. De hele dag staat in het teken van de PCC. Rit-ten en opstelling op het remiseterrein.

10 september 2005: Open Monumentendag

10 september 2005: dieseldag bij de Museum Buurt Spoorweg

17 september 2005: Stadskanaal: 8e editie van Race The Train. De organisatie van Race The Train is in handen van [Museumspoorlijn STAR](http://www.museumspoorlijn.com) en Runners Stadskanaal.

21 t/m 23 oktober 2005: Eurospoor in de Jaarbeurs te Utrecht.

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

17 t/m 20 maart 2005: Faszination Modellbau, Sinsheim

27 maart 2005 (ook op 23 en 24 april 2005): Rijdag bij de Naumburger Straßenbahn, 15-19 uur. Info: Nahverkeersfreunde Naumburg - Jena e.V., Postfach 1508, D-06605 Naumburg/Saale, www.ringbahn-naumburg.de

28 en 29 maart 2005: (Pasen) Jaren '50 weekend, trammuseum Crich (GB). <http://www.tramway.co.uk/>

1, 2 en 3 april 2005: (waarschijnlijk allerlaatste) Rode Sterevenement in Tsjechië. Deelnemende stoomlocs U37 002, de groene 464.202, tenderloc 354.195. Info: Ad van Sten, Smetanalaan 19, 3055 TL Rotterdam, ad.vansten@wanadoo.nl

2 april 2005: België: Afscheid van de groene 62'ers. Organisatie TSP. Brussel V 8.15. <http://www.pftsp.be/tsp.htm>

2 en 3 april 2005: Stoomlocofeest in het Traditions-Bw Staßfurt. Info: Traditionsbetriebswerk Staßfurt, Günstener Weg, 39418 Staßfurt, www.eisenbahnfreunde-stassfurt.de

13 t/m 17 april: Intermodellbau, Dortmund

29 april t/m 1 mei 2005: Magdeburger Modellbautage, Messe.

30 april 2005: jaarslijks stoomloccparade in Wolsztyn (Polen)

30 april 2005: pendelritten met stoomloc 38 2267 Bochum-Dahlhausen Eisenbahnmuseum - Hattingen - Hagen Hbf v.v. info: www.ruhraltbahn.de, info@ruhraltbahn.de

30 april & 1 mei 2005: Stoomfestival Stoomcentrum Maldegem. www.stoomcentrum.be

30 april & 1 mei 2005: manifestatie in Bw. Arnstadt; materieelshow. Info: Förderverein Bahnbetriebswerk Arnstadt / historisch e.V., Postfach 101122, D-99011 Erfurt, www.bw-arnstadt.de

30 april & 1 mei 2005: Museumdagen in het Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. www.eisenbahnmuseum-bochum.de

5 mei 2005: Fototreinen met stoomtractie op de Steyrtalbahnhof. Info: alfons.stettner@aon.at

16 t/m 18 mei 2005: 2^e International Railway Industry Exhibition, Linfotto Fiere, Turijn (I). www.expoferroviaria.com

28 Mei 2005: Met stoomloc 012 100-4 **Bremen – Rheine** v.v. i.v.m. het feit dat dertig jaar geleden afscheid van stoomtractie in de sneltreindienst werd genomen. Tussen 11.50 en 17.00 mogelijk meerdere stoomlocs actief in Rheine

28 en 29 mei 2005: Strecken- und Bahnhofsfeest rond Korbach op de Kursbuchstrecken 439 (Brilon Wald - Korbach) en 612 (Korbach - Kassel).

www.streckenfest-kurhessenbahn.de

23 en 24 juli 2005: The Festival of Model Tramways in het Kew Bridge Steam Museum, Green Dragon Lane, Brentford, Middlesex.

Met deze agenda vervalt de agenda uit onze vorige editie. Nadere info uitsluitend bij de betrokken organisatoren. Alle aankondigingen zijn onder voorbehoud van wijzigingen, tyfouten 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